

Rassegna del 26/07/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

26/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	6	Il Mose si alzerà in inverno» Commissario, l'ipotesi Nisi	a.zo	1
26/07/2019	Nuova Venezia	15	L'Ance: «Serve un commissario che eroghi soldi»	A.V	3
SCENARIO					
26/07/2019	Arena	13	Arrivano i fondi per il collegamento tra Catullo e la città - Tav, Catullo e tunnel: soldi dal Cipe	Giardini Enrico	4
26/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	Giornate da bollino nero sulle autostrade scatta il «Piano esodo estivo» - Controlli ai caselli e ambulanze scatta il Piano per l'esodo estivo	R.R	6
26/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Ponti smentito, la Tav è già partita. - Tav, il ministero sconfessa Ponti La Brescia-Padova è già partita	Zambon Martina	8
26/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3	Pedemontana, dissequestrato il cantiere a Malo	Alba Andrea	10
26/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	6	Nave merci si insabbia a Chioggia - Nave si insabbia a Chioggia terzo incidente in due mesi Porto a rischio chiusura	Zorzi Alberto	11
26/07/2019	Corriere della Sera	29	Visti da lontano - Usa, il razzismo «immobiliare»	Gaggi Massimo	13
26/07/2019	Corriere delle Alpi	13	Strade e treni, decine di cantieri - Le infrastrutture di trent'anni finanziate con 516 milioni	Dal Mas Francesco	14
26/07/2019	Corriere delle Alpi	13	D'Incà ringrazia il ministro Bottacin sottolinea il ruolo di Zaia	F. D. M.	16
26/07/2019	Corriere delle Alpi	29	La nuova stazione pronta nel 2020: otto milioni dal Cipe per rifare il look	Aalund Dagmar	17
26/07/2019	Corriere di Verona	5	Con il treno in aeroporto: c'è il via libera del Cipe	D.O.	19
26/07/2019	Corriere di Verona	5	San Rocchetto, progetto edilizio dimezzato	I.a.	20
26/07/2019	Corriere Innovazione	42	Il periscopio di Bjarke Ingels	Papa Elena	21
26/07/2019	Gazzettino	5	La via veneta grillina «Si al potenziamento»	Pederiva Angela	25
26/07/2019	Gazzettino	5	Fi "interroga" Toninelli: «Chiarezza sul progetto»	...	27
26/07/2019	Gazzettino	15	«Mose, il 94% delle paratoie mobili è pronto»	...	28
26/07/2019	Gazzettino	15	Pedemontana, via i sigilli alla galleria: ripartono i lavori	A.Pe	29
26/07/2019	Gazzettino Venezia	2	Porto, l'ok del Comitato di gestione al bilancio del 2019	e.t.	31
26/07/2019	Gazzettino Venezia	3	Mose, troppe liti E le imprese stanno soffrendo - Mose, troppe liti: le imprese soffrono	Fullin Michele	32
26/07/2019	Gazzettino Venezia	6	Il Porto assicura «Ponte Molin in cinque mesi»	R.Br	34
26/07/2019	Giornale di Vicenza	27	Spv, via i sigilli tornano i lavori - Tunnel Pedemontana Il sequestro è annullato	Neri Diego	36
26/07/2019	Giornale di Vicenza	32	Ospedale, pronti 20 milioni per finirlo	Fadda Antonella	38
26/07/2019	Italia Oggi	35	Scuola, micro affidamenti liberi	Mascolini Andrea	40
26/07/2019	Messaggero Veneto Pordenone	21	Mercato immobiliare, sfratti in calo Giù anche le compravendite	...	41
26/07/2019	Nuova Venezia	28	Nave container finisce in secca Porto bloccato scatta l'inchiesta - Nave incagliata, porto bloccato Scatta l'indagine della Capitaneria	Anzoletti Elisabetta B	43
26/07/2019	Nuova Venezia	15	Intervista a Stefano Ancilotto - Mose, il pm in pressing «L'opera va terminata» - «La corruzione è stata debellata La priorità oggi è concludere il Mose»	Vitucci Alberto	45
26/07/2019	Nuova Venezia	22	M9 vende l'edificio Meucci Diventerà parte dell'hotel	Chiarin Mitia	47
26/07/2019	Nuova Venezia	22	«I soldi per la stazione dirottati sulla ciclabile per l'area di Brugnarò»	M.A.	49
26/07/2019	Nuova Venezia	23	Stanziate 300 mila euro per la manutenzione dello stadio Baracca	...	50
26/07/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12	«Alta velocità Toninelli deve smentire il prof. Ponti»	...	51
26/07/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12	La Pedemontana riparte Il tribunale dissequestra la galleria di Malo	...	52
26/07/2019	Resto del Carlino Rovigo	4	«Affitti alle stelle e incubo sfratti Innescata una bomba sociale» - «Canoni alti, sfratti in vista E' una bomba sociale»	...	53
26/07/2019	Sole 24 Ore	10	Le imprese: urgente sbloccare la normativa sul riciclo rifiuti	Marini Andrea	54
26/07/2019	Sole 24 Ore	10	Infrastrutture, allarme della Toscana	Pieraccini Silvia	55
26/07/2019	Trentino	22	Valduga contro la Lega: «Siete voi a bloccare le opere» - «Le uniche opere ferme le state bloccando voi»	Marselli Luca	56
26/07/2019	Trentino	12	L'operazione Castello Sgr cede gli hotel di lusso ad Oaktree	...	58
26/07/2019	Tribuna-Treviso	23	Velodromo, il costruttore va al concordato	Toffoletto Mattia	59
26/07/2019	Voce di Rovigo	3	Il rilancio della Nogara-mare	...	61
26/07/2019	Voce di Rovigo	3	"Viabilità, trasporti e fare squadra"	Crepaldi Luca	62

«Il Mose si alzerà in inverno» Commissario, l'ipotesi Nisi

Fiengo contro Linetti: ha i soldi e ce li deve dare. Le imprese: non resisteremo a lungo

Ancilotto
Competenze e appalti vanno riportati in sede locale

Rizzo
Dietro di noi non c'è la coda: o lo finiamo o si ferma

● Il Mose è un sistema di 78 paratoie che difenderà Venezia dall'acqua alta. Entrerà in azione quando la previsione di marea sarà superiore ai 110 centimetri

● In questo momento tre delle quattro barriere sono operative: quella di Lido Nord già da

anni, di recente sono state terminate con gli impianti quelle di Lido Sud e Chioggia. A breve lo sarà anche quella di Malamocco

● Le piccole imprese da dicembre stanno inoltre lavorando ai progetti delle ultime opere,

tra soluzioni dei problemi, inserimenti architettonici e Piano Europa. Ma c'è un problema di liquidità e avanzano soldi

VENEZIA Lo chiede l'assessore comunale Renato Boraso, idem il suo collega regionale Roberto Marcato. E anche il procuratore aggiunto Stefano Ancilotto, l'uomo che ha scoperto le tangenti del Mose e che ci tiene a sottolineare che non è certo colpa dei magistrati se dopo il 2014 i lavori hanno avuto un'impasse: «Quando funzionerà il Mose?». Domanda a cui l'amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo risponde sicuro: «Le paratoie già funzionano bene - afferma riferendosi alle prove recenti a San Nicolò e Chioggia, a cui seguiranno a breve quelle a Malamocco - e potranno essere alzate anche quest'inverno all'occorrenza».

Il Mose non è ancora del tutto completato, perché mancano le compensazioni del «Piano Europa» o i mascheramenti degli edifici, ma l'opera in senso stretto potrebbe già funzionare per difendere Venezia dalle acque alte. D'altra parte, come dice Boraso, «lo scorso 29 ottobre, con la marea eccezionale di 156 centimetri, avrebbe evitato che la città andasse sotto acqua». I cantieri però devono andare avanti e ieri se ne è parlato a un convegno organizzato da Kostruttiva, una delle imprese che lo scorso dicembre hanno firmato l'accordo con il Cvn per 300 mi-

lioni di cantieri. «Stiamo lavorando e siamo orgogliosi di farlo - spiega Devis Rizzo, presidente del consorzio di coop - però siamo delle Pmi e abbiamo bisogno di essere pagati con regolarità. Anche perché dietro di noi non c'è la coda: o lo facciamo noi o il Mose non lo finisce nessuno». Solo la sua impresa ha già accumulato circa 3 milioni di euro di fatture scadute e forse a fine mese arriverà qualche bonifico; ma Fiengo ha risposto a lui e ai tanti imprenditori in sala scaricando la colpa sul provveditore Roberto Linetti, assente giustificato. «Ci tratta come se fossimo il vecchio Consorzio, i soldi ci sono, ce li ha lui e ce li deve dare - attacca - E' tutta una cosa strumentale per dire "comando io". Si cerca il potere tramite il governo dei soldi». Rizzo ricorda che Linetti a loro dà un'altra versione e cioè che i soldi sono già stati dati al Consorzio, che però li ha usati per altro, per esempio per pagare i debiti fiscali e la risoluzione delle tante criticità. Anche Giovanni Salmistrari, neopresidente di Ance Venezia e titolare di una delle imprese al lavoro, denuncia il problema di cassa. «Non possiamo andare avanti tanto, ormai le banche non ci anticipano più nulla sulle fatture del Cvn - spiega - Lo considerano

un "ente fallito"».

A sbloccare l'impasse, che ormai pare anche personale, potrebbero essere due fatti: il pensionamento di Linetti e la nomina del commissario «sblocca cantieri». Il governo non ha ancora formalizzato l'avvio della procedura di intesa, ma circolano due nomi: uno sarebbe il generale Renzo Nisi, che fu il comandante del Nucleo di polizia tributaria lagunare che seguì l'inchiesta, l'altro un ingegnere. «L'importante è che abbia capacità di sintesi, altrimenti non serve - dice Marcato - Per il futuro sarà importante semplificare il sistema, perché ora troppi enti si occupano di salvaguardia. Abbiamo chiesto l'autonomia anche per questo, per poter convocare noi il Comitato: ma i costi del Mose li deve pagare lo Stato». Anche Ancilotto dice che «vanno riportate in sede locale determinate competenze, per esempio la stazione appaltante della futura manutenzione». «Finire l'opera è importante e serve un approccio imprenditoriale - conclude - Il nuovo commissario? Vedrei bene un manager». «Io sono favorevole al commissario se ci aiuterà», aggiunge Fiengo. «Ognuno deve fare la propria parte, bisogna lavorare insieme», conclude Rizzo. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'Ance: «Serve un commissario che eroghi soldi»

Il problema dei mancati pagamenti. Fiengo: «Io controllo la legalità». Sblocca cantieri, in pista il generale della Finanza Nisi

Giovanni Salmistrari, presidente dell'Ance e titolare di una impresa «minore» del Consorzio Venezia Nuova, lancia la provocazione. «Noi vorremmo che il futuro commissario del Mose fosse un bancario. Perché? Perché le banche non ci danno più crediti. Ci parificano alle imprese fallite, perché facciamo parte del Consorzio in *default*. La priorità adesso è pagare la gente che lavora. C'erano gli anticipi, adesso più nemmeno quelli. E la crisi avanza».

Si parla proprio di questo, nella sala convegni di Thetis all'Arsenale. Come raccogliere i cocci dello scandalo Mose e andare avanti. Per concludere l'opera e avviare i restauri delle Teze dell'Arsenale, le nuove barene, le opere compensative.

Dibattito allestito dal consorzio Kostruttiva, presieduto da Devis Rizzo, che ha raccolto l'eredità delle vecchie cooperative del Consorzio Venezia Nuova. Dopo l'uscita di scena delle tre grandi azioniste di Cvn - Mantovani, Condotte e Grandi Lavori Fincosit, le piccole imprese chiedono strada. «Se rispettano le regole i lavori li possono fare loro», attacca l'amministratore straordinario del Consorzio nominato dall'Anac di Cantone. Adesso Cantone se ne va, e l'Anac traballa. «Ma io continuo nel mio compito, sto qua, ripete Fiengo, «mi devono cacciare. Bisogna far rispettare le regole. Un esempio? Chi vince la gara adesso mi deve dire come pensa di risolvere il problema. Come per le cerniere e la corrosione. Pensate che nel 2015 hanno messo a gara gli impianti del 2006. Il sistema non poteva andare avanti co-

si, ed è esploso. I soldi ci sono, li avrete. Ma dovete fare quello che dico io. Solo così possiamo dare un futuro alla gente che lavora. Con controlli di legalità: dei pennacchi non me importa nulla». Intanto a giorni il governo potrebbe nominare il nuovo commissario Sblocca cantieri. Circolano vari nomi. Il dirigente della Regione Nicola Dell'Acqua - ma il presidente Zaia non lo vuole perdere - il generale della Guardia di Finanza Renzo Nisi che condusse le prime indagini sulla corruzione del Mose.

Roberto Marcato, assessore allo Sviluppo economico della giunta Zaia, scandisce le parole. «Unica strada è quella dell'autonomia, della gestione locale e della collaborazione fra gli enti», dice, «ma una cosa è chiara: il Mose è un'opera dello Stato, e i suoi costi di gestione dovranno essere a carico dello Stato. La proposta del ministro Toninelli non è ricevibile. Deve pagare lo Stato. A noi va bene un'Authority che possa gestire la salvaguardia a livello locale».

Renato Boraso parla a nome del sindaco Luigi Brugnaro. E ricorda come sia necessario oggi dare un ruolo diverso e più importante alla Città metropolitana. «Va data massima discontinuità rispetto al passato», dice, «e la competenza va riportata agli Enti locali interessati all'ambito lagunare attraverso l'assegnazione delle risorse direttamente alla Città Metropolitana di Venezia. Solo in tal modo questi contributi potranno essere gestiti in modo partecipato, trasparente ed aggiornato in base alle mutate necessità». —

A.V.



Giovanni Salmistrari (Ance)



VIA LIBERA DEL CIPE. Soldi anche per la linea Tav

Arrivano i fondi per il collegamento tra Catullo e la città

Il progetto di un altro lotto di completamento della tratta Tav alta velocità ferroviaria Verona-Padova. Una nuova tranche di lavori per potenziare la linea dei treni Fortezza-Verona. E soprattutto confermato il collegamento ferroviario tra l'aeroporto Catullo di Villafranca con la stazione di Verona Porta Nuova e un tratto di sei chilometri Tav nel Vicentino, per comple-

tare la Verona-Padova. Sono interventi per il territorio veronese e veneto per i quali il Cipe ha sbloccato i finanziamenti. Il collegamento ferroviario dell'aeroporto con la stazione di Porta Nuova, con una variante alla linea Modena-Verona, consiste in quattro chilometri e mezzo circa a cavallo della stazione di Dossobuono, nel Comune di Villafranca. **GIARDINI** PAG13

INFRASTRUTTURE. Il Comitato interministeriale per la programmazione economica ha deliberato un piano di finanziamenti per interventi già in corso e per nuovi progetti

Tav, Catullo e tunnel: soldi dal Cipe

In arrivo fondi per l'alta velocità sulla Verona-Padova, per la linea verso il Brennero e per collegare aeroporto e città con la ferrovia

Il ministro Fontana: «Con queste opere i nostri territori saranno più forti e attrattivi»
Enrico Giardini

Progetto di un altro lotto di completamento della tratta Tav alta velocità alta capacità ferroviaria Verona-Padova. Una nuova tranche di lavori per potenziare la linea dei treni Fortezza-Verona. E poi: confermati il collegamento ferroviario tra l'aeroporto Catullo di Villafranca con la stazione di Verona Porta Nuova e un tratto di sei chilometri di Tav nel Vicentino, per completare la Verona-Padova. Sono interventi per il territorio veronese e veneto per i quali il Cipe ha sbloccato i finanziamenti.

Riunitosi a Roma, a palazzo Chigi, sede del Governo, il Comitato interministeriale per la programmazione economi-

ca, presente anche il ministro per gli Affari europei Lorenzo Fontana, veronese, vicesegretario federale e commissario regionale veneto della Lega, ha dunque dato il via libera.

Il nostro territorio cittadino e provinciale è interessato in modo particolare per la parte ferroviaria. Per la Tav Verona-Padova è prevista la costruzione di oltre 44 chilometri di linea Tav tra Altavilla Vicentina e Vicenza. Per il progetto definitivo si liberano, ad approvazione dello stesso, 130 milioni. Per potenziare la linea Fortezza-Verona di accesso al nuovo valico del Brennero gli interventi consistono in un nuovo tratto di linea di circa 10 chilometri per razionalizzare l'accesso da nord al nodo di Verona e migliorare le connessioni alla nuova linea alta velocità Milano-Venezia e i terminali merci del nodo. Stanziati due milioni per la progettazione. Il collegamento ferroviario dell'aeroporto con la stazione di Verona Porta Nuova, mediante variante alla linea

Modena-Verona, consiste in quattro chilometri e mezzo circa a cavallo della stazione di Dossobuono, in Comune di Villafranca. E poi il tratto di sei chilometri di Tav ad Altavilla Vicentina, come lotto funzionale di completamento della Verona-Padova.

Questi interventi - di cui beneficerà Verona - si aggiungono agli altri deliberati dal Cipe per il Veneto. Vale dire: cento milioni per il piano per Mondiali di sci 2021 a Cortina d'Ampezzo (Belluno) e per le Olimpiadi invernali di Cortina e Milano, con cerimonia finale di Arena, del 2026. Sbloccato poi un miliardo e 73 milioni di investimenti per le tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palma-



nova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre e A34 raccordo Villesse-Gorizia. Si tratta di tutti i tracciati dell'ex Autostrade Venete, ora di una società pubblica di proprietà delle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia. Inoltre stanziati 48 milioni per il raddoppio dell'attuale linea ferroviaria tra Castelfranco Veneto (Treviso) e Maerne (Venezia) e 30 milioni per la mitigazione del rischio idrogeologico in Veneto.

«Stiamo portando avanti la politica del "sì", ha commentato il ministro Fontana. «Sì alle opere e alle infrastrutture utili al nostro territorio. Gli investimenti che abbiamo deliberato al Cipe sono un'ottima notizia per Verona e per l'economia veronese e di tutto il Veneto. Un altro passo avanti per rendere il nostro territorio e il Paese sempre più attrattivi e competitivi». Gli interventi sono approvati e già finanziati e hanno già superato il parere delle competenti commissioni parlamentari di Camera e Senato. I canali di finanziamento attingeranno dalla legge di bilancio, dal Piano Operativo delle infrastrutture e dal Fsc, il Fondo per lo sviluppo e la coesione. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un treno ad alta velocità e alta capacità



L'aeroporto Catullo: il Cipe ha finanziato il collegamento con Verona con un tratto di linea a Dossobuono

IL TRAFFICO DEI VACANZIERI

Giornate da bollino nero
sulle autostrade scatta
il «Piano esodo estivo»

VENEZIA Scatta il «Piano esodo estivo».

a pagina 5

IN VIAGGIO GIORNATE DA BOLLINO NERO

Controlli ai caselli e ambulanze scatta il Piano per l'esodo estivo

Concessioni autostradali venete e Polstrada hanno potenziato organici e pattuglie

122

pannelli a
messaggio
variabile
informano gli
utenti h24

126

telecamere
tengono sotto
controllo le
autostrade
della rete

La società
Abbiamo
presidi fissi
con carri
attrezzi,
furgoni e
ambulanze

La polizia
Controlli
ai caselli,
per fermare
guidatori
sotto alcol
o droga

VENEZIA L'estate entra nel vivo e per il traffico sono giornate da bollino nero. Per prevenire code, incidenti, furti in autogrill e l'orrenda abitudine dell'abbandono degli animali, «Concessioni autostradali venete spa» e Polstrada hanno potenziato i rispettivi organici e unito le forze. Il risultato è il «Piano per l'esodo estivo», operativo su A4, A13, A27, A28 e tra le città di Padova, Venezia e Treviso. Gestendo Passante e tangenziale di Mestre, in presenza di problemi al traffico la società potrà dirottare gli utenti sul percorso alternativo libero, evitando deviazioni sulla viabilità ordinaria. In più, nelle giornate di esodo, addetti saranno dislocati nelle intersezioni A4-A57 e A4-A27 per predisporre eventuali deviazioni nel minor tempo possibile.

Saranno segnalate code e collocati presidi fissi, con car-

ri attrezzi adibiti al soccorso, ai caselli di Spinea e Padova Est. «Gli ausiliari della viabilità effettueranno anche il servizio di pronto intervento su incidente, con 4 unità, ciascuna dotata di un furgone attrezzato — fa sapere la società —. Tutte le 96 porte disponibili saranno presidiate nelle giornate più caotiche e sarà garantita l'apertura delle 58 porte di uscita. Fondamentale l'informazione all'utente, garantita dal Centro Operativo 24 ore su 24, con pannelli a messaggio variabile, news via telefono e web, webcam accessibili dal sito della società, collegamenti radiofonici con Isoradio e Radio Padova». Per scongiurare rallentamenti, la manutenzione di Passante e tangenziale di Mestre, dagli sfalci al rifacimento della segnaletica e dell'asfalto, è stata pianificata in modo da evitare cantieri nei giorni clou. In ca-

so di necessità sono comunque disponibili 12mila bottiglie d'acqua fresca da distribuire agli automobilisti. Un posto sanitario fisso con ambulanza verrà allestito in corrispondenza dell'area di servizio di Arino Est, sulla A4.

In azione pure la polizia stradale. «Abbiamo concentrato gli sforzi soprattutto nei weekend, che accentrano il movimento dei vacanzieri a quello dei pendolari del mare — spiega la dirigente del Compartimento veneto, Cin-



zia Ricciardi —. Alle nostre pattuglie si aggiungono i controlli della polizia giudiziaria, per evitare furti ai turisti. E poi ci saranno controlli in entrata ai caselli, per impedire di mettersi in viaggio a persone che abbiano assunto alcol o stupefacenti. Per la sicurezza di tutti, consigliamo di partire nelle ore meno calde, di portarsi dietro acqua e snack in caso di soste prolungate, evitare di sporgere braccia e gambe fuori dall'auto, usare le cinture e non il cellulare». Ieri intanto cinque incidenti tra le 17.30 e le 18.10 hanno intasato il traffico sull'A4, tra Padova est e Arino di Dolo, in entrambe le carreggiate. Tre sono avvenuti in direzione Trieste: il primo, a Vigonza, ha provocato una coda di 5 chilometri, all'interno della quale si sono verificati altri due tamponamenti. Nessun ferito. Il secondo ha coinvolto un'auto allo svincolo di uscita di Padova Est, provocando un secondo tamponamento a causa dei curiosi e un chilometro di coda. Nessun ferito anche in questo caso.

Infine «Concessioni autostradali venete» aderisce alla campagna estiva dell'Enpa contro l'abbandono di animali: nelle aree di servizio di Arino Est e Arino Ovest sono affissi manifesti di sensibilizzazione, anche per esortare i testimoni del reato a chiamare i soccorsi. «Abbandonarmi è un reato, testimonia!», il titolo della campagna.

Sul fronte meteo, da oggi l'Arpav prevede rovesci e temporali diffusi, con rischio di grandinate, su tutto il Veneto.

R.R.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'opera contrastata Dopo l'ennesima polemica sulla Brescia-Padova si fa chiarezza: i cantieri partiranno in autunno

Ponti smentito, la Tav è già partita

Il Mit: «Il prof parla a titolo personale». E Rfi: «Decreto per gli espropri firmato il 5 luglio»

VENEZIA La bocciatura in diretta tv della Tav veneta di Marco Ponti, l'uomo dell'analisi costi-benefici del Mit è stata smentita proprio dal ministero di Toninelli che sottolinea come il professore «parli a titolo personale». Tanto più che, si è scoperto solo ieri, la

Tav veneta è già ripartita. La data, confermata da Rfi, è il 5 luglio scorso quando Rfi stessa ha firmato, dopo un anno di stop, i decreti per gli espropri da consegnare al general contractor della Brescia-Venona. a pagina 2 **Zambon**

Tav, il ministero sconfessa Ponti La Brescia-Padova è già partita

Il Mit: «Il prof parla a titolo personale». E Rfi: «Espropri del primo lotto, decreti firmati il 5 luglio»

VENEZIA Un anno di polemiche tese. Di innumerevoli appelli inascoltati del tessuto produttivo e della politica veneta. Un anno di stallo beckettiano sulla Tav veneta autorizzata a far partire la macchina dei cantieri il 6 giugno 2018 con la firma del Secondo atto integrativo ma mai partita davvero. E, invece, coperta da una consegna del silenzio che coinvolge Mit (Ministero delle Infrastrutture e Trasporti), Rfi e general contractor, la Tav veneta è già partita. La data precisa in cui l'alta velocità fra Brescia e Verona ha ripreso vita è lo scorso 5 luglio quando Rfi ha firmato i sospirati decreti necessari al general contractor, il consorzio Cepav Due, a far partire fattivamente gli espropri e, a questo punto a inizio autunno, i cantieri. Non se n'è saputo nulla fino a ieri tanto che le ultime esternazioni di Marco Ponti, a capo della commissione di esperti incaricati proprio dal Mit e che liquidavano la Tav veneta come «fonte di sprechi», risalgono appena a due giorni fa. Il Mit, per altro, fa sapere che «Ponti parla a titolo personale visto che il suo compito sulla Tav veneta si è esaurito». Si è scatenata, comunque, la consueta bagarre con tanto di interrogazioni parlamentari depositate a tempo di record per chiedere lumi al ministro Danilo Toninelli come quella del deputato azzurro Marco Marin. Invece, per una volta lontano da tweet e post ministeriali, l'opera era già ripartita.

Curiosamente i faldoni da firmare e recapitare a Cepav Due sono stati sottoscritti esattamente due giorni dopo

la pubblicazione dell'analisi costi-benefici e, in buona sostanza, dopo il via libera del dicastero guidato da Toninelli sull'infrastruttura più attesa a Nordest. Rfi, ieri, ha confermato al *Corriere del Veneto* la firma dei decreti e la data precisa. E i malevoli si chiedono come mai la «buona notizia» non sia stata divulgata, anzi. I soggetti coinvolti avrebbero avuto indicazioni precise per non pubblicizzare la svolta. Così, nelle ultime tre settimane, con discrezione, l'alta velocità in Veneto si è rimessa in pista. Concretamente. Il tempo previsto per la posa delle traversine fino a Padova è di otto anni, troppi per far coincidere il quadruplicamento della ferrovia con la scadenza più importante: il 2026 dei Giochi olimpici invernali. Per altro, si tratta di uno dei rilievi del Comitato olimpico al capitolo infrastrutture nella valutazione della candidatura del tandem Milano-Cortina.

Franco Miller, presidente di Transpadana e delegato per le Infrastrutture di Confindustria Veneto spiega: «Il problema maggiore è realizzare l'opera prima della fine del 2025. Tecnicamente è possibile ma a patto di superare lo scoglio dei subappalti». Per legge, i general contractor sono tenuti a rispettare il limite del 70% dei lavori da affidare a imprese del territorio. «Ecco - conferma Miller - questo è difficilissimo perché non sempre è possibile reperire sul territorio un numero sufficiente di ditte con la disponibilità o le competenze specifiche necessarie. Il problema, ai tempi dei lavori in vista degli altri Giochi Olimpici invernali, quelli di Torino 2006, ven-

ne risolto grazie a una deroga da parte del Mit per procedere più spediti. Prevedo servirà anche al Veneto». E c'è chi si spinge oltre ipotizzando che, per recuperare l'anno perso nello stallo informale dalla scorsa estate a oggi, sarebbe utile la nomina di un commissario ministeriale.

La notizia viene commentata anche da Agostino Bonomo, presidente di Confartigianato Veneto, uno dei più attenti fustigatori delle lungaggini infrastrutturali nordestine: «All'ultimo convegno tecnico organizzato da Rfi a Vicenza la nostra Tav era stata raccontata con slides dettagliate e un'espressione che mi colpì. Gli ingegneri di Rfi ci spiegarono che "il ministro avrebbe schiacciato il pulsante del semaforo verde e dopo otto anni si sarebbe arrivati al taglio del nastro. Ora possiamo dire che il conto alla rovescia finalmente è partito. E ripeto, una volta di più, che il Nordest di questo tipo di infrastrutture ha bisogno come il pane. E i numeri aiutano a tenere a mente il divario da colmare: 50 minuti di treno collegano Bologna e Milano, due ore e mezza Venezia e Milano. Se non vogliamo tagliare fuori questo territorio è bene accelerare».

E sempre negli ultimi gior-



ni, a confortare le speranze di chi chiede il completamento dell'alta velocità fra Brescia e Padova, c'è stato anche l'aggiornamento delle schede sui diversi lotti dell'opera licenziati dal Cipe, il comitato interministeriale per la programmazione economica. E, per alcuni lotti, si è trattato di un «debutto» al Cipe.

Parliamo dei 28 km della Vicenza-Padova (con tanto di interconnessione merci su Padova), i 44 km e mezzo dal nodo di Verona al bivio di Altavilla Vicentina; l'attraversamento di Vicenza, 6,2 km su cui si è discusso per anni arrivando a scegliere un attraver-

samento completamente in superficie in affiancamento a sud della linea storica con la nuova fermata «Fiera». Nel pacchetto Cipe ci sono poi le bretelle ferroviarie che collegheranno alla rete gli aeroporti di Verona e Venezia e l'adeguamento tecnologico del nodo di Venezia.

«Ricordo - dice il deputato dem Roger De Menech - che si sono "vidimati" i piani portati avanti dall'allora ministro Delrio, ora questo governo implementi altre risorse finanziarie per il bene del Nordest».

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA

● L'alta velocità già realizzata, lungo l'asse ovest-est, parte da Torino, passa per Milano ma, a oggi, si ferma a Brescia

● Il 6 giugno 2018 Rfi ha firmato il secondo atto integrativo con il consorzio Cepav Due, general contractor dell'AV fino a Verona, per partire con il primo lotto della Brescia-Verona

● Per oltre un anno, però, nonostante non ci fosse alcuno stop formale dal ministero delle Infrastrutture, Rfi non ha firmato e consegnato i decreti necessari per procedere con gli espropri

● Decreti firmati lo scorso 5 luglio che hanno sancito, di fatto, la fine dello stallo sulla Tav veneta

● La notizia, però, è trapelata soltanto nella giornata di ieri

**AV/AC**

Si dice «alta velocità» ma si legge «alta velocità/alta capacità»: potenziamento complessivo

I lavori possono riprendere ma altri due tratti della galleria restano chiusi

Pedemontana, dissequestrato il cantiere a Malo

VICENZA Il tribunale del Riesame cancella l'ultimo sequestro nella galleria di Malo della Superstrada Pedemontana. «È stata accolta la nostra linea, abbiamo sempre detto che lì non c'è un problema di sicurezza» dichiara l'avvocato Pierluigi Ciaramella, legale del Consorzio Sis. Restano in essere i sigilli su due aree di magazzino dei materiali ma anche quelli di due precedenti sequestri, cioè un tratto ampio a Castelgomberto – quello del crollo a «fornello» – e uno più piccolo a Malo: per questo motivo il cantiere potrà tornare a lavorare a pieno ritmo solo in questo versante.

Il dissequestro del cantiere della galleria fra Malo e Castelgomberto, lunga oltre sette chilometri, è stato disposto dal collegio presieduto dal giudice Lorenzo Miazzi. I sigilli erano stati disposti dal Gip (giudice per l'indagine preliminare) dopo l'accusa formalizzata dal pm Cristina Carunchio di frode nelle pubbliche forniture a danno della Regione Veneto oltre che di «utilizzo di materiali non marchiati Ce», invece previsti dal capitolato e «non rispettosi dei requisiti minimi richiesti» di sicurezza. Quattro i dirigenti di Sis indagati nell'inchiesta: il messinese Luigi Cordaro, direttore del cantiere del lotto 1, il bolognese Fabrizio Saretta, responsabile del lotto, l'avellinese Giovanni d'Agostino, direttore tecnico di Spv, e il messinese Adriano Turso, direttore dei lavori del cantiere della superstrada a pedaggio. Ma il sequestro è appunto l'ultimo di tre, nel tratto tra Malo e Castelgomberto: il primo era avvenuto ad aprile 2016 dopo la morte dell'operaio edile messinese Sebastiano Laganga, rimasto

ucciso da una caduta massi all'ingresso della galleria a Malo, il secondo dopo un crollo nel lato ovest.

Il Riesame ieri ha tolto i sigilli messi il 4 luglio scorso, con l'eccezione di due spazi in cui sono depositati i materiali contestati, forniti dalle imprese menzionate nel decreto di sequestro (tubi di plastica, pozzetti di cemento). La Struttura di progetto della Regione prende atto del nuovo provvedimento: «I lavori riprenderanno come erano in esecuzione fino al 4 luglio, si riconferma la massima disponibilità e collaborazione alla magistratura». Lo staff di Ciaramella dopo il sequestro aveva depositato una memoria difensiva e due relazioni tecniche, una delle quali sui materiali usati, a firma del vicerettore del politecnico di Torino Bernardino Chiaia. «In attesa che vengano pubblicate le motivazioni, presumo sia stata accolta la nostra tesi – osserva l'avvocato di Sis – abbiamo dimostrato che i materiali usati sono più che idonei, acquistati dai produttori leader del settore. Nè c'è mai stato un problema di sicurezza: era stato desunto dalle procedure specifiche che vengono usate per affrontare i lavori in galleria, difficili per definizione. A brevissimo chiederemo il dissequestro degli altri due tratti sequestrati precedentemente».

È invece su posizioni diametralmente opposte il comitato Covepa, da sempre sulle barricate contro la superstrada a pedaggio: «Attendiamo le motivazioni, non ne avevamo dubbio: attendiamo il prossimo morto o crollo».

Andrea Alba

© RIPRODUZIONE RISERVATA

● La Pedemontana, superstrada a Pedaggio tra Montecchio (Vicenza) e Spresiano (Treviso) è il più importante cantiere autostradale aperto in Italia

● Costa 2,3 miliardi ma l'iter è travagliato: la Regione ha dovuto rivedere più volte il contratto con il costruttore, il Consorzio Sis (fino a cambiarlo radicalmente) e vi sono stati tre sequestri



I sigilli I tratti ancora sotto sequestro sono due; uno sempre nel Comune di Malo, l'altro in quello di Castelgomberto



Nave merci si insabbia a Chioggia

Terzo incidente in laguna dopo quelli delle crociere. Porto a rischio chiusura

VENEZIA Dopo lo schianto della Msc Opera il 2 giugno e lo «scarrocciamento» della Costa Deliziosa il 7 luglio, è toccato a una nave merci. La Amira Joy, 132 metri di lunghezza e 7 mila tonnellate di stazza, stava entrando ieri sera nel porto di Chioggia quando, forse per una manovra errata e una velocità un po' troppo elevata, si è adagiata sulla sponda del canale, insabbiandosi. La Capitaneria sta verificando l'agibilità del canale, c'è il rischio che il porto non sia accessibile. a pagina 6 **Zorzi**

Nave si insabbia a Chioggia terzo incidente in due mesi Porto a rischio chiusura

● Ieri pomeriggio la nave cargo Amira Joy si è insabbiata a Chioggia, pare per una manovra errata

● I rimorchiatori non sono riusciti a trattenerla e poi hanno lavorato a lungo per disincagliarla

VENEZIA Dopo lo schianto della Msc Opera il 2 giugno scorso e lo «scarrocciamento» della Costa Deliziosa il 7 luglio, questa volta è toccato a una nave merci perdere la rotta. La Amira Joy, cargo di 132 metri di lunghezza e 7 mila tonnellate di stazza, battente bandiera panamense, stava entrando ieri sera nel porto di Chioggia quando, forse per una manovra errata e una velocità un po' troppo elevata, si è insabbiata al lato del canale. Si tratta del terzo incidente in due mesi in laguna: e se negli altri due casi si erano sottolineati i pericoli della navigazione dei «giganti del mare» a Venezia – la Msc aveva sbattuto contro una nave fluviale e la banchina di San Basilio per un'avaria, la Costa aveva sfiorato Riva Sette Martiri a causa del forte vento – questa volta è accaduto proprio nel canale che porta verso lo scalo chioggiotto, dove il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli vorrebbe in futuro portare definitivamente le crociere.

La nave era «scortata» come al solito da due rimorchiatori, che prima hanno cercato di trattenerla senza riuscirci, poi di disincagliarla. Nel frat-

tempo è intervenuta la Capitaneria di Porto che aprirà subito l'inchiesta amministrativa per capire che cosa sia successo e sta verificando se il canale sia agibile o meno: il rischio è che il porto possa restare interdetto fino a quando la nave non sarà tolta, presumibilmente nella giornata di oggi.

L'episodio, avvenuto nel tardo pomeriggio, scatenerà di nuovo le polemiche sui passaggi delle navi in laguna. Sui due casi precedenti la procura di Venezia ha già aperto altrettante inchieste e ci sono anche degli indagati. Oggi inoltre a Roma è previsto un nuovo incontro tecnico al ministero di Porta Pia, a cui parteciperanno, insieme all'ammiraglio Piero Pellizzari e al presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino, anche i rappresentanti di Tiv e del Terminal rinfuse, due delle ipotetiche «banchine diffuse» a cui sta lavorando Toninelli per togliere in tempi brevi circa un terzo delle grandi navi dal bacino di San Marco. L'altra ipotesi di lavoro è quella del terminal di Fusina, i cui vertici sono stati auditi martedì scorso, che pe-

rò può ospitare solo navi fino a 50 mila tonnellate.

Ieri si è tenuto anche il comitato di gestione dell'Autorità portuale, dove è tornata la pace dopo gli «scontri» di tre mesi fa sul consuntivo 2018. Ad aprile i rappresentanti di Città metropolitana (Fabrizio Giri) e Regione Veneto (Maria Rosaria Anna Campitelli) avevano fatto penare Musolino, contestando proprio l'accordo con i privati sulla revisione del piano economico finanziario di Fusina. Ieri invece è filato tutto liscio e la prima variazione al bilancio preventivo è passata all'unanimità. Il bilancio ha registrato un maggior avanzo rispetto a quanto stimato pari a 6,2 milioni di euro, mentre i fondi destinati a opere ed escavi sono saliti a 10 milioni (più 4,9 rispetto a quanto previsto inizialmente) e 17,5 (più 3 e mezzo), rispettivamente. «Appena definiti protocollo fanghi e siti di stoccaggio avvieremo gli escavi», ha detto Musolino.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA





In secca

La Amira Joy
ferma
all'ingresso del
porto di Chioggia
Proveniva da
Alessandria
d'Egitto

Visti da lontano

di Massimo Gaggi

Usa, il razzismo «immobiliare»

Da San Francisco a Seattle, da Austin a San José, le città americane che crescono in quanto poli d'attrazione dell'alta tecnologia vivono crisi immobiliari che accentuano drammaticamente gli effetti delle diseguaglianze economiche. I disagi dei dipendenti a basso reddito, spesso incapaci di trovare un alloggio a prezzi ragionevoli non troppo lontano dal luogo di lavoro, sono legati all'enorme disparità retributiva tra «lavoratori della conoscenza» — il personale delle società hi-tech — e gli addetti a tutti gli altri servizi e alle attività commerciali; pesa, però, anche a una sorta di «razzismo immobiliare» diffuso nelle parti più ricche di queste comunità.

I parcheggi vicini alle sedi delle grandi aziende, di notte popolati da automobili nelle quali dorme il personale che di giorno fornirà a queste società servizi di ristorazione, trasporto, sicurezza e altro ancora, sono diventati il simbolo dell'altra faccia del successo tecnologico dei giganti digitali: il fallimento sociale.

La promessa dei leader della Silicon Valley di dar vita a una *Internet economy* democratica e vantaggiosa anche per i più deboli della comunità, è rimasta sulla carta.

Colpa della crescente polarizzazione nella distribuzione dei redditi, ma anche di piani regolatori che destinano gran parte degli spazi urbani ad abitazioni monofamiliari con giardino: quelle destinate ai benestanti (bianchi più qualche ingegnere asiatico).

Tutti i tentativi di modificare questi *zoning plan* per fare spazio a edilizia popolare, condomini a maggiore densità abitativa e a costo più basso, si sono infranti contro l'opposizione delle comunità locali.

Tutte le città tecnologiche votano democratico, ma quando politici sensibili alle istanze anche di neri e ispanici provano a cambiare le regole, sbattono contro un muro: coalizioni di cittadini benestanti che si attivano denunciando il rischio di un cambiamento della natura della loro comunità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Strade e treni, decine di cantieri

Il conto totale dei finanziamenti in arrivo è enorme: 516 milioni tra i soldi già stanziati e gli ultimi sbloccati. Lavori fino alle Olimpiadi

La somma totale è enorme, 516 milioni di euro che nel giro di pochi anni arriveranno nel Bellunese. Una parte è già arrivata e riguarda i cantieri in corso per Mondiali 2021 e

Olimpiadi 2026. Ma il grosso è in arrivo e cambierà il volto delle infrastrutture viarie e ferroviarie bellunesi, soprattutto le statali di Alemagna, la 51bis e la 52 Carnica. Poi c'è

l'elettrificazione da Montebelluna a Belluno e poi verso Conegliano, l'ospedale di Belluno, la frana del Tessina. Trent'anni di investimenti. **DAL MAS / APAG.13**

IL FUTURO DEL BELLUNESE

Le infrastrutture di trent'anni finanziate con 516 milioni

L'enorme cifra arriverà nel Bellunese nel giro di poco tempo legata a Cortina 2021 e alle Olimpiadi per treni e strade

Nel conto ci sono i lavori sulle statali 51 e 52, Coltrondo ma anche la ferrovia Francesco Dal Mas

BELLUNO. La Provincia di Belluno si sta giocando, con i Mondiali di sci del 2021, il proprio futuro infrastrutturale per i prossimi 30 anni. Con gli ultimi stanziamenti del Cipe, riceverà 516 milioni di euro. Se leviamo dalla somma i 35 milioni per l'adeguamento antisismico dell'ospedale di Belluno e gli 800 mila euro per la frana del Tessina, i 480 milioni che restano sono tutti già cantierati o cantierabili nelle statali 51 Alemagna, 51 Bis, 52 Carnica e nella ferrovia (elettificazione Montebelluna-Belluno e stazione di Calalzo).

La maggior parte delle opere sarà pronta per la fine del prossimo anno o l'inizio del 2021. Bisognerà invece

aspettare le Olimpiadi del 2026 per vedere realizzate le varianti di Cortina, di San Vito, di Valle e di Tai, e probabilmente gli ultimi interventi sulla statale 52.

A Longarone si aspettano che per la scadenza olimpica si materializzi anche la circonvallazione del paese, partendo da Pian di Vedoia; il costo di 200 milioni, tuttavia, non è compreso nei finanziamenti già decisi. Entrando nello specifico, 242 sono i milioni destinati ad un più facile accesso a Cortina attraverso l'Alemagna. Dagli ultimi riscontri, risulta che i 100 milioni stanziati dal Cipe riguardano la galleria di Coltrondo, per 70 milioni, ed il resto per interventi sulla 51 Bis e sulla 52 Carnica. Quanto alla mobilità ferroviaria, allo stanziamento, sempre da parte del Cipe l'altro ieri, di 130 milioni per elettrificare la linea da Montebelluna a Feltre e sino a Belluno, vanno aggiunti 8 milioni per ri-

qualificare la stazione di Calalzo. E poi i 70 milioni già investiti nella tratta da Conegliano a Ponte nelle Alpi (per cui l'anno basso cuberà ben 200 milioni).

Tra gli ultimi interventi finanziati ci sono le barriere di sicurezza e la ripavimentazione della 51 Alemagna e 10 milioni per trasformare la viabilità verso Cortina in "smart road", la cui tecnologia avanzata permetterà di gestire al meglio i flussi di traffico nei momenti più intensi. Come dire, in sostanza, una "Alemagna intelligente", dove tra l'altro - e solo per fare un esempio - non sa-



rà facile ai “bisonti” provenienti dall'estero passare inosservati.

In Cadore, dunque, bisognerà armarsi di un supplemento di pazienza, ancora per un anno e mezzo. Non è stato facile, in questi giorni, transitare per l'Alemagna a Valle di Cadore, e specificatamente a Valesella. Proprio sulla curva, le imprese dell'Anas hanno cominciato un cantiere importante che prevede la rimessa in sicurezza del ponte. Sul posto si transita lungo una sola corsia e il traffico è regolato dai movieri. Nelle ore di punta si formano code lunghe anche più di un chilometro e la circostanza sta irritando non solo i residenti, ma soprattutto i turisti. Il fatto è che di cantieri in programma ce ne sono una quarantina e che tutti (o quasi) vanno conclusi entro la fine del 2020. In zona si attendono poi le varianti, ma l'Anas assicura che questi cantieri non interferiranno sulla mobilità quotidiana. Sul versante del Comelico, i lavori del traforo sono attesi tra il 2021 e il 2022 perché l'Anas si è data tempi necessariamente lunghi per la progettazione. Sta proseguendo, però, la costruzione della galleria paramassi ai piedi di Coltrondo. Il prossimo anno, il Comelico sarà inoltre interessato da tutta una serie di piccoli cantieri, lungo la Statale che porta fino al passo Monte Croce Comelico: verranno “addolcite” alcune curve, saranno ricostruiti dei ponti, si consolideranno dei muri di sostegno dei versanti, nulla però di complesso. —



Uno dei cantieri in corso sull'Alemagna

LA POLITICA

D'Incà ringrazia il ministro Bottacin sottolinea il ruolo di Zaia

M5 Stelle: «Accusati di essere contrari alle opere strategiche Ma non è così»

BELLUNO. «Grazie ministro Toninelli, per la rimodulazione, come avevi promesso, del Piano Anas». Così Federico D'Incà, del Movimento 5 Stelle. «Con i 500 milioni di oggi e i 500 per la tempesta Vaia, il Bellunese incassa 1 miliardo – ricorda l'assessore regionale Bottacin – e di questo dobbiamo ringraziare anzitutto la tenacia del presidente Zaia, della Regione, oltre che degli amministratori locali e pure del Governo». M5S e Lega evidenziano le loro prerogative e i rispettivi meriti per i cospicui finanziamenti in arrivo. Senza contare che Roger De Menech non perde occasione di ricordare che gran parte di questa pianificazione arriva dai Governi Renzi e Gentiloni.

D'Incà ricorda la lunga e proficua interlocuzione avuta in questi mesi con l'Anas e con Rfi. «Troppe volte il Movimento 5 Stelle è ingiustamente accusato di essere contro le opere strategiche: credo, invece, che sia chiaro a tutti come il nostro lavoro, ogni giorno, tenda verso la progettazione e la costruzione di infrastrutture legate al territorio che sia in grado di risolvere i problemi delle persone. Solo con l'intervento del Movimento 5 Stelle, le risorse per il Bellunese, sia per la parte ferroviaria, sia per la viabilità con i 260 nuovi milioni di euro stanziati, sono passate dalle parole ai fatti». D'Incà sostiene che «oggi, la grande

sfida è il passante di Longarone; da qui l'invito a tutte le amministrazioni del bellunese a sollecitare la soluzione di questo nodo annoso».

Bottacin dal canto suo evidenzia, tra i diversi stanziamenti del Cipe, i 35 milioni di euro destinati all'adeguamento antisismico dell'ospedale di Belluno: «Questo finanziamento insieme a tutti gli interventi realizzati, in realizzazione e in programma all'ospedale di Feltre, di Cortina, di Agordo e di Pieve, dimostra la volontà concreta di investire e potenziare la sanità nel territorio bellunese. Un impegno costante e una risposta concreta a chi invece continua a sostenere che Belluno non abbia l'attenzione che merita».

«Abbiamo portato a casa un risultato decisamente importante per tutto il territorio della provincia – spiega ancora Bottacin, prendendo in considerazione i fondi nel loro complesso –. Il primo ringraziamento va al presidente Zaia perché le Olimpiadi sono un risultato clamoroso per la nostra montagna, territorio su cui, all'inizio, era l'unico a credere. E le Olimpiadi faranno da traino al resto». Per Bottacin tutto questo dimostra che Belluno, nonostante qualcuno voglia far credere il contrario, non è affatto dimenticata e anzi il finanziamento del Cipe dice chiaramente come sul Bellunese si stiano concentrando grossi sforzi, prima di tutto da parte della Regione e, a seguire, anche del livello governativo. —

F.D.M.



CALALZO HA VINTO LA SUA BATTAGLIA

La nuova stazione pronta nel 2020: otto milioni dal Cipe per rifare il look

Sarà rinnovata e i lavori inizieranno subito dopo l'estate
De Carlo: «Ora la sfida è riempirla di contenuti per i turisti»

Francesco Dal Mas

CALALZO. Per la "porta d'ingresso delle Dolomiti" i soldi ci sono. Li ha stanziati il Cipe, ben otto milioni. Ed entro i Mondiali del 2021, a Cortina, in sostanza per la fine del prossimo anno, i lavori saranno conclusi. «Questa stazione», chiarisce subito il presidente della regione Luca Zaia, «sarà una porta prestigiosa aperta sulle Dolomiti patrimonio Unesco, dedicata agli sportivi, a chi parteciperà ai Mondiali ma anche alle Olimpiadi. E soprattutto ai turisti».

Zaia ricorda le toilette chiuse e le polemiche che ne seguirono nel 2017. In due anni, la Regione, con l'assessore Elisa De Berti, il Comune con il sindaco Luca De Carlo ed Rfi hanno concluso un iter tecnico-burocratico che farà nascere una tra le più caratteristiche stazioni del Veneto.

Gli interventi principali riguarderanno l'accessibilità e il fabbricato viaggiatori, con una radicale redistribuzione degli spazi. I marciapiedi saranno rialzati. Verranno modificate le rampe delle scale del sottopasso per poter inserire gli ascensori, il sottopasso stesso sarà prolungato per

ché si colleghi direttamente alla pista ciclabile. Nuova biglietteria, nuova sala d'attesa, nuovo bar, nuovo front office turistico. La Dolomiti bus disporrà di nuovi spazi per la gestione dell'intermodalità con il trasporto pubblico locale. Ovviamente nuovi servizi igienici, ed anche nuovi servizi per le bici. Nuovo pure il terminal, con un collegamento coperto ed interventi nell'ex magazzino merci per tutte le attività che fanno riferimento al cicloturismo.

Il cantiere inizierà già dopo l'estate. Tanti hanno in mente la stazione di San Candido e i vicini servizi per il turismo in bicicletta. Calalzo, al riguardo, offrirà il meglio che si sia visto oggi in Italia. Per il sindaco De Carlo «questo è il coronamento di un lungo lavoro». «Sono anni, infatti, che il Comune di Calalzo si batte, praticamente da solo, per la riqualificazione della stazione, che è la stazione delle Dolomiti, non solo di Calalzo. Con il nostro lavoro e impegno, siamo riusciti a convincere della sua strategicità la Regione che da quel momento si è prodigata per ottenere i finanziamenti».

La stazione, dunque, sarà costretta a chiudere di nuo-

vo, ma questa volta nessuno protesterà, anzi ci sarà perfino l'applauso. «Otto milioni di euro sono sicuramente un ottimo investimento», sottolinea il sindaco. «Sono un ottimo punto di partenza, non certo di arrivo. Ora la sfida è riempire la stazione di contenuti e di servizi, anche per i turisti». A questo riguardo, De Carlo rilancia una proposta: «L'accesso diretto alla strada di Lagole tramite sottopassaggio».

Una nuova stazione, dunque, ma dalla storia antica. È stata aperta nel 1914 con l'inaugurazione del tratto Perarolo-Calalzo. Nel marzo 1945 è stata distrutta da un bombardamento americano. Gli anni d'oro sono stati quelli del '50, con il boom economico che lanciava anche quello turistico. Sono dell'epoca i treni diretti da Roma e da Milano, chiamati "Freccia delle Dolomiti", con il trasporto anche delle autovetture private.

Oggi la frequentazione media non supera le 200 persone al giorno, ma la Regione è convinta di rilanciarla. Ha infatti allo studio anche il collegamento con Cortina e la Val Pusteria. —





LUCA DE CARLO È IL SINDACO DI CALALZO DI CADORE E DEPUTATO DI FRATELLI D'ITALIA



La stazione di Calalzo

L'opera costerà 90 milioni. Nuovo collegamento con la linea del Brennero

Con il treno in aeroporto: c'è il via libera del Cipe

Progetto

Il nuovo tratto «salterà» la stazione di Parona

VERONA Costerà novanta milioni e porterà il treno fino all'aeroporto Catullo. Nel «pacchetto» del Cipe di opere relative alla Tav Verona — Brescia arriva anche la conferma della bretella ferroviaria per lo scalo di Villafranca. Atteso, richiesto a gran voce dalla politica locale (con una maggioranza bipartisan che va dalla Lega al Partito democratico, passando per il Movimento 5 Stelle) l'intervento ha ora il placet del comitato ministeriale, fondamentale per il reperimento delle risorse. Nella scheda dell'intervento si parla di una variante alla linea Modena — Verona per circa 4,5 chilometri, a cavallo della stazione di Dossobuono. Non solo: il servizio metropolitano sarà esteso anche alla stazione di Villafranca, con un completamento del raddoppio ferroviario per circa cinque chilometri. Il progetto include anche la realizzazione di una nuova stazione che servirà sia l'aeroporto che la frazione di dossobuono. Il Cipe specifica che il tratto variante sarà realizzato interamente in scavo, mentre il raddoppio

sarà in piano — campagna, ossia a livello del suolo.

Va specificato che, sebbene l'opera arrivi nell'ambito della Tav, quello per il Valerio Catullo (nelle schede del ministero erroneamente definito «Marco» Catullo) si tratterà di un treno ordinario, che utilizzerà una linea che non prevederà l'alta velocità.

Ci sono altre schede, tra quelle relative alla Brescia — Padova che interessano Verona e l'hinterland. L'altra opera più significativa riguarda la linea per il Brennero. Si tratta della nuova tratta che collegherà la Milano — Venezia (dunque la Tav) a Pescantina. Una «razionalizzazione» dell'accesso nord al nodo di Verona e all'interporto del Quadrante Europa (per i treni merci). Saranno in tutto 9,5 chilometri che partiranno in uscita dall'area della stazione di Porta Nuova (tra il quartiere Stadio e San Massimo) per arrivare a Forte Chievo e qui deviare (accorciando il tragitto) per settimo di Pescantina, «saltando» Parona, la cui stazione, del resto, è dismessa per anni. Per il completamento, saranno previste anche due gallerie artificiali all'altezza di San Massimo, un'altra all'altezza dell'aeroporto di Boscomantico e un nuovo ponte sull'Adige.

D.O.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lo scalo
L'aeroporto
Valerio Catullo



Urbanistica

San Rocchetto, progetto edilizio dimezzato

VERONA (l.a.) Nell'oasi verde di San Rocchetto, accanto a Quinzano, si potrà costruire, ma meno di quanto non preveda il progetto finora presentato. Come si ricorderà, in quell'area era stata proposta l'edificazione di 11 palazzi da cinque piani ciascuno. Palazzo Barbieri aveva cancellato quel progetto, ma l'impresa aveva fatto ricorso al Tar, e lo aveva vinto. Su quella base, adesso, un emendamento del consigliere Matteo De Marzi (Battiti) riammette all'interno della Variante 23 (che sarà votata in settembre) il relativo Piano Urbanistico Attuativo.

Dall'opposizione, Michele Bertucco (Sinistra in Comune) afferma che «non si tratta di una capitolazione, in quanto è stata dimezzata la superficie edificabile, che passa da 13 mila metri quadrati a 6.500, mentre le altezze massime degli edifici vengono ridotte da 5 a 4 piani. Per la prima volta, inoltre, si accoglie quanto da anni andiamo dicendo sul verde di mitigazione e, ciliegina sulla torta, si prescrive che lo standard in parcheggi venga soddisfatto non sull'area destinata a verde e servizi, ma sull'area di edificazione». Ciò detto, Bertucco afferma che tutto questo non basta, e chiede che «il Comune ricorra al Consiglio di Stato, e dichiari subito la revoca dell'intero procedimento in quanto era fondato su di una fideiussione falsa: la decisione di riammettere il Pua dopo la presentazione di una nuova fideiussione, questa volta buona – conclude – rischia di creare un pericoloso precedente».



L'architettura 4.0

IL PERISCOPIO DI BJARKE INGELS

Méca è il nuovo edificio, progettato dallo studio Big, in collaborazione con lo studio parigino Freaks, che riunisce tre organizzazioni culturali in un'unica sede. In posizione centrale tra il fiume Garonna e la stazione ferroviaria di Saint-Jean, il progetto fa da *trait d'union* con la città di Bordeaux, dichiarata dall'Unesco epicentro della cultura. «Questo spazio è come una tela bianca a disposizione dei cittadini perché lo riempiano con le loro idee, la loro creatività, la loro cultura e li facciano propri» ha dichiarato l'archistar danese

dalla nostra inviata a Bordeaux ELENA PAPA

Arrivando in auto a Bordeaux, prima di entrare nella città vecchia, si incontra un'area ancora indefinita. È la Halle Boca, la zona degli ex mattatoi dove dal 1938 si svolgeva il mercato del bestiame lungo gli argini meridionali della Garonna. Parzialmente distrutto nel 1998, l'intero quartiere si sta sviluppando con nuove residenze, ristoranti e locali alternativi. Qui la regione Aquitania ha investito milioni nel progetto della nuova Maison de l'Économie Créative et de la Culture en Aquitaine Méca, un'istituzione culturale che riunisce tre agenzie artistiche regionali: Frac per l'arte contemporanea, Alca per cinema, letteratura e audiovisivi e Oara per le arti dello spettacolo. Situato in posizione centrale tra il fiume Garonna e la stazione ferroviaria di Saint-Jean, il progetto fa da *trait d'union* con la città, dichiarata dall'Unesco epicentro della cultura.

Come per tutti i progetti francesi nel 2012 è stato indetto un concorso vinto dal team del Gruppo Big-Bjarke Ingels (Copenaghen, Danimarca), insieme a Freaks (Parigi).

«È molto bello essere qui oggi per inaugurare questo edificio dove abbiamo trascorso gli ultimi otto anni per realizzarlo — racconta Bjarke Ingels -. La prima volta che sono venuto a Bordeaux era il 2010 e già si sussurrava che ci sarebbe stato un concorso di idee per una nuova istitu-

zione, la casa di Méca lungo la Garonna. Subito dopo sono entrato in contatto con Freaks, i colleghi di Parigi con cui ho collaborato al progetto. La sfida consisteva nel creare un edificio per tre istituzioni, che avevano già le loro sedi in un altro sito a Bordeaux».

Méca a prima vista sembra un'architettura semplice ma, come tutti i progetti di Bjarke Ingels, è tutta da scoprire. Un periscopio gigante vicino all'ingresso consente ai visitatori di vedere l'attività all'aperto e viceversa, creando un dialogo interno-esterno. L'edificio è concepito come un unico anello (definito da Bjarke «una fibbia») che comprende le tre istituzioni culturali e lo spazio pubblico per fondersi con la promenade della Garonna. Accessibile sia di giorno che di notte, la passeggiata è interrotta da un gioco di rampe e gradini che accompagnano il pubblico verso quella che i progettisti chiamano «stanza urbana». Probabilmente perché è una stanza pubblica aperta-coperta da vivere sempre. Un cartello con la scritta «Méca» alto sette metri, come fosse un lampadario, è illuminato con bianchissime luci a Led.

Sui gradini una scultura in bronzo permanente, raffigurante una mezza testa di Hermes dell'artista francese Benoît Maire, è posizionata all'ingresso verso il lungofiume invitando i visitatori a riflettere sulla cul-

tura contemporanea della regione.

«All'interno di questa nuova "stanza urbana", abbiamo già visto l'arrivo dei primi skateboarder, la prima coppia romantica che condivide una bottiglia di Bordeaux sui gradini e la prima dimostrazione di arte sul lungomare — racconta Bjarke con entusiasmo —. Questo spazio è come una tela bianca, o meglio una cornice vuota, a disposizione dei cittadini perché lo riempiano con le loro idee, la loro creatività, la loro cultura e li facciano propri». Durante le occasioni speciali gli spazi possono essere trasformati in un palcoscenico per concerti e spettacoli o in una galleria d'arte senza soluzione di continuità con l'interno. Nell'insieme l'edificio, che ha una superficie totale di 18.000 metri quadrati, 120 metri di lunghezza e 37 metri di altezza, dà l'illusione di essere sempre in movimento.

La facciata è composta quasi interamente da 4.800 pannelli prefabbricati in calcestruzzo intervallati da finestre di varie dimensioni che modulano la quantità di luce e creano un senso di trasparenza. «Per l'esterno il nostro primo pensiero è stato quello di celebrare la vicinanza al villaggio storico usando la pallida arenaria calda con cui è stato costruito il centro città — prosegue l'architetto danese —. Alla fine abbiamo optato per una pietra locale "artificiale-naturale" in calcestruzzo realizzata con

la sabbia del posto e il cemento bianco. È lo stesso materiale di cui è fatto il lungomare, così si crea un tutt'uno con l'edificio». Anche la terrazza sul tetto (di 850 metri quadrati) è pensata come prolungamento flessibile degli spazi espositivi, dove possono essere collocate installazioni e si possono realizzare spettacoli con vista sulla città.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Metropolis

LA CITTÀ E IL VALORE DEL SUO CENTRO



di **ELENA PAPA**

Perché una città ha una pianta lineare, piuttosto che a scacchiera o a raggiera? A determinarne la forma possono essere diversi fattori: dalle asperità del territorio alla vicinanza con il mare o i fiumi. Esistono però anche dei riferimenti precisi che hanno guidato le diverse forme. Le regole religiose, per esempio, hanno spinto verso la pianta circolare o quadrangolare. A differenza dei romani che privilegiavano quella a scacchiera. Nel Medioevo, invece, il cerchio è sembrato l'immagine della perfezione. In ogni tempo c'è stata una ricerca della planimetria ideale. Con la prima rivoluzione industriale, che ha portato a un massiccio inurbamento della popolazione dalle campagne, le città sono cresciute in modo esponenziale e disordinato, hanno spesso perduto la loro forma originale (salvo pochi casi, quali le città a scacchiera di Chicago, New York e Barcellona).

Questa condizione era stata vista come una perdita d'identità: il poeta Percy Bysshe Shelle, per esempio, aveva descritto la città di Londra, che dai 675.000 abitanti nel 1750 era passata al milione intorno al 1820, come l'immagine dell'inferno e il pittore John Martin l'aveva eletta a nuova Babilonia. Sono state le stratificazioni dello sviluppo urbano a comportare differenze significative, poiché ogni epoca ha il suo ruolo e il suo stile, si può affermare che la pianta della città è il riassunto della sua storia. I diversi periodi urbanistici si caratterizzano per la sovrapposizione di nuove planimetrie che modificano l'impianto precedente. La scacchiera originaria d'epoca romana è stata a volte mascherata dalla trama sovrapposta della pianta medievale di forma radiocentrica, con strade strette e tortuose e con contorno rotondeggiante. Che a sua volta è stata recintata dalla cerchia poligonale cinquecentesca, abbattuta nell'Ottocento per formare i viali della circonvallazione.

Questa condizione ha determinato l'emergere di una nuova consapevolezza rispetto al destino delle città: il timore della perdita della loro forma.

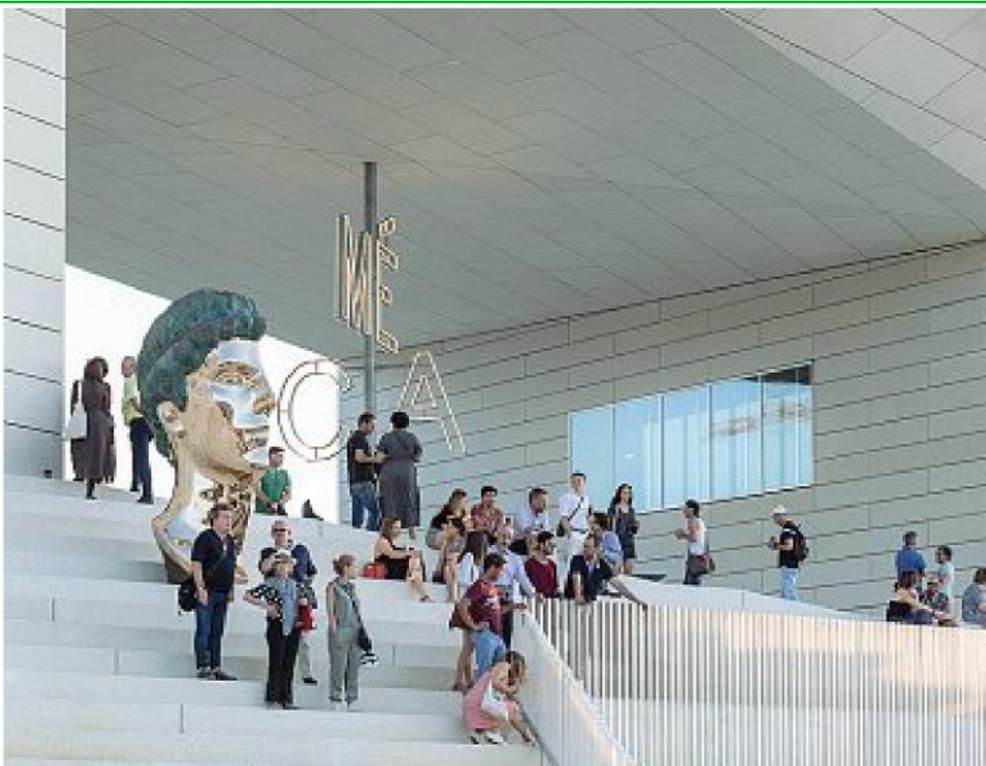
Non distinguere più l'originario centro, che in età antica era determinato, ad esempio, dalla chiesa con la sua piazza e il suo mercato, può riflettersi sulla vita quotidiana. Per l'uomo, infatti, è importante che il "centro" sia riconoscibile perché rappresenta un'immagine di riferimento simbolica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dir. Resp.: Luciano Fontana

Tiratura: 0 - Diffusione: 275328 - Lettori: 1961000: da enti certificatori o autocertificati

www.datastampa.it





Uno spazio tutto da vivere

La «stanza urbana» (qui sopra) è concepita come una cornice per le opere d'arte, un palcoscenico per le opere d'arte, un palcoscenico per le rappresentazioni teatrali e forse, soprattutto, come spazio aperto da invadere con qualsiasi forma artistica e da vivere giorno e notte, a disposizione dei cittadini di Bordeaux

Le grandi opere

La via veneta grillina «Sì al potenziamento»

►Brescia-Padova, la proposta M5s:
«Meglio ammodernare la linea»

►«Invece dell'Alta velocità, seguiamo
l'idea friulana: costi e tempi più bassi»

**«NON DICIAMO
SEMPLICEMENTE NO,
PROPONIAMO
UN'ALTERNATIVA,
PRENDENDO AD ESEMPIO
UNA REGIONE VICINA»**

IL DIBATTITO

VENEZIA Fra la Torino-Lione appesa al voto del Parlamento e la Brescia-Padova rimessa in discussione dal professor Marco Ponti, il Movimento 5 Stelle cerca una via veneta per la Tav. «Non siamo contrari concettualmente all'Alta Velocità, ma ci opponiamo al partito unico del cemento che in questi anni ha devastato l'Italia perché non ha una visione del futuro», dice il consigliere regionale Jacopo Berti. E il vicecapogruppo Manuel Brusco rilancia così la proposta pentastellata: «L'ammodernamento della linea esistente, molto meno costoso e impattante, come ha scelto di fare anche il Friuli Venezia Giulia a guida leghista».

COSTI-BENEFICI

Nel dibattito nazionale, i Cinquestelle veneti si schierano sulla linea del vicepremier Luigi Di Maio e del ministro Danilo Toninelli. «Come presidente del Consiglio - dice Berti - Giuseppe Conte ha fatto un ragionamento sull'utilizzo al meglio dei soldi degli italiani. Rispetto il suo pensiero, anche se non è il mio, perché noi stiamo con il territorio e la coerenza viene prima di tutto. Il punto è che siamo in una Repubblica parlamentare, non presidenziale, per cui l'ultima parola spetta alle Camere.

Quanto alla tratta veneta, penso alle 309 prescrizioni ambientali che gravano su un progetto da 8 miliardi che, secondo l'analisi costi-benefici, non è sostenibile. Quale amministratore o imprenditore sano di mente darebbe l'ok a un piano simile? Quindi in maniera molto laica, non dico no e basta, ma propongo un'alternativa: restare sul tracciato storico, abbassando la spesa, i tempi e l'impatto. Di questa ipotesi stiamo già discutendo con il ministero delle Infrastrutture, ne abbiamo parlato anche la settimana scorsa a Roma».

IL MODELLO FVG

Il M5s del Veneto si ispira al modello Fvg, dove il progetto della nuova linea Trieste-Venezia ad Alta Velocità/Alta Capacità è stato prima oggetto di commissariamento e poi formalmente accantonato, con una revisione del piano da parte di Rete Ferroviaria Italiana, prevedendo poche varianti di tracciato e una modernizzazione tecnologica dell'asse. L'obiettivo, a fronte di un impegno finanziario ridotto da 7 a 1,8 miliardi, è di portare la velocità a 180-200 chilometri orari, restringendo i tempi di percorrenza dell'intera tratta di circa 30 minuti, al posto dei 40 inizialmente previsti. «In sostanza viene potenziata l'opera esistente - spiega Brusco - realizzando anche quattro binari dov'è necessario. Da Milano a Venezia i treni Frecciarossa e Italo sono già ad alta velocità, il problema è che la linea è inadeguata in certi tratti, che dunque vanno ammodernati senza però stravolgere il sistema complessivo. Ricordo infatti che l'attuale progettazione comporterebbe l'attraversamento



della zona Pfas con il rischio di urtare le falde e uno sfregio per le colline del Lugana».

LA TECNOLOGIA

Berti pone una domanda volutamente provocatoria: «Lo fareste passare un treno veloce tra le colline del Prosecco? No. Ecco, allora proviamo a pensare a un'infrastruttura che guarda al futuro, con la consapevolezza che 1,2 miliardi di euro di penali sono comunque meno dei 3 che verrebbero "bruciati" con l'attuale progetto di Tav». Concorde Brusco: «Basta con questa storia che le merci in arrivo dal Brennero si fermerebbero a Verona. In assenza di collegamenti con gli interporti e le altre piattaforme logistiche, quei convogli possono restare sulla linea esistente una volta ammodernata. In questo modo potremmo destinare piuttosto i soldi ad altre tratte in sofferenza, come quelle del Polesine e della Bassa Veronese». La tecnologia a cui pensano i pentastellati è sul genere Hyperloop, lo studio del treno ad altissima velocità che mira al trasporto dei passeggeri impiegando apposite capsule di nuova generazione, sospinte all'interno di tubi a bassa pressione. «Milano-Venezia potrebbe essere la tratta sperimentale per l'Italia», immagina Berti. Conclude Brusco: «Da Pechino a Mosca, da Vienna a Bratislava, le esperienze non mancano. Non ho particolari simpatie per il professor Ponti, è solo questione di logica provare a trovare delle alternative a ciò che non è assolutamente sostenibile sulla Brescia-Padova».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SUI BINARI Nell'immagine di repertorio, un Frecciarossa della flotta di Trenitalia in Veneto

Fi “interroga” Toninelli: «Chiarezza sul progetto»

ALLA CAMERA

VENEZIA Una bresciana (Maria-stella Gelmini), un veronese (Davide Bendinelli), un vicentino (Pierantonio Zanettin) e un padovano (Marco Marin). Tutti forzisti, e significativamente localizzati lungo la tratta Brescia-Padova con le relative tappe intermedie di Verona e Vicenza, sono i quattro firmatari di un'interrogazione parlamentare al ministro Danilo Toninelli. I quattro deputati gli chiedono di sapere «quali siano le effettive intenzioni del Governo circa la realizzazione della Tav» in terra veneta e «se intenda chiarire quali siano i tempi per la prosecuzione dei lavori».

LE ESTERNAZIONI

L'iniziativa scaturisce dalle esternazioni televisive del professor Marco Ponti, presidente della commissione che ha condotto l'indagine tecnica sulle grandi opere. Alla domanda sulla realizzazione della Brescia-Padova, il consulente aveva risposto: «L'analisi costi-benefici dice un no grande come una casa, costi molto superiori ai benefici, costa 8 miliardi». Lo stesso accademico aveva poi definito l'opera come «inutile», «un progetto del cavolo», «uno

spreco terrificante di soldi pubblici, al cui cospetto la Torino-Lione fa ridere». «Proprio nelle ore in cui il presidente del Consiglio ha aperto finalmente alla Torino-Lione – argomento gli azzurri – le parole del professor Ponti suscitano grave preoccupazione, perché c'è il timore che venga rimesso in discussione il prolungamento dell'opera verso il Nordest, malgrado si tratti di un piano che “costa troppo fermare”, come aveva ammesso lo stesso titolare delle Infrastrutture lo scorso 3 luglio». Gelmini, Bendinelli, Zanettin e Marin citano la nota apparsa quel giorno sul sito del ministero: «Stiamo parlando di una infrastruttura, nel segmento tra Brescia e Verona, che costa quasi 3,5 miliardi per 45 chilometri complessivi (5,2 miliardi la tratta Verona-Padova): anche in questo caso un progetto che ha mosso i suoi primi passi quasi 30 anni fa. Come per il Terzo valico, siamo di fronte a una grande opera ereditata dal passato, mai rallentata dall'analisi costi-benefici, è bene precisarlo, e che comunque costa troppo fermare». I parlamentari ritengono dunque che «bloccare la Tav Brescia-Padova sarebbe un colpo mortale per l'economia del Nord e di tutta l'Italia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Mose, il 94% delle paratoie mobili è pronto»

VENEZIA «Ad oggi il piano delle barriere mobili del Mose è circa al 94% di avanzamento: lo scorso 29 ottobre, quando si è registrata l'acqua alta eccezionale di 156 centimetri, forse avremmo già potuto utilizzarlo, per evitare che 600 ettari della città antica finissero sotto acqua. Ecco perché il messaggio che viene dalla città è di fare presto». Lo ha detto ieri l'assessore comunale di Venezia Renato Boraso intervenendo al convegno «Verso l'ultimazione del Mose, gli scenari futuri per la salvaguardia di Venezia», che si è svolto nella sala conferenze del Consorzio Venezia Nuova all'Arsenale di Venezia, a margine dell'assemblea di bilancio di Kostruttiva. «Il Mose è un'opera dello Stato in Veneto e va completata prima possibile, presto e bene, nel rispetto e a tutela della ventina di imprese e circa 150 lavoratori che stanno aspettando il via libera alla conclusione dei lavori - ha detto invece l'assessore allo sviluppo economico del Veneto, Roberto Marcato - ma voglio ribadire ancora una volta che i costi di gestione e manutenzione devono essere tutti a carico dello Stato». (In foto le prove del Mose ieri a Chioggia)

Lo stato dei lavori In laguna



Pedemontana, via i sigilli alla galleria: ripartono i lavori

► Il Tribunale di Vicenza dissequestra il cantiere di Malo, sotto inchiesta per l'ipotesi di frode nei materiali utilizzati

LA REGIONE, PARTE LESA NEL PROCEDIMENTO, «RICONFERMA MASSIMA DISPONIBILITÀ E COLLABORAZIONE ALLA MAGISTRATURA»

L'INFRASTRUTTURA

VENEZIA Possono riprendere i lavori della Pedemontana nella galleria di Malo. Ieri il Tribunale di Vicenza ha infatti parzialmente dissequestrato il manufatto a cui erano stati apposti i sigilli lo scorso 4 luglio, nell'ambito dell'inchiesta per frode in pubbliche forniture, avviata dalla Procura per verificare l'ipotesi che siano stati utilizzati acciaio e cemento di qualità inferiore rispetto a quanto previsto dal capitolato tecnico. Ad annunciarlo è stata la Struttura di progetto della Spv, dopo che il provvedimento firmato dal presidente Lorenzo Miazzi è stato notificato anche alla parte offesa Regione, oltre che agli indagati Luigi Cordaro, Giovanni D'Agostino, Adriano Turso e Fabrizio Saretta, a vario titolo impegnati nella direzione del cantiere.

L'ORDINANZA

Sono attese per oggi le motivazioni dell'ordinanza, pronunciata a scioglimento della riserva assunta all'udienza di martedì, nel quadro della richiesta di riesame proposta dai quattro

indagati. Per il momento si sa che il dispositivo annulla il decreto del gip per buona parte della tratta stradale e delle aree di cantiere che erano finite sotto sequestro preventivo. Quest'ultimo viene confermato solo per i punti in cui sono depositati alcuni dei materiali contestati, come tubi in pvc e pozzetti in cemento. «Rimangono attivi i vecchi provvedimenti lato Malo e lato Castelgomberto», ha precisato la Struttura di progetto guidata dall'ingegnere Elisabetta Pellegrini, alludendo alle misure prese, rispettivamente, dopo l'incidente mortale sul lavoro e dopo il cedimento del terreno zuppo. Questo comunque non impedirà ai lavori di riprendere, con la rassicurazione che nel frattempo «la Regione riconferma la massima disponibilità e collaborazione alla magistratura, al fine della piena chiarezza dei fatti».

LE PREVISIONI

Il nodo di Malo è stato indicato come l'ostacolo più rilevante, nel percorso di realizzazione dell'opera, anche durante l'informativa resa la scorsa settimana dal governatore Luca Zaia al Consiglio regionale. «La previsione contrattuale di conclusione di tutte le opere – è stato detto – è a settembre 2020. In realtà il concessionario, su richiesta della Struttura di progetto, ha aggiornato il cronoprogramma a febbraio di quest'anno e l'ha rimodulato con

ultimazione di tutte le opere, tranne la galleria di Malo, alla fine del 2020. Quest'ultima avrebbe potuto essere ultimata per luglio 2021. Dopo il sequestro dell'intera galleria, non è possibile avanzare in merito ad alcuna stima». Ora che lo stop si è concretizzato in tre settimane, il calcolo potrà essere aggiornato. «In ogni caso – è stato precisato – ogni eventuale aggravio dei costi è assorbito dal concessionario, in quanto rientrante nel rischio costruzione». Intanto è stato assicurato che continuerà il programma di apertura

dell'infrastruttura a tratte funzionali. Dopo la prima tra la A31 e Breganze con il casello di Valdastico, inaugurata il 3 giugno, è stato ipotizzato un ulteriore via libera del segmento tra lo svincolo con la A31 fino a Malo, nonché del casello di Breganze. Nell'aula di Palazzo Ferro Fini è stato specificato che contrattualmente il canone di esercizio, nella misura concordata nel Terzo atto convenzionale, è dovuto al consorzio Sis soltanto al momento della completa disponibilità della superstrada. Ogni sblocco parziale porta invece ad accordi provvisori che «non comportano esborsi per la Regione, poiché il canone stabilito per la prima tratta posta in esercizio è pari all'introito».

A.Pe.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'AREA La galleria di Malo (foto TVA)

Gli investimenti

Porto, l'ok del Comitato di gestione al bilancio del 2019

MESTRE Dopo l'ok dei revisori dei conti e dell'Organismo di partenariato, ieri anche il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (Adspmas) ha dato il suo parere favorevole alla prima variazione del bilancio di previsione 2019. Un saldo di cassa di 59 milioni di euro (in aumento dal 2016 ad oggi) e altri 13 milioni di euro destinati soprattutto ad opere portuali e all'escavo dei canali sia a Porto Marghera sia a Chioggia sono i punti salienti dell'assestamento. In particolare i maggiori fondi per gli scavi dei canali si aggiungono a quelli già stanziati arrivando a 17 milioni e mezzo di euro (ai quali si aggiungono 10 milioni per altre opere portuali). Sempre ieri, tra gli altri punti all'ordine del giorno, tutti approvati all'unanimità, c'era il rilascio di una concessione di 6 anni all'industria Sapio per l'occupazione di beni demaniali lungo il Canale Lusore a Porto Marghera, e la verifica annuale dei piani d'impresa dei terminalisti per l'anno 2019. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Venezia Mose, troppe liti E le imprese stanno soffrendo

Troppi litigi tra i soggetti istituzionali e così i ritardi nei pagamenti si accumulano. A lanciare l'allarme il convegno organizzato ieri dal consorzio Kostruttiva, i cui rappresentanti hanno chiesto tempi di pagamento meno irregolari visto che i soldi ci sono in cassa.

Fullin a pagina III

Mose, troppe liti: le imprese soffrono

► Il presidente di Kostruttiva, Devis Rizzo al convegno sui lavori ► Un convegno per far capire a Consorzio e Provveditorato «Se saltiamo per i mancati pagamenti, dietro non c'è nessuno» che il problema sono le loro differenze di visione sull'opera

**IL COMMISSARIO
FIENGO (CONSORZIO)
HA CRITICATO
IL PROVVEDITORE
LINETTI: NON SBLOCCA
I FONDI PER L'OPERA**

MOSE

VENEZIA Ancora baruffe chiozzotte sulla realizzazione del Mose. Ma a distanza. Dopo l'attacco frontale ai commissari del Consorzio Venezia Nuova, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola da parte del provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, ieri è stato Fiengo a sparare sul Provveditorato, che non sbloccherebbe i finanziamenti necessari per pagare le imprese.

Tutto questo nell'aula convegni di Thetis all'Arsenale per un convegno dedicato all'ultimazione del Mose promosso da Kostruttiva, il consorzio delle imprese che attualmente lavorano al "progettone", dopo lo sfilamento di Mantovani, Condotte e Fincosit.

BARUFFE SULL'OPERA

Linetti non era presente per replicare, ma una settimana fa aveva parlato del Consorzio come una scatola vuota e aveva detto che i commissari non hanno rispettato i tempi né finito l'opera entro il 2018. In questa

guerra aperta, nella quale a breve si inserirà il supercommissario per l'ultimazione del Mose voluto dal Governo, le imprese non ci vogliono entrare. Chiedono però di essere pagate e di essere messe nelle condizioni di lavorare.

LE IMPRESE

«Come imprese - ha detto Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva - siamo i primi che ci siamo dati l'obiettivo di finire e chiudere questa la partita. Noi come imprese siamo concordi, non stiamo litigando, ma vediamo da parte dei soggetti istituzionali una disomogeneità di vedute. La cosa che più rappresenta questo tipo di situazione sono i pagamenti alle imprese, che hanno sempre delle tempistiche incerte».

Un problema non da poco, visto che non si tratta più di colossi che possono stare un anno senza ricevere un euro.

«Fiengo diceva che dipende dal Provveditorato - prosegue - il Provveditorato dice che dipende dal Consorzio. A noi interessa poco sapere da chi dipende o chi dei due abbia ragione. Se questo tipo di situazione dovesse mettere a rischio la continuità aziendale nostra - avverte - il problema sarà non nostro, ma di tutti».

RISCHIO INCOMPIUTA

Rizzo avverte su un problema grave: «Le grandi imprese se ne sono andate, adesso siamo in campo noi che eravamo le seconde linee. Se dovesse andare male anche a noi a causa di queste disfunzioni, non c'è una terza linea di imprese. Per cui, il rischio che il Mose rimanga un'incompiuta è concreto».

Se invece si risolveranno le incomprensioni tra Consorzio e Provveditorato, si dovrebbe finire tutto fine 2021 e metà 2022.

Sono intervenuti anche l'assessore alla Mobilità Renato Boraso, che ha chiesto a gran voce la partecipazione della città alla gestione del Mose, quando sarà operativo. L'assessore regionale allo Sviluppo economico Roberto marcato, ha pure lui esortato lo Stato a ultimare il Mose: «Bisogna finirlo presto, anche per tutelare le imprese e i lavoratori». Tra gli invitati anche il pubblico ministero Stefano Ancilotto, che nel 2014 coordinò l'inchiesta sullo scandalo del Mose: «All'epoca avevamo fatto quello che andava fatto. Non si dica però che se il Mose non è ultimato è colpa della magistratura».

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA





BOTTA E RISPOSTA A DISTANZA Il provveditore Roberto Linetti (a sinistra) e Raffaele Fiengo (Cvn)

Il Porto assicura «Ponte Molin in cinque mesi»

► **Nuove conferme
per il rifacimento
della parte in legno**

IL CASO

VENEZIA Nel giro di cinque mesi l'Autorità portuale conta di rifare la parte lignea del ponte Molin. Nel frattempo ha già chiesto a Comune e Soprintendenza di sapere come dovranno essere realizzate le nuove rampe da posizionare sulla struttura. Su chi poi dovrà pagarle, "possiamo ragionarci": rassicura il presidente Pino Musolino. Insomma il Porto conferma il suo impegno massimo sul fronte dell'accessibilità e non ci stenta a finire sul banco degli imputati per le vicende di questo ponte così strategico quanto malandato, chiuso per motivi di sicurezza, dopo che il progetto per una sua ricostruzione ex novo, completamente accessibile, si è arenata a Ca' Farsetti.

Musolino non vuole polemizzare: "La priorità per noi è l'accessibilità, come sono convinto lo sia anche per il Comune". Ma ci tiene a puntualizzare le recenti vicissitudini: "Nel 2017, viste le precarie condizioni del ponte, noi avevamo inviato in Comune il nostro progetto per realizzare una struttura del tutto nuova che volevamo regalare alla città. Sarebbe stato il ponte con la

più alta accessibilità, l'unico con una pendenza a norma del 5%! La sua bellezza era proprio questa: l'accessibilità

Il progetto era già stato approvato dalla conferenza dei servizi, dove sedevano anche i tecnici del Comune". Mancava solo un via libera urbanistico per una piccola porzione che ricade in ambito comunale. "Non abbiamo ottenuto risposta per mesi - ricorda il presidente -. Poi la Giunta ha approvato il progetto, ma sono arrivate voci critiche dal Consiglio comunale. Abbiamo chiesto di essere uditi, ma nel frattempo la vecchia struttura si stava ammalorando sempre più". L'ultimo sollecito del Porto ai presidenti di Consiglio comunale e commissione urbanistica è del 28 giugno scorso. "Non ci hanno risposto. Non volendo avere morti sulla coscienza, in vista del Redentore, ho fatto fare una perizia statica e abbiamo dovuto chiudere".

Ora la strada, per Musolino, è obbligata. "Non abbiamo detto di no alle rampe, ma non possiamo più fare un ponte nuovo. Il progetto andrebbe rifatto da zero, ci vorrebbero due anni. Per questo abbiamo già dato mandato per rifare il ponte "com'era e dov'era". Ora però il Comune deve dirci come vuole le rampe, che per metà sono sul lato comunale.

Come quelle delle Zattere? Di un altro tipo?". In questi giorni sembrava esserci stata un'opposta interpretazione, tra Autorità portuale e Comune, su chi doveva prendersi carico di questo onere. "Sulla parte costi possiamo ragionarci - precisa il presidente -. Non è questo il problema: il nuovo ponte ci sarebbe costato un milione e 400mila euro, per questo ne spenderemo 300mila. Quello che vorremmo evitare è di trovarci di nuovo bloccati. Siamo già stati scottati una volta. E in questo gioco sterile tra amministrazioni il risultato è stato che i cittadini si sono ritrovati senza rampe. Ora, se non ci saranno imprevisti, il ponte sarà pronto tra cinque mesi. Nel frattempo vorrei che arrivassero anche tutti i permessi per fare le rampe. Ribadisco, sui costi si vedrà. Il punto sono le procedure amministrative. Non voglio polemiche, voglio i permessi in tempi rapidi per ridare le rampe alla città".

L'ultima annotazione del presidente è sulla Venice Marathon, che inevitabilmente, ad ottobre, si ritroverà con il ponte ancora chiuso per lavori. "Ne abbiamo già parlato con gli organizzatori. Si può fare una rampa provvisoria per la manifestazione. Noi daremo lo spazio, ma i costi in questo caso non possono essere a nostro carico".

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**SAN BASILIO Il progetto
del ponte Molin**

PEDEMONTANA. Il Riesame accoglie la richiesta della difesa e dissequestra una fetta del cantiere

Spv, via i sigilli tornano i lavori

Il decreto del gip annullato per gran parte dei sette chilometri in trincea e la galleria

di **DIEGO NERI**

Il tribunale del Riesame di Vicenza ha annullato quasi tutti i sigilli del cantiere fra Malo e Cornedo della Pedemontana. Il provvedimento era stato firma-

to il 2 luglio dal gip. Tornano nell'agibilità della direzione lavori la galleria e la trincea per un tratto di 7 chilometri, e l'area dove sorgono i depositi di barre d'acciaio e cemento. Resta il vincolo per il deposito dei tubi in

pvc e dei pozzetti in cemento. Soddisfatta la difesa, per la quale «i materiali sono conformi al capitolato». Restano attivi i decreti di sequestro legati alle altre due indagini per crollo e omicidio colposo. **PAG 27**

MALO. Il tribunale del Riesame accoglie la richiesta degli indagati per frode in pubbliche forniture

Tunnel Pedemontana Il sequestro è annullato

Resta bloccato un tratto del cantiere di 7 chilometri dove sorgono i depositi di tubi e pozzetti. Via il vincolo per acciaio e per cemento

Soddisfatta la difesa, in attesa dei motivi
«I materiali sono conformi al capitolato»

Restano attivi i provvedimenti legati alle altre indagini per il crollo e l'omicidio colposo

Diego Neri

Tolti quasi tutti i sigilli nel cantiere fra Malo e Cornedo della Pedemontana. Ieri, poco prima di mezzogiorno, il tribunale del Riesame presieduto da Lorenzo Miazzi (giudici Filippo Lagrasta e Veronica Salvadori) ha annullato il provvedimento del giudice del 2 luglio scorso, dissequestrando la galleria e la trincea per un tratto di sette chilometri, e l'area di cantiere dove sorgono i depositi di barre d'acciaio e cemento. Rimane invece il vincolo per il deposito di tubi in pvc e di pozzetti in cemento. Esulta la difesa degli indagati, assistiti dagli avv. Pierluigi Ciarabella e Raffaele Missere, mentre servirà del tempo per conoscere le motivazioni che hanno portato il tribunale a dissequestrare l'area di cantiere. «Abbiamo dimostrato, documen-

ti alla mano, che i materiali utilizzati erano conformi al capitolato, e che quindi non sussiste il reato di frode in pubbliche forniture», sostiene l'avv. Ciarabella, mentre la Regione Veneto (parte offesa con l'avv. Emanuele Fraggasso junior) «riconferma la massima disponibilità e collaborazione con la magistratura, al fine della piena chiarezza dei fatti». I lavori, pertanto, riprenderanno al più presto, mentre la procura, con il pubblico ministero Cristina Carunchio, prosegue con le indagini.

In questa fase, sono stati indagati per frode in pubbliche forniture Luigi Cordaro, 61 anni, di Messina, direttore di cantiere; Fabrizio Saretta, 51, di Granarolo dell'Emilia, responsabile lotto I; Giovanni Salvatore D'Agostino, 56, di Avellino, direttore tecnico della concessionaria Spv spa,

e Adriano Turso, 61, di Messina, direttore lavori Spv, le cui opere sono affidate al consorzio Sis.

Questa inchiesta è nata da quella sulla morte di un escavatorista nell'aprile 2016, per la quale era stato sequestrato il tunnel di Malo. L'anno dopo un nuovo crollo di terreno, nel territorio di Castelgomberto. Sulla scorta di quei cedimenti, la procura aveva affidato una consulenza tecnica. Gli esperti, che avevano depositato la loro relazione in febbraio, si erano detti preoccupati: ad esem-



pio, perchè i tubi di acciaio per consolidare lo scavo sarebbero in numero e in lunghezza inferiori rispetto a quanto indicato nel progetto, e senza i "consolidamenti al piede". Dalle verifiche, anche successive, era emerso che «l'utilizzo di materiale privo di marcatura Ce era - ed è attualmente - la modalità operativa presso il cantiere, sia per la fornitura di acciaio, sia per l'acquisto di tubi in pvc e del cemento», scriveva il giudice nell'ordinanza di sequestro dopo aver ascoltato le intercettazioni telefoniche. E questo perchè non c'erano controlli adeguati, sostiene la procura, che coordina le indagini dei detective della Finanza.

La difesa ha sempre replicato con forza, e in aula ha anche depositato delle consulenze di esperti del Politecnico di Torino che hanno attestato che i materiali sono a norma. «Siamo vittime della supposta frode, se il reato sussiste; perchè il consorzio aveva sempre ordinato prodotti marchiati Ce. Ma i materiali sono Ce». Il Riesame ha restituito a Sis galleria e cantiere, accogliendo pertanto la richiesta. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La reazione dei sindacati

«I lavoratori torneranno tutti al loro posto»

Matteo Carollo

«I lavoratori torneranno tutti al loro posto». È quanto sostenuto dai sindacati vicentini, ieri, nel giorno del dissequestro della galleria di Malo della Superstrada pedemontana veneta. «Prendiamo atto della buona notizia - dichiarano ad una voce Luca Rossi, segretario della Fillea Cgil Vicenza, Lorenzo D'Amico, segretario della Filca Cisl e Daniele Magri della Feneal Uil Vicenza -. In breve



Sindacati nel cantiere

tempo i lavoratori torneranno tutti al loro posto, sarà ristabilita la situazione precedente al sequestro». Saranno così richiamati nel cantiere della

Pedemontana anche coloro per i quali era scattata la cassa integrazione. La misura, sempre secondo i sindacati, era stata attivata per circa una ventina di lavoratori, anche se la domanda, in base all'accordo stipulato tra sindacati e consorzio Sis, era stata avanzata per 81 persone. Potranno tornare nel cantiere dunque i dipendenti in possesso di competenze particolari, legate alle attività previste all'interno e all'esterno della galleria di Malo: minatori, coibentatori, geologi. Anche i lavoratori ricollocati in altri lotti dell'opera potranno essere reimpiegati nel cantiere maladense, in base ai piani di lavoro. Nel frattempo i sindacati attendono di essere convocati dalla prefettura per un nuovo tavolo nel quale saranno discussi i temi della sicurezza e dell'opera in generale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere della Pedemontana a Vallugana posto sotto sequestro. FOTO DONOVAN CISCATO

MONTECCHIO. La conferma arriva dall'assessore regionale alla sanità Lanzarin. Intanto il cantiere del primo stralcio procede come da programma

Ospedale, pronti 20 milioni per finirlo

Servono per ultimare alcuni reparti e i poliambulatori della struttura che nel 2021 avrà il pronto soccorso sale operatorie e aree degenze, chirurgiche e mediche

**Già impegnati
35 milioni
per i lavori in corso
Ora viene stanziata
la seconda
e ultima tranche**

Antonella Fadda

Arrivano 20 milioni di euro dal Cipe per il completamento dell'ospedale dell'Ovest Vicentino. A dare l'annuncio è stato l'assessore regionale alla sanità, Manuela Lanzarin, con una comunicazione dove elenca i 12 progetti veneti indicati come priorità. Fra questi anche quello dell'Ulss8 Berica per la nuova struttura ospedaliera di Montecchio Maggiore, a cui andranno appunto i 20 milioni di euro per l'attivazione e il completamento, e anche la ristrutturazione del San Bortolo. «Grazie ai finanziamenti ripartiti dal Comitato interministeriale per la programmazione economica - ha detto - per la parte che riguarda la ristrutturazione edilizia e l'ammmodernamento tecnologico del patrimonio sanitario daremo risposte a ben 12 progetti che avevamo inserito come priorità con una delibera di Giunta regionale e che avevamo avuto l'assenso della Conferenza Stato-Regioni a mag-

gio. Il Cipe ha ripartito per il Veneto 320 milioni su 363 di costo totale che avevamo indicato». La cifra che arriverà dal Comitato interministeriale sarà utile per la seconda, e ultima fase, di costruzione del nosocomio dove troveranno posto i poliambulatori chirurgici e ci sarà il completamento delle degenze e del reparto materno infantile. Il progetto, il cui costo totale è di 50 milioni di euro, si suddivide in due parti strettamente collegate fra loro. La prima parte, attualmente in lavorazione e che renderà operativo l'ospedale, ha infatti previsto una spesa di circa 35 milioni di euro, di cui 24.5 tramite finanziamento del Ministero della salute, ai quali si affiancano ulteriori quasi 8 milioni di euro messi a disposizione dalla Regione e 2.5 milioni a carico dell'Ulss. Quando, a giugno 2021, questo step verrà completato si procederà con il secondo che quindi perfezionerà la struttura nella sua totalità. Una comunicazione che arriva mentre il cantiere sta procedendo nella costruzione e rispettando il cronoprogramma preventivato. «È davvero una bella notizia - afferma il sindaco, Gianfranco Trapula - non solo per tutta una serie di lavori in tutta la regione ma soprattutto per l'ospedale unico che servirà tutto l'Ovest. Quindi

è una novità positiva per tutto il territorio». «Un grande ringraziamento va all'assessore Lanzarin - aggiunge il vicesindaco e assessore alla sanità, Milena Cecchetto -. Il nostro è un progetto importante e un cantiere importante. Per tutto l'Ovest è, in pratica, un sogno che si avvera. Avere rassicurazioni del completamento è la conferma che tutti insieme abbiamo fatto la cosa giusta».

L'ospedale, che conterrà 377 posti letto, avrà una struttura a doppia forma circolare, un blocco centrale dove reparti, ambulatori e sale operatorie saranno disposti su 8 livelli. La realizzazione avverrà mediante il parziale recupero degli edifici esistenti e nuove costruzioni. Con il primo stralcio, in particolare, sarà realizzata una struttura ospedaliera in grado di fronteggiare le emergenze-urgenze con le degenze chirurgiche e mediche. Nel blocco centrale troveranno posto la radiologia, la terapia intensiva, le sale operatorie, il pronto soccorso, l'unità coronarica, la neurochirurgia e il Centro donna. Nell'emiciclo, invece, saranno sistemate le degenze chirurgiche e mediche. Lavori che proseguiranno, nei prossimi anni, con la seconda parte. •

©RIPRODUZIONE RISERVATA





Uno scorcio del cantiere del nuovo ospedale unico Montecchio-Arzignano in costruzione. FOTO TROGU



La realizzazione dei piani del nuovo ospedale unico di Montecchio. A.F.

Istruzioni del Miur aggiornate allo Sblocca cantieri sull'applicazione del codice appalti

Scuola, micro affidamenti liberi

Sopra i 10 mila euro il consiglio di istituto ricorre a Consip

Pagina a cura
DI ANDREA MASCOLINI

In caso di micro affidamenti di lavori, forniture e servizi fino a 10 mila euro nel settore dell'edilizia scolastica, il dirigente scolastico può affidare incarichi direttamente in piena autonomia; oltre i 10 mila euro la scelta deve, invece, essere fatta in base a criteri e modalità definiti dal consiglio di istituto; previsto un largo ricorso alle convenzioni quadro Consip; eventuali affidamenti senza ricorrere a Consip devono essere specificamente autorizzati e trasmessi alla Corte dei conti. Sono questi alcuni degli elementi messi in evidenza nelle istruzioni (quaderno n. 1/ giugno 2019) del ministero per l'istruzione, l'università e la ricerca, relative all'applicazione del codice dei contratti pubblici, aggiornate al recente decreto Sblocca cantieri in vigore ormai da più di un mese.

Disciplina sotto soglia. Uno dei profili di maggiore interesse che viene sottoposto all'attenzione delle amministrazioni dipendenti dal ministero riguarda appunto la disciplina sotto soglia. In particolare, si fa notare che la soglia comunitaria rilevante per le istituzioni scolastiche è pari a 144 mila euro per gli affidamenti di servizi e forniture e di 5.548.000 euro per gli affidamenti di lavori. Dal punto di vista delle competenze le istruzioni Miur segnalano che spetta al consiglio d'istituto l'adozione di una deliberazione relativa alla determinazione dei criteri e dei limiti per lo svolgimento, da parte del dirigente scolastico, delle attività negoziali concernenti l'affidamento di lavori, servizi e forniture di importo superiore a 10 mila euro (art. 45, comma 2, lettera a, del regolamento).

Le istruzioni Miur chiariscono però che, come specificato nella circolare Miur n. 74/2019 fino a 10 mila euro (prima era fino a 2 mila euro) il dirigente scolastico può operare mediante il ricorso agli affidamenti diretti in piena autonomia, senza necessità di un intervento pre-

ventivo del consiglio d'istituto, nel rispetto ovviamente delle disposizioni normative vigenti.

Per l'affidamento di lavori, servizi e forniture, le istituzioni scolastiche o ricorrono alle convenzioni quadro stipulate da Consip o in subordine, qualora la convenzione quadro stipulata da Consip non sia attiva, ovvero, pur essendo attiva, non sia idonea (in quest'ultimo caso occorrerà adottare un provvedimento motivato, come specificato nel seguente paragrafo), potranno scegliere alternativamente se utilizzare gli strumenti di acquisto e di negoziazione, anche telematici, messi a disposizione da Consip o se espletare procedure di affidamento in forma associata, mediante la costituzione di reti di scuole o l'adesione a reti già esistenti.

Modalità diverse dalla convenzione Consip dovranno essere autorizzate dall'organo di vertice amministrativo e dovranno essere trasmesse alla competente sezione regionale di controllo della Corte dei conti. In generale, si precisa, il prezzo non è da considerarsi elemento essenziale nell'aggiudicazione.

L'affidamento e l'esecuzione di lavori, servizi e forniture di importo inferiore a 40 mila euro può avvenire, in assenza di apposita convenzione quadro presente sul portale Consip tramite affidamento diretto. In questi casi, ha spiegato il Miur, l'iter prevede che si proceda prima ad una indagine di mercato, poi all'adozione della determina a contrarre e, infine, alla stipula del contratto. Per le procedure di importi pari o superiori a 40 mila euro e inferiori a 144 mila euro (per servizi o forniture) e a 150 mila euro (per lavori), nelle istruzioni ministeriali si evidenzia che con il decreto Sblocca cantieri le istituzioni scolastiche sono tenute a formulare una richiesta di offerta con consultazione, ove esistenti, di almeno cinque operatori economici per i servizi e le forniture e di valutazione di almeno tre preventivi per i lavori.

© Riproduzione riservata



Mercato immobiliare, sfratti in calo Giù anche le compravendite

I dati della provincia forniti dall'Uppi. Pesano la congiunta economica e il clima di incertezza

Sfratti in calo in provincia di Pordenone. L'Uppi di Pordenone, allo scadere dell'anno e di ogni semestralità raccoglie una serie di dati indicatori dell'andamento del mercato immobiliare nella provincia di Pordenone su dati Agenzia delle entrate e prefettura. La raccolta semestrale, ovviamente, ha un'indicazione di tipo tendenziale che, comunque, risulta sempre utile per un costante monitoraggio del mercato.

COMPRAVENDITE NUOVO

Le compravendite di immobili abitativi nuovi e, pertanto, direttamente dalle imprese costruttrici. Il dato semestrale indica 188 negoziazioni di tale tipologia immobiliare. Rispetto agli ultimi due anni (2017 361 compravendite e 2018 642) vi è un'evidente riduzione tendenziale rispetto al 2018 e una sostanziale conferma rispetto all'andamento degli anni precedenti (2016-17);

COMPRAVENDITE USATO

Le compravendite di immobili abitativi usati tra privati, l'anno scorso, evidenziava un notevole incremento di transazioni: 4.325 per il 2018 a fronte delle 2.957 e alle 2.634 del 2017 e del 2016. Nel primo trimestre 2019 il dato tendenziale si attesta a 2243 compravendite. Pertanto è confermato il sostanziale aumento di questo tipo di trasferimenti. Evidente che l'immobile abitativo usato, complice la riduzione dei prezzi e la riapertura del mercato bancario, mantiene un

suo forte interesse per il pubblico degli utenti.

Altri dati importanti, che attengono a una visione completa del mercato, in relazione alla redditività degli immobili, sono quelli relativi alle locazioni. Anche in questo caso il dato tendenziale, n. 4535 nuovi contratti, consolida l'andamento dei due anni precedenti: 9.440 nel 2018 e 9.439 nel 2017. Purtroppo il dato non distingue tra locazioni abitative e ad uso diverso. Atteso, pertanto, il momento di sostanziale stagnazione del terziario in relazione all'utilizzo di negozi ed uffici, deve ritenersi che il mercato delle locazioni abitative abbia ripreso un vigore che, negli anni tra il 2012 e 2015 era andato perduto.

GLI SFRATTI

Altro indicatore, sempre in relazione alla redditività degli immobili, è quello relativo all'andamento dei procedimenti di sfratto per morosità.

Buona parte dell'investimento immobiliare, infatti, viene destinato a questo tipo di utilizzo quale forma di messa a profitto del risparmio delle persone e delle famiglie. I dati tendenziali degli sfratti per morosità per le abitazioni, confermano la forte riduzione di tali procedimenti, già presente nel corso del 2018, rispetto agli anni precedenti: 2018 135 e primo semestre 2019 71. Negli anni precedenti, si ricorda si erano raggiunti numeri di gran lunga superiori: 2013 e 2014 se ne contavano 249

poi in riduzione a 180-190 per gli anni dal 2015 al 2017. Sempre nel settore degli sfratti risultano anche in riduzione le esecuzioni dei medesimi. Il dato per il primo semestre 19,55, è esattamente la metà del totale del 2018. Negli anni precedenti le esecuzioni erano di gran lunga superiori comprese tra le 162 e 185 del 2015 e 2017.

I COMMENTI

Anche Fimaa, la Federazione italiana mediatori agenti d'affari aderenti ad Ascom, tramite presidente provinciale Stefano Medici, ha commentato i recenti dati pubblicati dall'Osservatorio del mercato immobiliare. Gli stessi confermano nell'anno 2018 l'aumento del numero di transazioni immobiliari rispetto agli anni precedenti (+6,2% rispetto al 2017 - dato provinciale) a fronte di una curva dei prezzi sensibilmente negativa (-1% sul 2017 dato provinciale). Pesano sul dato negativo oltre alla congiuntura economica che ha colpito il territorio pordenonese e il clima di incertezza, i valori delle unità immobiliari più datate mentre rimangono particolarmente apprezzati gli immobili recenti; il nuovo si mantiene su livelli di prezzo costanti in quanto condizionato dal costo di costruzione.

Continua infine la forte richiesta locativa residenziale di immobili recenti o ristrutturati ed in buone condizioni abitative. —

BY NC ND AL GUNI DIRITTI RISERVATI





Sfratti, in calo il numero degli sfratti

CHIOGGIA

Nave container finisce in secca Porto bloccato scatta l'inchiesta

Nave porta container egiziana finisce in secca uscendo dal porto e blocca tutte le attività commerciali. Aperta un'inchiesta. APAG. 28

CHIOGGIA

Nave incagliata, porto bloccato Scatta l'indagine della Capitaneria

L'Amira Joy soccorsa da tre rimorchiatori: nella notte le prime operazioni per riprendere la navigazione

Le ipotesi la rottura di un cavo, l'errore umano, la velocità eccessiva e il guasto meccanico

Elisabetta B. Anzoletti

CHIOGGIA. Nave cargo incagliata alle bocche di porto. Il mercantile Amira Joy, battente bandiera panamense, si è insabbiato durante le operazioni di ingresso in porto, poco prima delle 20 di ieri. La dinamica non è ancora chiara e spetterà alla Capitaneria di porto eseguire i rilievi e ricostruire cosa sia andato storto durante la manovra.

Tra le ipotesi, tutte da verificare, la possibilità che si sia rotto un cavo dei rimorchiatori, un'eccessiva velocità di ingresso che non ha permesso di correggere la manovra una volta che si è capito che qualcosa non tornava, o semplicemente un errore umano. Le certezze arriveranno nelle prossime ore. Al mo-

mento l'unico dato certo è che la nave è paralizzata all'ingresso del porto e molto probabilmente non potrà spostarsi da lì finché la marea non tornerà a sollevarsi, verosimilmente nel pomeriggio di oggi.

Ieri, con la bassa marea, era impossibile tentare qualsiasi manovra di traino perché la nave si sarebbe insabbiata ancora di più. Le operazioni di "rigalleggiamento" sono possibili solo quando la marea torna a certi livelli. La nave, della tipologia general cargo, era partita da Alessandria (Egitto) l'11 luglio e l'arrivo a Chioggia era previsto per ieri.

Si tratta di una nave costruita a Panama nel 2009, di 8.500 tonnellate, lunga 132 metri e larga 18. Tutto è andato bene nel tragitto fino all'ingresso in porto, atteso per il tardo pomeriggio di ieri. La nave, in ossequio alle disposi-

zioni portuali, stava entrando con due rimorchiatori, ma dopo pochi metri qualcosa è andato storto.

Le indagini condotte dalla Capitaneria di Chioggia, che ha raggiunto il luogo dell'incidente dopo pochi minuti, chiariranno cosa sia successo. Al momento esistono solo ipotesi e voci di piazza. Qualcuno sostiene che si sia spezzato un cavo di uno dei rimorchiatori, la nave si sia sbilanciata e il comandante non sia riuscito a correggere la rotta in tempo prima di finire in secca. Qualcuno propende per la velocità troppo sostenuta, non compatibile con una correzione di rotta istantanea, altri per un semplice errore umano nella manovra di ingresso. L'Autorità di sistema portuale di Venezia, che sta seguendo l'accaduto solo per assicurare che il traffico commerciale subisca i minori disagi possibili, non ha voluto commentare né sbilanciarsi sulle eventuali cause. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





La nave cargo Amira Joy incagliata al porto di Chioggia

IL CONVEGNO ALL'ARSENALE

Mose, il pm in pressing «L'opera va terminata»

«La corruzione è stata sradicata. Adesso la necessità più importante è portare a termine l'opera». Fa un certo effetto sentirlo parlare di cantieri e opere da concludere, dopo averlo visto per anni indagare sulle tangen-

ti del Mose. Il procuratore aggiunto Stefano Ancilotto viene per la prima volta nella «tana del lupo». Ospite di un convegno sui lavori del Mose organizzato nella sala convegni in Arsenale. APAG.15

Il procuratore Stefano Ancilotto ospite ad un convegno organizzato dal Kostruttiva nella sede del Consorzio all'Arsenale

«La corruzione è stata debellata La priorità oggi è concludere il Mose»

L'INTERVISTA

Alberto Vitucci

«**L**a corruzione è stata sradicata. Adesso la necessità più importante è portare a termine l'opera». Fa un certo effetto sentirlo parlare di cantieri e opere da concludere, dopo averlo visto per anni indagare sulle tangenti del Mose. Il procuratore aggiunto Stefano Ancilotto viene per la prima volta nella «tana del lupo». Ospite di un convegno sui lavori del Mose e le prospettive di gestione del sistema, organizzato nella sala convegni di Thetis, in Arsenale, dall'impresa Kostruttiva. Realtà imprenditoriale che rappresenta le imprese «minori». Non investite dal ciclone dello scandalo. Ancilotto stavolta non viene al Consorzio in veste di «magistrato inquirente», ma di «esperto».

Affronta il dibattito sul futuro della grande opera a fianco di interlocutori istituzionali e tecnici, presenti in gran numero. Qualcuno forse anche sfiorato in passato dalle sue indagini. La sala è la stessa dove si svolgevano gli incontri con i ministri e i tecnici organizzati da Mazzacurati. Ma i protagonisti sono molto diversi.

Procuratore Ancilotto, lei dice che la priorità oggi non è più la corruzione, ma

finire l'opera».

«È così. Cinque anni fa il cittadino normale mi fermava per la strada e mi chiedeva "Quando saranno condannati i responsabili dello scandalo?, a quanto saranno condannati? Sarà fatta giustizia con una sentenza definitiva?" Adesso la domanda è diversa. Tutti vogliono sapere quando saranno alzate le paratoie, quando sarà conclusa l'opera. C'è una esigenza diversa».

La fase dell'inchiesta è definitivamente chiusa?

«C'è stata una fase processuale che si è conclusa. È chiaro che ci possono essere altre indagini ci possono essere altri arresti...».

Ce ne sono in corso adesso?

«No, allo stato non c'è più nulla. Il problema cinque anni fa era "vediamo qual è la filiera della corruzione, e vediamo di arrivare il prima possibile a una sentenza". E tutto sommato per i tempi italiani è già uscita da poco una sentenza di appello e siamo arrivati a un primo passo».

Ma le indagini sono finite?

«Se la sua domanda è "avete accertato e trovato i responsabili di tutte le corruzioni possibili" la risposta è no».

Allora qual è adesso per lei la priorità?

«Se nel 2014 era fermare un forno di corruzione che produceva corruzione in modo gravissimo e drenava denaro pubblico per alimentare

corruzione, in questo momento il bisogno principale è portiamo a termine quest'opera, facciamo alzare le paratie il prima possibile».

Adesso il denaro pubblico serve anche per riparare i guasti prodotti dalla corruzione. I guasti scoperti solo negli ultimi anni.

«Questo non lo so. È una domanda tecnica a cui non so rispondere. Questo lo dovete chiedere ai commissari».

Se ne va Cantone, si chiudono le indagini. Il cittadino normale si chiede se c'è il rischio che si torni al sistema di prima.

«Secondo me no. Il sistema ha degli anticorpi, ha dimostrato di averli. E i controlli ci sono. Nessuno può dire se ci saranno in futuro altri casi. Ma come corruzione di sistema penso proprio di no. Penso che sia stata sradicata».

Questo commissario in arrivo per sveltire l'opera potrebbe in qualche modo stendere diciamo un velo sulle altre questioni? Così sicuramente si andrebbe avanti più veloci...

«Non lo so, non sono in grado di dare una risposta. Ma ri-



peto, se l'esigenza principale cinque anni fa era fermare la corruzione, adesso il problema principale è portiamo a termine l'opera».

Chi sarà il nuovo commissario sblocca cantieri?

«Il problema vero è che devono essere nominati dei manager. È inutile nominare sistematicamente come si è fatto in passato come manager il solito prefetto in pensione, l'ex colonnello dei carabinieri che ha preso dieci medaglie... Persone onestissime, ma che non sono in grado di portare a avanti una grande opera».

A volte si è costretti a scegliere tra i capaci e gli onesti...

«Mi rifiuto di credere che non ci siano nel nostro Paese dei manager onesti». —

 BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Prove sulle paratoie al Lido. A destra, il procuratore aggiunto Stefano Ancilotto

IL DISTRETTO DEL MUSEO

M9 vende l'edificio Meucci Diventerà parte dell'hotel

La proposta di acquisto, per circa un milione di euro, arriva dalla società Dh E' la stessa che sta progettando l'agbergo a 5 stelle nell'ex sede della Telecom

**Fondazione ha
incaricato la M9
District di procedere
con la trattativa**

**Mitia Chiarin
Francesco Furlan**

Trattativa in corso per vendere l'ex Meucci, l'edificio che era stato acquisito dalla Fondazione di Venezia per completare, e ampliare, l'offerta commerciale del distretto M9. La trattativa è praticamente quasi chiusa, dicono i ben informati, con il passaggio avvenuto ieri nel cda della Fondazione della Venezia che ha dato mandato a M9 district di vendere l'immobile ad un gruppo specializzato in alberghi. Ieri dal Cda è arrivato il via libera. Il valore della operazione, circa 1 milione di euro. Il consiglio di amministrazione della M9 district si era invece riunito poche ore prima, in mattinata, per recepire la proposta d'acquisto arrivata dalla stessa società alberghiera - sarebbe la Dh - che sta lavorando per la realizzazione di un hotel a 5 stelle nell'ex sede della Telecom. L'immobile doveva, nei mesi scorsi - almeno così si mormorava - ospitare i nuovi uffici della Generali assicura-

zioni ma l'operazione alla fine non è andata in porto e quindi si sono fatte avanti nuove offerte.

L'area di via Pascoli è al centro in questi giorni di altre operazioni come quella, per l'appunto, per realizzare un grande albergo a cinque stelle nel palazzo di proprietà del fondo Goethe di Serenissima Sgr che è in via di cessione. E in questo contesto è arrivata la proposta del gruppo alberghiero interessato a ridisegnare questa fetta importante del centro di Mestre, che presto potrebbe coinvolgere anche l'area che si affaccia sul piazzale delle Poste. Lo scorso maggio il Comune di Venezia aveva rilasciato all'ex Polymnia il per-

messo per l'abbattimento e la ricostruzione della palazzina di via Meucci, ultimo pezzo del progetto del distretto culturale di M9. Permesso rilasciato a Polymnia dal Comune di Venezia per concretizzare il progetto di nuovi spazi vetrati al piano terra e al primo piano con un nuovo varco pedonale di collegamento tra piazzale Donatori di Sangue, all'angolo con le Poste centrali e la nuova piazza del museo M9. Il Meucci

era stato l'ultimo edificio acquisito da Polymnia, oggi M9 district, per la "campagna acquisti" per la realizzazione del progetto M9 a Mestre. Ora con la vendita da parte della società della Fondazione di Venezia cambia tutto il panorama. Entrando nell'orbita del museo, l'edificio dovrebbe comunque essere abbattuto per lasciare spazio ad una sorta di area verde a servizio del nuovo hotel. E a questo punto bisognerà capire che ne resterà del percorso pedonale che si sarebbe dovuto aprire con l'area di Corte Legrenzi. C'è chi evidenzia che, con la cessione del Meucci, viene meno il progetto originario del distretto, d'altro canto è un modo per la Fondazione di mettere qualche soldo in cassa. L'edificio, ormai qualche anno fa, era stato acquistato per circa 800 mila euro. E ora viene ceduto, con un ridimensionamento della prevista area commerciale. Del resto il museo M9 fatica a decollare per un avvio condizionato da un numero di biglietti che si aggira sui settemila al mese e dalle difficoltà di porre completamente a reddito gli spazi commerciali, in gran parte ancora vuoti. —

BY NC ND DALGUNI DIRITTI RISERVATI





L'edificio ex Meucci tra Corte Legrenzi e il distretto del Museo del Novecento (M9)

FERRAZZI INTERROGA IL PREMIER

«I soldi per la stazione dirottati sulla ciclabile per l'area di Brugnaro»

«Il sindaco Brugnaro ha destinato gli stanziamenti inizialmente previsti per la riqualificazione urbanistica ed edilizia della Stazione di Mestre alla realizzazione del ponte ciclopedonale per collegare il parco di San Giuliano con la zona dei Pili». A tornare sul tema caldo è il senatore Pd, Andrea Ferrazzi, che ha presentato – in qualità di primo firmatario assieme ad altri parlamentari – un'interrogazione al premier Giuseppe Conte, nella quale chiede conto dell'iter seguito dal primo cittadino e soprattutto punta il dito contro quello che definisce «conflitto di interessi». «Il presidente del consiglio dei ministri ha firmato con il sindaco di Venezia il Patto per lo sviluppo della città, 3 milioni di euro messi dal Governo per il progetto dell'accordo di programma per la riqualificazione della Stazione», evidenzia, «successivamente in Giunta è arrivata la modifica e l'utiliz-

zo è stato distolto e le risorse destinate per la realizzazione di una passerella tra il Parco di San Giuliano e i Pili di proprietà del sindaco». Aggiunge l'interrogazione: «Un cambio di destinazione di risorse che sarebbe stato motivato dal fatto che l'accordo di programma – a detta dell'amministrazione comunale – non si sarebbe concretizzato nei tempi previsti, ovvero entro il 2020». Il documento ricorda che l'area dei Pili è un'area privata «di proprietà della società Porta di Venezia Spa, facente capo alla persona del sindaco Luigi Brugnaro». I senatori, in testa Ferrazzi, chiedono a Conte «se è stato informato della variazione dell'accordo, se è data comunicazione così come previsto della modifica, e ancora cosa intenda fare per intervenire rispetto all'evidente posizione di conflitto d'interessi nella quale si trova il sindaco». —

M. A.

BY-NC-ND/ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Andrea Ferrazzi, senatore Pd



LA GIUNTA

Stanziate 300 mila euro per la manutenzione dello stadio Baracca

Stadio Baracca, la giunta stanZIA 300 mila euro per i lavori di sistemazione. Inoltre ad agosto saranno installati nuovi cancelli, nuove sedute della tribuna e si procederà alla ridipintura delle gradinate. L'ok al progetto definitivo, comprensivo del progetto di fattibilità tecnica ed economica, è stato dato ieri.

«A seguito del sopralluogo del sindaco Luigi Brugnarò che nei giorni scorsi ha voluto constatare personalmente la situazione strutturale e manutentiva dello stadio Francesco Baracca», commenta l'assessore Francesca Zaccariotto, «La giunta è intervenuta con l'approvazione di un progetto che permetterà di avviare una serie di lavori che garantiranno massimi livelli di sicurezza e di decoro alla struttura». Tra gli interventi più significativi ci sono la realizzazione di un gruppo di continuità per la corretta gestione dell'impianto di illuminazione di emergenza, i lavori sul corpo spogliatoio e sui bagni per il pubblico, l'abbattimento delle barriere architettoniche per l'accesso agli spogliatoi, la manutenzione delle recinzioni, la sistemazione degli uffici al piano primo. Ora servirà stendere il progetto esecutivo e procedere con l'affidamento dei lavori. Nel frattempo l'amministrazione comunale provvederà con altri interventi minori. —



Il sopralluogo del sindaco



MARIN (FORZA ITALIA)

«Alta velocità Toninelli deve smentire il prof. Ponti»

PADOVA. Forza Italia va all'attacco di Toninelli sulla Tav Brescia-Padova. I deputati Marco Marin, Gelmini, Zanettin e Bendinelli hanno presentato un'interrogazione dopo le dichiarazioni ad "Agorà estate" del professor Marco Ponti, presidente della commissione che ha condotto l'analisi dei costi e benefici sulle grandi opere. Marin vuole sapere «quali siano le effettive intenzioni del Governo sulla realizzazione della Tav Brescia-Padova, e se intenda chiarire quali siano i tempi per la prosecuzione dei lavori». I dubbi nascono dalle analisi di Ponti, secondo cui «L'analisi dice un no grande come una casa, costi molto superiori ai benefici, costa 8 miliardi». Queste affermazioni sono in netto contrasto con il via libera del Presidente del Consiglio alla Torino-Lione. Le parole del prof Ponti suscitano grave preoccupazione, perché c'è il timore che venga rimesso in discussione il prolungamento dell'opera a Nordest con la Brescia-Padova che prevede altri 8 miliardi già stanziati. Il ministro Toninelli con chi sta?» chiede Marin. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Marco Marin (Forza Italia)



L'INCHIESTA SULLA FRODE DEI MATERIALI

La Pedemontana riparte Il tribunale dissequestra la galleria di Malo

Il collegio del Riesame di Vicenza presieduto da Lorenzo Miazzi accoglie il ricorso Sis

Restano i due vecchi blocchi VICENZA. Tolti quasi tutti i sigilli nel cantiere fra Malo e Cornedo della Pedemontana. Ieri, il tribunale del Riesame presieduto da Lorenzo Miazzi (giudici Filippo Lagrasta e Veronica Salvadori) ha annullato il provvedimento del giudice del 2 luglio scorso, dissequestrando la galleria e la trincea per un tratto di sette chilometri, e l'area di cantiere dove sorgono i depositi di barre d'acciaio e cemento. Rimane invece il vincolo per il deposito di tubi in pvc e di pozzetti in cemento.

Accolto quindi il ricorso del consorzio Sis guidato da Materino Dogliani che ha impugnato il provvedimento del gip e del procuratore capo della repubblica Antonino Cappelleri. Lo stop è stato deciso

per tutelare l'incolumità del personale impegnato nello scavo: dalle intercettazioni telefoniche dei responsabili dei cantieri, risulta che pezzi di calcestruzzo si staccavano dalla galleria perché lo "spritz" (la miscela ndr) è diverso da quello pattuito nel contratto. E così pure per i tondini in ferro, i tubi in pvc e i pozzetti di raccolta delle acque piovane e del torrente Poscola. La giunta regionale si è costituita parte civile nell'inchiesta ed ha affidato all'avvocato Emanuele Fracaso jr la tutela degli interessi. Tutto è pronto per ripartire con le dovute cautele, la galleria è stata puntellata per evitare ulteriori cedimenti, mentre la Regione continua i controlli per garantire il rispetto del contratto. Il tribunale di Vicenza ha invece confermato i due blocchi all'uscita delle gallerie in direzione Malo e Castelgomberto. Nel primo caso ci fu la

morte di un operaio schiacciato dai sassi caduti durante uno scavo nel 2017; a Castelgomberto invece è franato un tratto dell'argine del Poscola.

La Pedemontana, quindi, riparte anche se c'è la consapevolezza che la galleria non sarà conclusa nell'arco di 2-3 anni e l'unica via d'uscita resta la "canna" di emergenza in Val Lugana a Malo, vista come una minaccia dalla popolazione per l'impatto sul traffico. La prossima settimana, il Cipe definirà le modalità dell'intesa per rifare il casello della A4 a Montecchio Maggiore. Si tratta di un'opera fondamentale, cioè del raccordo con la Pedemontana e la linea dell'alta velocità Verona-Vicenza. I vincoli di Rfi sono stati superati e a realizzare i lavori sarà l'autostrada A4 Padova-Brescia. I tempi? Almeno 3-4 anni. Si accettano scommesse, come per la galleria di Malo. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



L'inaugurazione del primo tratto della Pedemontana a Breganze. Salvini Zaia tagliano il nastro





CASE POPOLARI Consigliere del Partito democratico attacca la legge regionale

«Affitti alle stelle e incubo sfratti Innescata una bomba sociale»

Servizio ■ A pagina 4

AFFITTI ALLE STELLE Azzalin, Pd, attacca la legge regionale sulle case popolari

«Canoni alti, sfratti in vista E' una bomba sociale»

Anche i sindacati chiedono con urgenza un intervento alla Regione perché introduca tutele a favore degli assegnatari più a disagio

«**CANONI** troppo alti e famiglie a rischio sfratto a causa della nuova legge della Lega. Provvedimento da sospendere per disinnescare una bomba sociale», così scende in campo **Graziano Azzalin**, consigliere regionale del Pd, che punta il dito su una situazione che rischia di diventare esplosiva.

«**ANCHE** a Rovigo – riprende il capogruppo del Pd annunciando una mozione del partito della quale è primo firmatario – rischiamo un'autentica bomba sociale. La legge regionale sulle case popolari contiene storture e ingiustizie evidenti, la sua applicazione va bloccata. Invitiamo l'amministrazione comunale a intervenire nei confronti della giunta Zaia per sollecitarne la sospensione. Da giugno a centinaia di famiglie sono arrivate le lettere con il nuovo canone, in alcuni casi aumentato di tre-quattro volte e quindi insostenibile; ad altre la comunicazione di avvio delle procedure di sfratto poiché non rientrano nei parametri Isee-Erp. Se vogliamo colpire i furbetti servono maggiori e più efficaci controlli, non sparare nel mucchio. Nella provincia di Rovigo abbiamo 3.700 famiglie che vivono in case Ater, 700 hanno ricevuto gli avvisi. Nel comune capoluogo 150 su 1800 – ricorda Azza-

lin –. Questo mentre ci sono circa 500 alloggi sfratti perché inagibili, una situazione inaccettabile. La legge va cambiata in fretta perché, così com'è stata pensata, tradisce gli obiettivi di fondo, ovvero canoni sostenibili e tutela delle famiglie fragili. In Consiglio regionale come Pd abbiamo presentato una mozione analoga, ma serve una mobilitazione forte anche nei singoli Comuni per far cambiare idea a Zaia e alla Lega che, ancora una volta, dimostrano da che parte stanno: non a fianco dei più deboli. Spiazzati, disorientati e in grande difficoltà. Sono questi i sentimenti che accompagnano in questi giorni molti inquilini assegnatari di alloggi Ater che si sono visti recapitare dall'azienda le lettere con il nuovo canone. Sono centinaia le persone, soprattutto anziane, che si stanno rivolgendo agli sportelli del Sunia, della Cgil e dello Spi, denunciando il drastico incremento degli affitti, che per molti sono raddoppiati se non triplicati. Per questo i sindacati chiedono con urgenza un intervento alla Regione affinché introduca tutele a favore degli assegnatari più a disagio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PORTAVOCE
Graziano Azzalin, consigliere regionale del Pd



Le imprese: urgente sbloccare la normativa sul riciclo rifiuti

ECONOMIA CIRCOLARE

Recepire subito la direttiva Ue per il rilascio delle autorizzazioni

Il mancato intervento fa perdere all'economia 2 miliardi di euro all'anno

Andrea Marini

Recepire subito la direttiva europea del giugno 2018 che consente il rilascio delle autorizzazioni al riciclo. Un intervento necessario per sbloccare le attività legate all'economia circolare ed evitare così sovra-costi sulla tassa rifiuti e il rincaro dei prodotti pari a 2 miliardi di euro l'anno. La richiesta è arrivata ieri da 56 associazioni imprenditoriali di tutti i settori: da Confindustria a Cna, passando per Cia, Fise Unicircular, Fise Assoambiente, Confartigianato imprese, Confcooperative, Federchimica, Federacciai e altre tra cui Federazione Gomma Plastica, Conai, Ecopneus, Confagricoltura, Asso-bioplastiche, Ucina - Confindustria Nautica e Ance.

Tutto risale a una sentenza del Consiglio di Stato del febbraio 2018, che di fatto ha paralizzato il riciclo dei rifiuti stabilendo che le Regioni non possono più rilasciare le relative autorizzazioni in assenza di una norma statale che lo preveda espressamente. Il governo è intervenuto sulla materia con la conversione in legge del decreto sbocca cantieri, a giugno scorso. Ma ci si è limitati a salvaguardare solo le tipologie e le attività di ricic-

clo regolate dal decreto ministeriale del febbraio 1998, risalente a più di 20 anni fa. Restano fuori per esempio processi moderni come il riciclo di rifiuti da spazzamento stradale e viene frenato quello degli pneumatici fuori uso.

La soluzione auspicata dalle imprese è di recepire il prima possibile la direttiva europea del giugno 2018, o tramite un decreto ad hoc o con un emendamento a un decreto legge o, infine, con un emendamento a una legge di conversione di un decreto. La Direttiva consente infatti alle Regioni, in mancanza di decreti nazionali o di regolamenti europei, di autorizzare, caso per caso, l'attività di riciclo.

«Affidare allo Stato l'esclusiva di dire quando un rifiuto può essere riciclato attraverso i regolamenti ministeriali non è praticabile. Ad oggi lo Stato ha emanato solo due regolamenti», spiega Andrea Bianchi, direttore politiche industriali Confindustria. «In lista d'attesa ci sono ancora 16 decreti. Quando arrivano? Noi abbiamo un problema d'urgenza», aggiunge Edo Ronchi, presidente della Fondazione Sviluppo Sostenibile. «Senza la reintroduzione delle autorizzazioni "caso per caso"», aggiunge il presidente di Fise Unicircular Andrea Fluttero, «il governo ed il parlamento si assumono la responsabilità di una crisi del sistema rifiuti». «Se non si interviene per le imprese i costi di smaltimento saranno insostenibili. E in questa situazione aumentano i rischi di infiltrazioni malavitose nella gestione degli scarti», conclude Elena Calabria, vicepresidente Cna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Economia circolare. Appello delle imprese al Governo per sbloccare il riciclo

Infrastrutture, allarme della Toscana

TERRITORIO

Le imprese chiedono d'incontrare Conte: stimato un danno di 8 miliardi

Silvia Pieraccini

Il ritardo infrastrutturale della Toscana sta frenando la competitività delle imprese e l'attrattività del territorio e dell'intera Italia, e dunque non è più una questione solo regionale. Per questo motivo dev'essere affrontata a livello governativo: «Ormai siamo in emergenza, chiediamo un incontro al presidente del Consiglio Giuseppe Conte per portare sul tavolo le nostre richieste», hanno annunciato ieri tutte le Confindustrie territoriali della regione - Firenze, Pisa, Toscana nord, Toscana sud, Livorno-Massa Carrara - coordinate da Confindustria Toscana e Ance Toscana. È la prima volta che avviene una mobilitazione comune di questo tipo.

«C'è bisogno di dare un segnale - ha spiegato il presidente di Confindustria Toscana, Alessio Ranaldo - perché l'economia sta rallentando e le opere in lista d'attesa da anni non si stanno sbloccando. Per una regione che è prima di tutto manifatturiera, e non solo turistica come spesso si pensa, questo significa non avere prospettive. Le imprese hanno bisogno di un quadro definito».

Le opere strategiche sono cinque: la stazione fiorentina dell'alta velocità; la nuova pista dell'aeroporto di Firenze; l'autostrada Tirrenica Livorno-Civitavecchia; la Darsena Europa del porto di Livorno; la superstrada Due mari Grosseto-Fano. Sono tutte opere progettate da decenni, rimaste invischiate in inchieste giudiziarie, ricorsi al Tar e al

Consiglio di Stato, iter tortuosi, progetti modificati, mancanza di finanziamenti e indecisione delle istituzioni.

«Nel complesso le opere ferme in Toscana valgono otto miliardi - ha aggiunto Ranaldo riferendosi alla quantificazione fatta nel recente Patto per lo sviluppo firmato dalla Regione con tutte le categorie economiche - ma questi mancati investimenti significano otto miliardi di danni, che vogliamo illustrare al presidente del Consiglio nell'incontro romano».

«Abbiamo assoluto bisogno di infrastrutture, a partire dalla nuova pista dell'aeroporto - ha sottolineato il presidente di Confindustria Firenze, Luigi Salvadori - questa politica del non-fare è assurda e ci fa perdere l'1% del Pil regionale». A proposito della nuova pista bloccata dal Tar ieri la società di gestione Toscana Aeroporti ha annunciato di aver presentato il ricorso al Consiglio di Stato contro la decisione.

Giulio Grossi, presidente di Confindustria Toscana nord (Prato, Pistoia, Lucca), ha allungato la lista di opere ferme: «Lucca aspetta gli assi viari, Viareggio non ha l'accessibilità al porto, Prato deve allargare la declassata, a Pistoia manca la tangenziale di Collodi».

Il timore degli imprenditori è che in settembre, con l'avvio della campagna elettorale per il voto regionale della primavera 2020, la palude si faccia ancora più pericolosa.

«Non ci possiamo permettere un ulteriore freno - dicono - le priorità devono essere impresa e lavoro e la campagna elettorale deve facilitare non fermare le procedure». Anche perché la Toscana sta già perdendo quote di business, tra le merci che partono dai porti liguri anziché da Livorno e i passeggeri che volano da Bologna anziché da Firenze e Pisa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL NUMERO

8 miliardi

Le opere ferme

Nel complesso le opere ferme in Toscana valgono otto miliardi ma questi mancati investimenti significano otto miliardi di danni. A questo proposito Confindustria Toscana insieme all'Ance Toscana ha deciso di chiedere un incontro con il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte



Rovereto

Francesco
Valduga

Valduga contro la Lega: «Siete voi a bloccare le opere»

ROVERETO. Il sindaco: «Qui cantieri aperti per 100 milioni, mancano solo quelli del protocollo d'intesa che la Lega non ratifica».

> Luca Marsilli a pagina 22



«Le uniche opere ferme le state bloccando voi»

Durissima risposta di Valduga a Bisesti. «Abbiamo cantieri aperti per 100 milioni di euro. Mancano solo quelli del protocollo di intesa, che la Lega non trova il tempo di ratificare»

LUCA MARSILLI

ROVERETO. Il sindaco Francesco Valduga è un mediatore per eccellenza. Per alcuni, anche troppo, manifestando i geni imperituri della democristianità nella ricerca di conciliare anche quello che sembra inconciliabile. Ne ha dato una prova eccellente nel consiglio dell'altra sera, riuscendo a portare su una posizione comune (no ad una Valdastico con sbocco a Rovereto Sud) forze politiche che arrivavano in aula con basi di partenza opposte: no alla Valdastico sempre e comunque o sì alla Valdastico, quasi ad ogni costo. È finita con tutte le forze politiche a votare compatte con la sola eccezione del leghista Viliam Angeli. Per questo la nota di risposta all'attacco di Bisesti è stupefacente: non ha nulla di valdughiano. Tanto da spingere ad una verifica prima di pubblicarla.

L'attacco di Bisesti

Bisesti diceva, in estrema sintesi, che loro (la Lega) sono la forza dei sì e del fare, e che la Valdastico si farà comunque perché non è in discussione. Aggiungendo che il no di Rovereto non lo stupiva, visto che quella di Valduga è una amministrazione "contro le opere". La risposta è diretta e secca come un ceffone: la giunta di Rovereto ha cantieri avviati per 100 milioni e le opere ancora ferme sono quelle del protocollo con la Provincia (tra cui la tangenziale) che è bloccato per la totale impossibilità di avere un incontro con "la forza del fare". Che non trova il tempo per ratificare quanto già concordato. Uscite dal gazebo e

mettetevi dietro la scrivania - è l'invito di Valduga a Bisesti e Fuggati - perché a frenare le opere oggi è la vostra totale assenza amministrativa.

Il "contopiede" di Valduga

«Apprendo dalla stampa - si legge nella nota - le dichiarazioni dell'assessore provinciale Bisesti secondo il quale ci sarebbe un "Trentino del no" e una amministrazione roveretana "contro le opere" (opinione peraltro espressa in modo analogo anche dal presidente Fuggati).

Mi auguro che l'assessore possa presto passare dal tono da Gazebo Elettorale continuo alla concretezza dell'amministrare, perché questo è chiamato a fare chi governa. Se vorrà e saprà farlo, vedrà che a Rovereto ci sono opere aperte (ovvero cantieri) per 100 milioni di euro - oltre a quelle già completate in questi anni - e ce ne sono altre (inserite nel protocollo d'intesa) che attendono da mesi di essere ratificate dall'attuale governo provinciale.

I cantieri attivati hanno generato un indotto e un'economia dalla quale ha tratto vantaggio il mondo dell'impresa trentina. "Sviluppo, lavoro e futuro" che l'assessore provinciale vede veicolati solo dalla Valdastico, sono gli obiettivi di ognuno di questi progetti. Si può prendere atto che da parte della Provincia c'è come lui stesso dice "...massima disponibilità al dialogo con tutte le forze politiche" ma non possiamo non rilevare che da mesi viene sollecitato - senza esito - l'incontro formale che riconfermi tutti gli obiettivi assunti dal protocollo d'intesa.

Dialogo è un'altra cosa

Se però l'ascolto si manifesta in frasi del tipo "...in ogni caso il tema della Valdastico non è in discussione", è quasi pleonastico far notare che siamo di fronte ad un ossimoro.

Liquidare la questione del no alla Valdastico ad una declinazione - in chiave trentina - della visione per cui così come esiste "... un'Italia dei sì e una Italia dei no", esiste anche "un Trentino dei sì e un Trentino dei no", significa non aver compreso che c'è qualcosa d'altro: ci sono argomentazioni ponderate sulla sostenibilità ambientale, sull'impatto che quest'opera può avere sulle sorgenti, ci sono valutazioni approfondite sul piano paesaggistico e anche sulla franosità dei versanti in cui la Giunta Fuggati vedrebbe bene innestare dei viadotti.

C'è soprattutto l'ascolto autentico di un territorio e c'è anche un territorio che - dialogando - fa rete per segnalare al governo provinciale ciò che davvero può servire e ciò che invece può irrimediabilmente danneggiare. Questo è un aspetto importante e non mi sembra possa essere né ignorato né banalizzato».



HANNO DETTO



Mi auguro che Bisesti
passi dai toni da gazebo
alla concretezza
dell'amministrare

Francesco Valduga



• Piazzale Orsi: nel protocollo i progetti per farne uno snodo intermodale

L'operazione Castello Sgr cede gli hotel di lusso ad Oaktree

TRENTO. Con una nota diffusa ieri sera Castello sgr ha annunciato che sono state ultimate le procedure relative all'acquisizione da parte del fondo americano Oaktree degli hotel posseduti dai fondi gestiti da Castello sgr. Gli stessi hotel sono stati acquisiti da un fondo immobiliare chiuso di nuova costituzione gestito dalla stessa Castello SGR. L'operazione ha un controvalore di circa 250 milioni di euro. Il portafoglio è composto da 15 di hotel tra cui quattro strutture di lusso in Italia: si tratta di Fonteverde e Grotta Giusti in Toscana, del Chia Laguna Resort in Sardegna e di Le Massif a Courmayeur. Tra gli hotel finiti nel nuovo fondo anche il «B&B Hotel» all'Interporto di Trento. Regista dell'operazione è stata Mediobanca con gli studi legali Legance e Freshfields. «L'obiettivo della partnership Castello-Oaktree - spiega la nota - è creare la maggiore piattaforma di hotel business e leisure nel nostro Paese con l'ambizione di raggiungere il miliardo di investimenti».

A Castello Sgr (partecipata tra gli altri da Isa e Itas) fanno capo attività immobiliari valutate circa 2,3 miliardi di euro. Tra queste anche il fondo Clezio, proprietario del quartiere delle Albere.



• Il B&B Hotel di Trento



Velodromo, il costruttore va al concordato

Spresiano. La Pessina, vincitrice dell'appalto, in difficoltà finanziaria. Il cantiere già in ritardo di mesi rischia lo stallo

Una ditta ha anche portato via i mezzi La Federazione scrive a Giorgetti

SPRESIANO. Venti di crisi sul velodromo di Spresiano: la Pessina Costruzioni, il colosso milanese che ha vinto il bando per la costruzione e gestione dell'impianto, ha presentato al Tribunale di Milano richiesta di ammissione al concordato preventivo in continuità aziendale.

LA BOMBA

Preoccupatissima la Federazione, che quel bando l'aveva emesso: «Sono in ballo fondi pubblici (27 milioni di euro, ndr), abbiamo scritto mercoledì alla presidenza del consiglio: "Ci date indicazioni su come comportarci?"», rimarca il Rup Cristina Gabriotti. Nel frattempo, il cantiere - «Se non sono fermi, vanno pianissimo», riferisce la Federciclo - ha accumulato sette mesi di ritardo - una ditta in subappalto ha anche ritirato i mezzi - rendendo improbabile l'inaugurazione a pochi mesi dall'Olimpiade 2020. E l'auspicio del presidente del Coni, Giovanni Malagò, che in settembre alla posa della prima pietra aveva annunciato «la presentazione delle Nazionali di ciclismo

nel nuovo velodromo prima di Tokyo», suona oggi quanto mai sinistro. Inevitabile temere ulteriori contraccolpi sulla tempistica e sulla stessa fattibilità (benché il concordato garantirebbe la prosecuzione delle opere) del primo tondino coperto in Italia per grandi eventi. Specie se la mente corre a ciò che significa «velodromo» per la Marca: un'attesa lunga oltre 30 anni, pietre posate senza domani, infinite traversie burocratiche. Le criticità della Pessina sono state un fulmine a cielsere per la stessa Federciclo, che dovrebbe gestirlo 150 giorni all'anno e ha visto precipitare la situazione in poco tempo: in virtù del pesante ritardo (nella visita al cantiere per la stampa d'inizio aprile, si riferiva di un gap «fisiologico» di due mesi e di una probabile apertura per la primavera 2020), il segretario generale Gabriotti aveva fatto pervenire a Pessina un sollecito (o meglio, un ultimatum) due settimane fa, affinché spiegasse le ragioni dello stallo e s'attivasse per recuperare il tempo perduto: il contratto prevede infatti 18 mesi per la realizzazione dell'opera. Risposte però non sono arrivate, ma è stata la riunione di martedì, in Comune a Spresiano, a far scoppiare il bub-

bone: c'erano tutti i soggetti coinvolti nell'operazione, Federazione compresa, ma mancavano i rappresentanti di Pessina.

LA LETTERA

Un'assenza che ha subito insospettito il Rup Gabriotti, che in tempi brevi ha dato comunicazione della grave criticità alla presidenza del consiglio (una patata bollente per Giancarlo Giorgetti, sottosegretario con delega allo sport). Nel mentre, è arrivata la notizia della richiesta di concordato in bianco presentato da parte di Pessina, colosso che ha un portafoglio ordini da 890 milioni, il 96% dei quali in Italia (fonte Sole 24Ore). La società, già impegnata nell'editoria con L'Unità, ha spiegato in una nota che «l'accesso al concordato rappresenta il percorso più efficace nell'ottica di tutelare i portatori di interesse nella continuità dell'operatività dell'azienda». In caso di via libera, oggi potrebbe arrivare la nomina del commissario, poi nei successivi 120 giorni dovrebbe essere predisposto un piano di rientro per far fronte alle richieste dei creditori. Quanto alle origini della crisi, pare sia stato decisivo lo stallo nel cantiere dell'ospedale della Spezia. —

Mattia Toffoletto



LE REAZIONI

«Siamo molto preoccupati» Federciclo chiede chiarezza

Ma per il sindaco Della Pietra «il fallimento della società sarebbe stato una notizia peggiore: speriamo ora possa subentrare qualcuno»

SPRESIANO. Il paradosso è che una nota azienda trevigiana che si occupa di eventi, è stata appena contattata dall'ufficio marketing della Pessina.

Nel mentre, poche settimane fa, una ditta in subappalto ha ritirato i suoi mezzi. Il disorientamento, a livello federale e non solo, è palpabile.

A Lovadina di Spresiano è in ballo un'opera che il movimento ciclistico attende da sempre. Un velodromo da 6 mila posti, l'unico in Italia in grado di ospitare i Mondiali e, potenzialmente, un'Olimpiade.

Davide Cassani, coordinatore delle nostre Nazionali, è al Tour de France e sa ancora poco della faccenda: «Spero la situazione si sblocchi presto. Per fortuna, in chiave Olimpiadi, potremo riavere in tempo il velodromo di Montichiari (i lavori di ristrutturazione termineranno a

metà settembre, ndr)». Il segretario generale della Federciclo e Responsabile del progetto (Rup), Cristina Gabriotti, è basita: «Una faccenda molto brutta. Li aspettavamo martedì, ma non si sono presentati. E i mesi di ritardo sono già sette: certo, si può sempre recuperare, ma siamo molto preoccupati».

Marco Potente, della Filca-Cisl, rivela un particolare significativo: «Una ditta in subappalto s'è portata via i mezzi e ha lasciato il cantiere solo poche settimane fa, in quanto non ve-

niva pagata. Così non va bene. Abbiamo bisogno di opere costruite, oltre che nella legalità, nei tempi previsti. Situazioni di questo tipo si ripercuotono sempre sui lavoratori e sulle loro retribuzioni».

Marco Della Pietra, sindaco di Spresiano, guarda alla parte piena del bicchiere: «Il fallimento della Pessina sarebbe stato peggio. Non siamo preoccupati, il concordato garantisce la continuità: l'unico guaio è legato al ritardo. Speriamo possa subentrare qualcuno, sono cose che possono succedere. Quando sei agli ultimi 100 metri, puoi sempre incappare nell'ostacolo. Lo vedo come un semplice rallentamento: mi auguro di essere ancora sindaco di Spresiano, il giorno in cui verrà inaugurato il Velodromo». —

M.T.


A sinistra il sottosegretario Giorgetti lo scorso anno a Lovadina all'inaugurazione del cantiere. A destra lo stato attuale del Velodromo

IL DETTAGLIO L'assessore Elisa De Berti lo ha confermato

Il rilancio della Nogara-mare

Il nuovo Piano regionale dei trasporti 2030 è lo strumento che il Veneto sta mettendo a punto per “garantire una mobilità sostenibile per le persone e le cose. Una visione che si traduce in un Veneto più competitivo e connesso con il mondo ma al tempo stesso attento all’equità sociale, all’inclusività e all’accessibilità dei propri territori”.

E proprio su questi ultimi fattori, inclusività e accessibilità dei propri territori, si è mosso il comune di Bergantino, capofila dei 33 comuni della variante al Piano di Area Pianure e Valli Grandi Veronesi denominata “Alto Polesine”. L’obiettivo del piano è riportare la viabilità dalla Nogara Mare all’Eridania, con un accesso che sposti il passaggio da Cerea e Legnago verso il Po. Il documento preliminare è stato approvato e assunto dalla Regione Veneto. Intanto l’assessore regionale alle Infrastrutture e trasporti, Elisa De Berti, dopo aver terminato la presentazione del Piano regionale dei trasporti, ha ribadito come lo stesso sia stato pensato “guardando alla configurazione e alle necessità del Veneto di oggi e tenendo conto delle prospettive di sviluppo del Veneto di domani. Grazie alle osservazioni e ai contributi di tutte le componenti della società veneta potrà essere uno strumento di programmazione ancora più mirato ed efficace, in grado di accompagnare lo sviluppo infrastrutturale e della mobilità verso il 2050”.

La De Berti, infine, ha confermato che nel Prt 2030 è confermato il prolungamento della Transpolesana “che il Piano contempla attraverso la revisione progettuale dell’autostrada regionale ‘Medio Padana Veneta Nogara-Mare Adriatico’ per collegare il Polesine al mare”. Una bella notizia, in linea con quanto è stato richiesto dall’Alto Polesine. Ora si aspetta solo che il Prt venga approvato e diventi realtà.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GIOSTRA I sindaci di Bergantino e Melara fissano gli obiettivi per aiutare le aziende del Distretto

“Viabilità, trasporti e fare squadra”

Chiccoli e Marchesini all'unisono chiedono alla Regione Veneto interventi strutturali

Luca Crepaldi

Viabilità e trasporti: sono i due nodi principali attorno ai quali sta ruotando il lavoro dei sindaci altopolesani per facilitare le aziende locali - a partire da quelle del Distretto della Giostra del Polesine - che trainano l'economia di questa area.

“Cerchiamo di togliere i problemi che hanno le aziende - sottolinea Lara Chiccoli, sindaco di Bergantino - come comune capofila del Piano d'area abbiamo presentato alcune osservazioni al Piano regionale dei trasporti: la viabilità qui in Alto Polesine è un problema. Si tratta di osservazioni che riguardano tutti i 33 comuni coinvolti nel Piano d'area, l'obiettivo è migliorare i collegamenti con Legnago e riprendere il discorso della Nogara Mare”.

Sulla stessa lunghezza d'onda Anna Marchesini, sindaco di Melara, che ribadisce il gap strutturale di questo territorio. “Qui abbiamo di bisogno di strutture, le osservazioni presentate da Bergantino sono fondamentali - le parole di Marchesini - dobbiamo pensare a collegamenti più efficaci e al passo coi tempi. Si deve arrivare più velocemente almeno fino a Badia, per poi collegarsi con l'autostrada. Ma la vera sfida sarà l'asse tra Melara e Porto Tolle, unico modo per collegare tutta la nostra provincia e farla uscire dall'emergenza in cui si trova”.

Non solo strutture viarie, ma anche infrastrutture tecnologiche, a partire dalla fibra, per esempio, per favorire il lavoro delle aziende. “Il settore che ruota attorno alla giostra per Melara ha significato, dagli anni Settanta-Ottanta, il maggior fattore di sviluppo economico per le aziende metalmeccaniche, che hanno iniziato a creare queste attrazioni” ha ripreso Marchesini. “Da allora sono stati fatti

passi da gigante e tutte le aziende nate allora sono attive ancor oggi, anzi sono cresciute grazie soprattutto all'export - precisa il sindaco di Melara - avere aziende che competono a livello mondiale è motivo d'orgoglio, specie in un settore dove la tecnologia deve essere all'avanguardia”.

Essere all'avanguardia, aggredire i mercati mondiali, riuscire a essere presenti alle fiere internazionali: sono questi alcuni degli obiettivi che devono raggiungere le aziende altopolesane che fanno parte del Distretto della Giostra. “E noi come amministrazione ci crediamo tantissimo - riprende la parola Chiccoli, sindaco di Bergantino - perché abbiamo ben presente la specializzazione, la qualità e la ricerca continua nel campo della sicurezza delle nostre aziende. Sono eccellenze, ma c'è bisogno che ci sia gioco di squadra, che purtroppo un po' manca. Fare rete significa poter avere maggiori contributi per le ricerche di mercato e per la loro internazionalizzazione”. “Le fiere sono importanti e i costi per parteciparvi sono elevati - rileva Chiccoli - le aziende hanno bisogno di accedere ai bandi, ma essendo in maggioranza piccole realtà artigiane, non riescono per gli importi troppo alti dei progetti. Per noi il piccolo è bello, ma in questo caso è necessario che facciano squadra: il Consorzio può dare loro qualcosa in più. Rimanere piccoli nel lavoro, ma diventare grandi nelle strategie, questo è l'obiettivo”.

Il lavoro, l'occupazione, la produttività sono il fine al quale mirano le amministrazioni comunali e le aziende. E tutte guardano ai giovani, al mondo della scuola, per poter trovare quelle figure professionali e il ricambio generazionale per portare avanti l'intero com-

parto.

“E' evidente che il reddito della nostra area arriva in gran parte dalla competitività di queste aziende - riprende il sindaco di Melara, Marchesini - da quelle più grosse agli artigiani ai quali si appoggiano, con gli operai dipendenti diretti e l'indotto derivante dai lavori appaltati. Ma c'è un'emergenza legata ai laureati, che emigrano nel periodo fondamentale della loro vita, quando devono sistemarsi. Quindi le competenze spariscono, e le famiglie, che creano reddito e indotto perché si stabilirebbero qui, lo fanno altrove, mettendo in difficoltà i comuni nel mantenere i servizi”.

Un altro problema, simile per certi versi, è anche la mancanza di figure professionali e formate per lavorare in queste aziende. “Fanno fatica a trovare giovani specializzati - racconta Chiccoli - un po' per i genitori che pensano sia squalificante la professione dell'operaio. Non è così, stiamo parlando di figure ricercate e che possano utilizzare macchinari all'avanguardia. Per questo il sogno è realizzare un appoggio alle scuole, un polo distaccato degli istituti superiori e un doposcuola, questo per gli alunni più piccoli, per far capir loro come si lavora nel mondo della giostra”. “Vogliamo far innamorare i giovani del mondo della giostra, se siamo il fiore all'occhiello di questo settore - conclude il sindaco di Bergantino - cerchiamo che i giovani rimangano qui per lavorare, per vivere, per frequentare la piazza e, di conseguenza, per permettere agli enti di mantenere i servizi”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Distretto della Giostra In alto Lara Chiccoli, primo cittadino di Bergantino e la collega di Melara, Anna Marchesini