

Rassegna del 06/08/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

06/08/2019	Arena	9	La rigenerazione urbana, Verona «incontra» Matera	...	1
06/08/2019	Gazzettino Friuli	2	Unindustria Pordenone ha "scaricato" Udine - Alleanza con Trieste, verso Confindustria Alto Adriatico	Lisetto Davide	2
06/08/2019	Italia Oggi	3	Conte: ridurre il cuneo fiscale	Di Santo Giampiero	6
06/08/2019	Piccolo	7	Asse Venezia Giulia-Pordenone Addio all'associazione unica Fvg - Industriali: nel 2020 partirà la fusione fra Pordenone e Venezia Giulia	Del Giudice Elena	8

SCENARIO

06/08/2019	Avvenire	9	Abusivismo dilagante, demolizioni ferme al palo	...	10
06/08/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8	Sblocca cantieri, lo stadio sarà pronto in due anni	Moranduzzo Silvia	11
06/08/2019	Corriere delle Alpi	15	A27 fino a Castellavazzo, Anas disposta a recuperare i 250 milioni necessari	Dal Mas Francesco	12
06/08/2019	Corriere delle Alpi	15	Aperta la strada per Selva, un piano di 163 interventi	F.D.M.	14
06/08/2019	Gazzettino Belluno	2	Strade olimpiche: incontro all'Anas per i progetti - Viabilità olimpionica: già al lavoro con Anas	Dibona Marco	15
06/08/2019	Gazzettino Padova	2	Euganeo, selezionati 15 architetti - Euganeo, il Comune chiama 15 architetti	Pipia Gabriele	19
06/08/2019	Gazzettino Padova	3	Intervista a Diego Bonavina - L'assessore Bonavina: «Accorceremo i tempi con lo Sblocca-cantieri»	G.Pip.	22
06/08/2019	Gazzettino Padova	4	Gru in tangenziale, ecco il nuovo ponte - Ponte in tangenziale, domani gru al lavoro	Rodighiero Alberto	24
06/08/2019	Gazzettino Rovigo	7	Ex pescheria trasformata in parcheggio - Ex pescheria verso l'abbattimento	Fraccon Guido	28
06/08/2019	Gazzettino Treviso	9	Cave, il comitato insiste «Diventi sito protetto»	Al.Ve.	30
06/08/2019	Giornale di Vicenza	1	Vicenza e il ballo delle grandi opere	Mancassola Gian_Marco	31
06/08/2019	Libero Quotidiano	15	Abusi edilizi, nove su dieci non vengono abbattuti	Tedoldi Giordano	32
06/08/2019	Mattino Padova	16	Arriva il primo sì ai soci privati per l'Interporto Bui: fare in fretta - Nuovi soci privati per Interporto arriva il primo sì Bui: «Fare in fretta»	Sandre Enrico	34
06/08/2019	Nuova Venezia	13	Tesolo, grattacieli e sviluppo irrazionale del territorio	Esposito Salvatore	37
06/08/2019	Nuova Venezia	19	Sulla Romea c'è Venus Venis La torre di 90 metri prende forma	Chiarin Mitia	38
06/08/2019	Nuova Venezia	24	Litigi tra le imprese vincitrici lavori fermi alla scuola Manin	Abbadir Alessandro	40
06/08/2019	Repubblica	19	I numeri - Abusi, ruspe ferme	...	41

IL TALK SHOW. Ilaria Segala nella capitale europea della cultura 2019

La rigenerazione urbana, Verona «incontra» Matera

Rigenerazione urbana ed eventi per valorizzare il territorio sono i temi che l'assessore alla Pianificazione urbanistica Ilaria Segala ha affrontato a Matera, Capitale europea della Cultura 2019, invitata all'incontro «Urbanistica e Marketing Territoriale. Da Taranto a Verona passando per Matera». Un'occasione per presentare gli interventi che le tre città stanno realizzando per il recupero di aree urbane dismesse. L'assessore Segala ha illustrato le procedure che l'Amministrazione ha attuato per il recupero dell'ex Arsenale, Manifattura Tabacchi e di Verona Sud. Tra i partecipanti, gli assessori competenti di Matera e Taranto e i rappresentanti di Ance delle due città. «Condividere idee e progettualità», ha detto Segala, «significa mostrare le nostre buone pratiche di rigenerazione urbana e prendere spunto da interventi fatti in altre città. Da Matera, Capitale europea della Cultura 2019, a Verona, sede della cerimonia di chiusura dei Giochi Olimpici invernali 2026, a Taranto che ospiterà i Giochi del Mediterraneo 2025, abbiamo confrontato, come si fa in Europa, strategie per pensare le nostre città del futuro». •



Ilaria Segala a Matera con il gruppo di lavoro sull'urbanistica



Unindustria Pordenone ha "scaricato" Udine

Il presidente Agrusti annuncia l'alleanza con Trieste - Gorizia

Alleanza tra Unindustria Pordenone e Confindustria Venezia-Giulia di Trieste-Gorizia: salta l'operazione per un'unica associazione regionale degli industriali e nasce invece quella che si chiamerà Confindustria Alto Adriatico. L'asse Pordenone-Trieste, di fatto, isola Unindustria Udine. Cosa, invece, che almeno per ora pare archiviata. Inoltre, le due associazioni di

Pordenone e Trieste-Gorizia avrebbero anche deciso - con voto unanime dei rispettivi Consigli, che lo scorso 23 luglio hanno deliberato all'unanimità la fusione - di dare avvio anche a un rapporto federativo con le associazioni territoriali confindustriali di Treviso-Padova e Venezia Rovigo. Confindustria Trieste-Gorizia precisa che l'aggregazione con Pordenone "è un primo passo - che andrà ancora discusso con la base associativa - verso l'unificazione regionale che deve farsi quanto prima anche con Udine".

Lisetto alle pagina II e III



UNINDUSTRIA UDINE La presidente Anna Mareschi Danieli

Alleanza con Trieste, verso Confindustria Alto Adriatico

► Unindustria Pordenone e Venezia Giulia preparano la fusione, insieme nel 2020 Salta il matrimonio con Udine per costituire un'unica associazione regionale

La rivoluzione di Unindustria

**DUE ANNI FA
L'UNIFICAZIONE
DELL'ASSOCIAZIONE
DEI COSTRUTTORI
CON I GIULIANI
FECE DA APRIPISTA**

**IL PRESIDENTE
AGRUSTI SULLO
SCONTRO CON UDINE:
ABBIAMO UNA VISIONE
DIVERSA SUL RUOLO
DELL'ASSOCIAZIONE
VIA ALLA FUSIONE**

PORDENONE Alleanza tra Unindustria Pordenone e Confindustria Venezia-Giulia di Trieste-Gorizia: salta l'operazione per un'unica associazione regionale degli industriali e nasce invece quella che si chiamerà Confindustria Alto Adriatico. L'asse Pordenone-Trieste, di fatto, isola Unindustria Udine con la quale si erano - per lungo tempo - cercate le condizioni proprio per

giungere a un'unica Confindustria regionale. Cosa, invece, che almeno per ora pare archiviata. Inoltre, le due associazioni di Pordenone e Trieste-Gorizia hanno anche deciso - con voto unanime dei rispettivi Consigli, che lo scorso 23 luglio hanno deliberato all'unanimità la fusione - di dare avvio anche a un rapporto federativo con le associazioni territoriali confindustriali di Treviso-Padova e Venezia Rovigo. Un primo passo verso una nuova aggregazione delle imprese del Nordest, a cavallo tra le province venete e il Friuli Venezia Giulia.

L'ANNUNCIO

«Le fusioni si fanno a due condizioni. In primo luogo serve che vi sia una "chimica", cioè del

feeling tra chi deve fondersi. In secondo luogo deve esserci una stessa visione dei compiti e dei ruoli dell'associazione. Con Udine la "chimica" non c'è. E c'è pure un modo assai diverso di intendere il ruolo associativo. Ci abbiamo provato a costituire un'unica associazione, ma con Udine alla fine ci siamo scontrati, purtroppo, con un modo differente di concepire Confindu-



stria e ci siamo trovati di fronte a una oggettiva difficoltà nel procedere». Le parole del presidente degli industriali pordenonesi Michelangelo Agrusti (che con il direttore Paolo Candotti e il nuovo vicedirettore Giuseppe Del Col ha voluto dare l'importate annuncio nel corso della consueta conferenza stampa pre-ferragostana sullo stato dell'economia pordenonese) non lasciano dubbi su come si è arrivati all'asse con Trieste-Gorizia. «Con la Venezia-Giulia invece - ha aggiunto il presidente - le cose sono andate diversamente. Ed ecco perché abbiamo avviato insieme a loro, all'interno di un ampio piano strategico che comprende anche la cantieristica e la logistica, un percorso che ci porterà alla costituzione, entro il 2020, di un'unica associazione confindustriale». E sulla visione diversa e sugli ostacoli che sarebbero emersi nei negoziati con la Confindustria friulana Agrusti non cerca mezzi termini: «Con chi dirige Confindustria Udine il rapporto personale è ottimo, tanto che la porta della fu-

tura Confindustria Altro Adriatico resterà ovviamente aperta. Per noi però il ruolo dell'associazione è di una impresa tra le imprese e per le imprese. Meno legato a una visione più burocratica, più legata alle regole, agli statuti e alle virgole». Insomma, con Udine se non è rottura poco ci manca. Nonostante la porta lasciata aperta e le precisazioni sui «rapporti quotidiani ottimi tra le associazioni e le imprese» delle due sponde del Tagliamento. E come se non bastasse il presidente pordenonese ha aggiunto: «Con Confindustria della Venezia Giulia (guidata dal presidente Sergio Razeto, ndr), al di là degli aspetti di feeling di cui parlavo prima, c'è una visione condivisa che già rappresentammo durante l'assemblea del giugno 2017 fondata sulla sinergia tra due territori che esprimono vocazioni industriali complementari, cioè porto, interporti, la cantieristica e tutta la fornitura delle navi di crociera che nel pordenonese ha una lunga e importante storia».

ASSOCIAZIONE-IMPRESA

Già due anni fa l'unificazione dell'Ance (l'Associazione dei costruttori di Confindustria) tra Pordenone e Trieste aveva fatto da "apri-pista" verso la fusione delle due associazioni che arriverà nel 2020. E a chi chiede al presidente su quali fronti la visione del ruolo associativo è diversa Agrusti non ha dubbi: «Ripeto, noi siamo un'impresa tra le imprese. Abbiamo un ruolo attivo nel territorio dove abbiamo creato, anche con le società partecipate dalla Regione, un sistema Pordenone che renda più competitivo il territorio stesso. Qualche volta entriamo come soci, si pensi al Consorzio Ponte Rosso, abbiamo nostri uomini alla guida del Polo tecnologico, della Fiera e dell'Its, l'istituto di formazione nell'information-technology. Non ci pare di vedere questo ruolo e questa sinergia nel territorio della provincia di Udine».

Davide Lisetto

© RIPRODUZIONE RISERVATA



UNINDUSTRIA Al centro il presidente Michelangelo Agrusti, a sinistra il direttore Paolo Candotti a destra il vicedirettore dell'associazione Giuseppe Del Col. Sotto la sede





CONFINDUSTRIA Nella foto sopra la prestigiosa sede dell'associazione delle imprese di Udine: Pordenone ha deciso di dare una spallata alla fusione "friulana" e di scegliere invece quella con

Il premier incontra le parti sociali e parla di emergenza salari. Oggi imprese e sindacati da Salvini

Conte: ridurre il cuneo fiscale

Sicurezza bis, prova fiducia superata al senato: 160 sì. 57 no

DI GIAMPIERO DI SANTO

Una settimana di fuoco per il governo, dopo la terribile doppia strage che negli Usa, a El Paso (Texas) e a Dayton (Ohio) è costata la vita a 31 persone e che ha indotto il presidente Usa **Donald Trump** ad annunciare il ritorno generalizzato alla pena di morte a promettere che le sparatorie che da anni insanguinano l'America saranno contrastate con ogni mezzo e a prendersela, naturalmente, con i media che con «le fake news» hanno contribuito enormemente ad alimentare una rabbia e una collera montate nel corso di molti anni».

Settimana di fuoco, si diceva, perché ieri il governo ha posto la fiducia a palazzo Madama sul decreto legge Sicurezza bis voluto dal ministro dell'Interno **Matteo Salvini** e corretto con alcuni emendamenti del M5S che hanno reso ancora più severe le misure nei confronti delle navi delle ong coinvolte nel salvataggio dei migranti. Prova superata tra le proteste del Pd, con 160 sì, 57 no, 21 astenuti e l'uscita dall'aula di 5 dissidenti del M5S.

Superato il primo scoglio, oggi sarà la volta delle mozioni sulla Tav, che potrebbero davvero scrivere la parola fine sull'esperienza di governo gialloverde o invece essere il viatico per una lunga vita. Molto dipenderà da come voteranno gli esponenti del M5s, perché, al di là delle tattiche parlamentari, Salvini è stato chiaro: «La Tav è un'infrastruttura fondamentale, un voto contrario del parlamento sarebbe una sfiducia al premier, che ha riconosciuto che costa meno finirla che fermarla», ha detto. «Sarebbe uno schiaffo agli italiani che vogliono treni, porti e aeroporti».

Il ministro dei trasporti e delle infrastrutture Danilo Toninelli ha però spiegato che la mozione dei 5 Stelle sulla Tav «impegna il parlamento e non il governo, che quindi non cadrà. «Salvini minacci chi vuole».

Ma ieri è stato anche stato il giorno del nuovo incontro tra il presidente del consiglio, **Giuseppe Conte**, il ministro dell'economia **Giovanni Tria** e le parti sociali per discutere, «di misure per il lavoro e il welfare». I colloqui sono cominciati alle 16, con i rappresentanti di Cgil, Cisl, e Uil e sono proseguiti con Ugl, Usb, Cisl e Confasal, Alleanza delle Cooperative Italiane, Forum Terzo settore, Confagricoltura, Coldiretti, Cia, FederDistribuzione e Copagri. Nella prima serata alle 19,15 è stata la volta di Confindustria, Concommercio, Confesercenti, Confartigianato, Cna, Ance, Confedilizia, Casartigiani, Confapi, Confprofessioni. Poi, tra le 20,15 e le 20,45, il giro di orizzonte si è chiuso con Unimpresa, Confimi Industria, Confimpreseitalia, Cida, Abi e Ania.

Conte ha spiegato ai rappresentanti dei lavoratori e delle imprese che il governo vuole «affrontare l'emergenza salariale e intende procedere con un significativo taglio del cuneo fiscale e contributivo». Il premier ha aggiunto che bisogna «intervenire a favore delle famiglie e della natalità», perché «il potere d'acquisto ha subito una sensibile contrazione» e ha precisato che «con la prossima manovra» il governo intende «realizzare un patto per la crescita e lo sviluppo sociale basato su quattro pilastri: sicurezza sociale, politiche attive del lavoro, un quadro fiscale e normativo favorevole alla competitività e sostegno a investimenti privati e pubblici».

Parole e intenzioni chiare, insomma, anche se nel governo non sembra ci sia unità di intenti. Salvini, ha convocato per oggi a al Viminale le parti sociali per metterle al corrente delle intenzioni leghiste: flat tax in primo luogo, ma anche interventi per favorire la natalità, e altro ancora.

Il sottosegretario del ministero del Lavoro, il leghista Claudio Durigon, ha però negato che tra Salvini e Conte ci siano attriti sulla manovra: «Il tavolo di Salvini al Viminale sarà, ed è, complementare a quello con Conte. Io partecipo a entram-

bi gli appuntamenti».

La Cgil sarà presente domani al tavolo con Salvini ma non parteciperà il segretario generale **Maurizio Landini**. «Sulla manovra io, come segretario, parlo a palazzo Chigi con il presidente del consiglio, credo sia una cosa normale, perché la legge di Stabilità è unica», ha ribadito Landini.

«**In questa vicenda c'è solo una cosa** che mi interessa e che sto approfondendo: se c'è stata una limitazione al diritto di informazione e cronaca». Così il capo della Polizia, **Franco Gabrielli**, ha commentato la vicenda del figlio di Salvini, che ha fatto un giro su una moto d'acqua della Polizia a Milano Marittima. «Sia sotto il profilo penale che disciplinare faremo tutte le valutazioni. Perché se ci sono state minacce e atteggiamenti fuori dall'azione ordinaria ci sono anche profili penali». Salvini ha negato che la vicenda metta in pericolo la libertà di stampa: «Se ci sono indagini, aspettiamole. Che lascino fuori i bambini e se la prendano con me».

È salito a 41 morti il bilancio delle vittime del raid aereo delle forze del generale **Khalifa Haftar** su un ricevimento di nozze nella città di Marzak, nel sud della Libia. Nell'attacco aereo sono rimaste ferite 60 persone

Dopo l'annuncio, la scorsa settimana, da parte di Trump di ulteriori dazi del 10% su esportazioni cinesi per 300 miliardi di dollari, Pechino avrebbe reagito con una svalutazione di fatto dello yuan, sceso a sette contro il dollaro. Il numero uno della Casa Bianca, via Twitter ha accusato la Cina di «manipolazione valutaria», ma il governatore della People's Bank of China, **Yi Gang**, ha spiegato che lo «yuan non viene usato come strumento nelle dispute commerciali».

Un'esplosione avvenuta davanti all'istituto oncologi-



co del Cairo ha provocato la morte di almeno 20 persone e il ferimento di altre 30, alcune in gravi condizioni.

Dopo circa 30 ore di agonia è morto anche **Matteo Ferrari**, 18 anni, di Bergamo. Sabato notte era sulla Vespa guidata dall'amico **Luca Carissimi**, di 21 anni, travolta dalla Mini Cooper grigia guidata da **Matteo Scapin**, 33 anni, di Curno, che avrebbe speronato volutamente i due ragazzi: è l'ipotesi della Procura.

Una barca con 48 migranti, tra cui 27 donne e sei minori, è arrivata a Lampedusa dalla Libia dopo avere viaggiato per 2 giorni. Alcune persone sarebbero cadute in mare durante la traversata.

—© Riproduzione riservata—■

Asse Venezia Giulia-Pordenone Addio all'associazione unica Fvg

Il presidente Agrusti annuncia il via libera alla costituzione di "Confindustria Alto Adriatico" Ma Udine viene esclusa. Il triestino Razeto: «Il traguardo resta la fusione regionale» / A PAG. 7

LE GRANDI MANOVRE FRA LE ASSOCIAZIONI DEGLI IMPRENDITORI

Industriali: nel 2020 partirà la fusione fra Pordenone e Venezia Giulia

Agrusti annuncia il via libera alla costituzione di Confindustria Alto Adriatico. Ma Udine è tagliata fuori dall'asse con Trieste

Elena Del Giudice

UDINE. Confindustria unica del Friuli Venezia Giulia addio, spunta l'asse Pordenone-Trieste. Entro sei mesi la nascita di Confindustria Alto Adriatico. Michelangelo Agrusti, leader degli industriali pordenonesi, ha ufficializzato ieri lo stop del progetto di aggregazione delle tre territoriali del Friuli Venezia Giulia, ma non la fine delle alleanze strategiche. Il 23 luglio, in due sedi separate, il consiglio di presidenza di Unindustria Pordenone e quello di Confindustria Venezia Giulia (che riunisce Trieste e Gorizia), hanno votato all'unanimità il disegno che porterà alla fusione, «contiamo già entro la fine dell'anno, al più tardi nella primavera 2020 - ha dettato i tempi Agrusti - tra le due territoriali. Il nome non è stato definito ma puntiamo su "Confindustria Alto Adriatico».

Udine, evidentemente, al momento in questo percorso non c'è. Non bastasse si fa

più solido il rapporto con i veneti. Anche la Venezia Giulia entrerà in Unis&f, la società di servizi e formazione del sistema Confindustria che già opera nelle province di Treviso e Pordenone. E la nuova associazione entrerà in un rapporto federativo con le territoriali di Treviso-Padova e Venezia-Rovigo. Quali le ragioni di questa mossa dei pordenonesi? Agrusti non indica responsabilità. «Le fusioni, come i matrimoni, si fanno in presenza di due condizioni: il feeling e la condivisione di una visione». Con la presidente della territoriale di Udine «i rapporti personali sono ottimi», ma la vision, evidentemente, è diversa. Per Agrusti «Confindustria è un'impresa per le imprese, non legata ad aspetti burocratici e formali, alle virgole in più o in meno di uno statuto». Con Confindustria della Venezia Giulia il feeling invece c'è soprattutto «una visione condivisa che rappresentammo durante l'assemblea di giugno 2017 fondata sulla

sinergia tra due territori che esprimono vocazioni industriali complementari (porti, interporti, cantieri, retro-cantieri)». Diciamo che se l'obiettivo dell'unica rappresentanza industriale in Friuli Venezia Giulia si è arenato, non è detto sia per sempre. Le porte restano aperte, ma è evidente che il percorso potrebbe essere diverso e ugualmente accidentato.

Il "mito" della Confindustria unica Fvg a parole è ricercato da anni e portato avanti, con più o meno entusiasmo, da vari presidenti. L'esito auspicato, invece, ancora non c'è. Nella lunga conferenza stampa di ieri Agrusti ha fatto più volte riferi-



mento a un "sistema Pordenone" a guida confindustriale, che sta perseguendo obiettivi e raccogliendo risultati. Dall'Interporto al Polo tecnologico, dall'Its alla Fiera, una rete di istituzioni che opera in sincronia e che, per l'appunto, raggiunge risultati. «Quale sia il disegno di Udine non è chiaro - ancora Agrusti -. Avevamo avviato collaborazioni con Friuli innovazione, che si occupa di un segmento dell'innovazione che qui non c'è, nell'ottica di evitare duplicazioni e utilizzare al meglio tutte le risorse che ci sono in questa regione, e d'un tratto lo vediamo commissariato. Non sappiamo quale idea ci sia rispetto all'Interporto di Cervignano o quale strategia per l'area dell'Aussa Corno». La Fiera di Pordenone è, nei fatti, l'unica realtà di questo genere in regione «e sta incrementando il numero di manifestazioni di rilievo internazionale, verificando - ancora il presidente degli industriali - che siano in linea con le necessità, le esigenze, i progetti delle imprese del territorio». Riassumendo: il Fvg ha certamente bisogno «che Udine sia forte perché, in questo

modo, anche la regione sarà forte. Ma forse Udine deve ancora trovare la propria collocazione all'interno di un disegno regionale». Nell'attesa Pordenone, Gorizia e Trieste vanno avanti. Peraltro anticipati un paio d'anni fa dai costruttori dell'Ance, i primi (Pordenone e Trieste) ad avviare un percorso di regionalizzazione. Non sono mancate le richieste alla politica. Una fra tutte l'infrastrutturazione del territorio, che poi si chiama Cimpello-Sequals-Gemona autostradale («quando sarà ultimata la Pedemontana veneta ci troveremo sommersi dal traffico e dall'inquinamento»), l'adeguamento della viabilità a servizio dell'area montana e pedemontana, il completamento della bretella tra l'Interporto e la Pontebbana, non dimenticando il "ponticello" sul Meduna, già oggi collo d'imbuto insostenibile per la viabilità.

Nota a margine: dal primo settembre l'ex direttore generale di Confindustria Udine, Maria Grimaldi, inizierà la sua collaborazione con Unindustria Pordenone nell'area lavoro.—

 BY-NC-ND ALIQUINI DIRITTI RISERVATI



Il presidente di Unindustria Pordenone Michelangelo Agrusti

Abusivismo dilagante, demolizioni ferme al palo

Case vista mare costruite nel totale disprezzo delle leggi, del paesaggio, del diritto collettivo a poterne godere e della sicurezza di chi ci vive. Spesso si trovano intere cittadelle dove non c'è nemmeno un mattone in regola. Negli ultimi decenni il cemento illegale ha invaso le coste italiane e ancora oggi sembra esserci una sola certezza: poco o nulla viene buttato giù. Le demolizioni dei manufatti abusivi sono ferme al palo e nelle zone costiere è ancora più evidente. Bastano pochi numeri per capire l'entità del fenomeno. Secondo Legambiente sono 32.424 le ordinanze di demolizione emesse dal 2004 al 2018 in poco più del 20% dei comuni costieri italiani che hanno risposto all'indagine "Abbatti l'abuso". Di queste però solo 3.651 sono state eseguite, cioè con il ripristino dei luoghi e l'abbattimento del manufatto abusivo: in pratica poco più dell'11%. E se nelle aree interne la media delle ordinanze di demolizione è di 23 a comune, spostandosi al mare il dato decuplica arrivando a 247 per ogni comune, a conferma del fatto che l'abusivismo lungo costa sia quello quantitativamente maggioritario.




Il nuovo Euganeo

Sblocca cantieri, lo stadio sarà pronto in due anni

PADOVA Lo stadio potrebbe essere pronto prima del previsto grazie allo Sblocca cantieri. «Con questa procedura risparmiamo in burocrazia perché c'è un minor rischio di contenziosi, elementi che normalmente rallentano i progetti - spiega l'assessore allo Sport, Diego Bonavina - Possiamo usufruirne perché la gara è al di sotto dei 220 mila euro. La legge ci impone di invitare almeno 5 società o professionisti al tavolo progettuale, noi ne stiamo invitando 15 per garantire la massima trasparenza». Chi si presenterà avrà 10 giorni di tempo per inviare una proposta e altri 60 per realizzarla. Dopo di che si passa alla gara definita appalto integrato perché in un solo bando unisce il progetto definitivo e l'esecuzione dei lavori. «Verso maggio o giugno 2020 dovremmo aver terminato con le pratiche quindi, a seconda di come si può integrare con la stagione dei concerti, la realizzazione della nuova curva sud potrebbe partire già la prossima estate» aggiunge Bonavina. Insomma, per l'inizio del campionato 2021-2022 il primo stralcio probabilmente sarà completato. Per il secondo, ci sono tre proposte sul tavolo dell'assessore che comincerà a valutare non appena saranno formalizzate. «L'auspicio è di vedere lo stadio finito nel giro di due anni - dice Bonavina - Mercoledì (domani, ndr) farò un sopralluogo con i tecnici per capire se la curva sud potrà ospitare più di tremila persone. Ho intenzione di fare le panchine interrate e di dipingere i piloni esterni, probabilmente di bianco e rosso». Per la curva sud si è previsto di spendere 5,8 milioni, simile la cifra per la nord. Oltre al rifacimento della curva, saranno realizzati due palazzetti esterni per il pattinaggio e il basket.

Silvia Moranduzzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A27 fino a Castellavazzo, Anas disposta a recuperare i 250 milioni necessari

De Berti, Padrin e Ghedina hanno incontrato i vertici della società. Sul piatto soluzioni per la viabilità a Longarone e Cortina

Per i Mondiali 2021 saranno conclusi tutti i cantieri previsti lungo l'Alemagna

Tre le ipotesi di lavoro per la circonvallazione dell'abitato di Cortina. Costerà 100 milioni

Francesco Dal Mas

BELLUNO. O la va o la spacca. È quanto si sono confidati Elisa De Berti, assessore regionale, Roberto Padrin, sindaco di Longarone e presidente della Provincia, e Gianpietro Ghedina, sindaco di Cortina, prima di entrare all'Anas, nella capitale. Per risolvere i nodi della viabilità di Longarone e Cortina, che sono i più avvertiti dagli automobilisti in provincia, occorrono almeno 350 milioni.

Servono per bypassare le due città. Per strappare all'Anas questa somma quale opportunità migliore delle Olimpiadi 2026?

Detto, fatto. De Berti, Padrin e Ghedina si sono presentati all'amministratore delegato di Anas, Massimo Simonini, e all'ingegner Gabriella Manginelli numero uno dell'Anas Veneto, proprio con queste richieste.

PROSEGUIRE L'A27

Proseguire l'autostrada A27 da Pian di Vedoia fino a Castellavazzo costa 250 milioni. Questo lo sa anche l'Anas. E Simonini non ha detto di no, che i soldi non ci sono. L'Anas li cercherà. A fine agosto o, al più tardi all'inizio di settembre, ci sarà un nuovo vertice per stabilire da che parte la prosecuzione autostradale dovrà passare.

Tre le ipotesi, sotto il paese di Igne, quindi sopra Longarone, oppure sulla destra o sulla sinistra orografica del Piave.

CORTINA

Altri 100 milioni sono necessari per risolvere il nodo storico di Cortina: l'attra-

versamento della città da parte di tutto il traffico commerciale e turistico. Chiamiamola pure la circonvallazione della regina delle Dolomiti. Tre gli stralci di cui si sta discutendo. Da Cortina sud (svincolo Pian da Lago) a Cortina nord, località la Vera.

Lo stralcio più critico riguarda la galleria urbana, che permetterebbe di far uscire il traffico alla periferia nord, la Vera appunto. La riflessione più delicata riguarda l'alternativa tra l'argine destro del Boite ed il tunnel sotto il paese. La discussione, appunto, è aperta.

I CANTIERI APERTI

Va detto subito che De Berti, Padrin e Ghedina hanno dichiarato, dopo un confronto sereno con Simonini, di aver trovato la più ampia disponibilità. L'incontro era promosso dall'assessore De Berti. Per quanto riguarda Longarone, negli ultimi anni sono state sviluppate diverse ipotesi – ricorda l'assessore regionale – che necessitano ora di essere approfondite e confrontate sul piano della fattibilità tecnica, economica e ambientale. Naturalmente sono stati confermati per Longarone i due milioni per i prossimi interventi a Fortogna (la rotonda) e in località "Tre Valli", fa sapere il sindaco Padrin. Per i mondiali del 2021 si concluderanno – così è stato assicurato – anche i cantieri sui punti neri lungo l'Alemagna, fino a Termine di Cadore, per 16 milioni di euro.

SOLUZIONI PER LA REGINA DELLE DOLOMITI

«Nel vertice Anas abbiamo trovato», riconosce il sindaco, «la massima considerazione per le problematiche poste». Per quanto riguarda Cortina, a Roma è stato fatto il punto sull'avanzamento del progetto di accesso all'abitato da sud, già finanziato nell'ambito del Contratto di Programma Mit Anas, e dei lavori da realizzare in vista dei Mondiali 2021.

Ma è stata anche l'occasione – evidenzia l'assessore De Berti – per analizzare le soluzioni di completamento del bypass nord-sud del centro, necessario per eliminare definitivamente il traffico di attraversamento che oggi penalizza eccessivamente la Regina delle Dolomiti.

«Abbiamo già fissato nuovi ulteriori incontri per entrambe le situazioni», conclude l'assessore, «che si terranno anche in loco, al fine di approfondire le soluzioni tecniche e progettuali proposte. Regione e Anas hanno convenuto di accelerare questa fase, anche in prospettiva di eventuali prossime disponibilità finanziarie, e procedere al più presto alla realizzazione delle opere».

SODDISFAZIONE

«È stata una riunione importante e proficua per programmare gli interventi sulla viabilità alla luce anche dell'assegnazione delle Olimpiadi Milano Cortina 2026», conferma il sindaco Ghedina, che era accompagnato dall'assessore Benedetto Gaffarini. «Abbiamo posto degli interventi che si vorrebbero complessivi e risolutivi del problema lega-



to al traffico di Cortina».

STRADE INTELLIGENTI

Passate le Olimpiadi, sarebbe un'illusione pretendere attenzioni milionarie. Nell'incontro di Roma si è parlato anche di strade intelligenti, quindi di Smart road e Smart city. «La disponibilità di creare infrastrutture tecnologiche che mettano a servizio dell'automobilista una serie di dati», conclude il sindaco, «c'è tutta da parte di Anas». —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Auto in coda lungo l'Alemagna nella zona di Longarone

Aperta la strada per Selva, un piano di 163 interventi

SELVA DI CADORE. Piena soddisfazione in Val Fiorentina per la riapertura al traffico della SP20 chiusa dall'inizio di novembre causa frane e cedimenti in versante. Ma il transito sarà limitato al mese d'agosto. Silvano Vernizzi, direttore generale di Veneto Strade, anticipa infatti che i cantieri proseguiranno a partire da settembre, con lavori nella parte superiore della strada consistenti in ripresa di frane e un allargamento indispensabile.

«Questo è solo uno dei tanti cantieri aperti per porre rimedio alla estesa devastazione provocata da uno degli eventi calamitosi più distruttivi della nostra storia recente – afferma il presidente della Regione, Luca Zaia –. La nostra azione proseguirà incessantemente e per quanto riguarda la sola Veneto Strade i lavori previsti nel 2019 dal piano commissariale sono suddivisi in 163 interventi, tra ripristini stradali e protezione anti valanghiva dei centri abitati, per una cifra complessiva che supera i 133,6 milioni di euro».

Finora Veneto Strade ha assegnato 138 interventi per un totale di 95,3 milioni di euro e uno di oltre 7,5 milioni di euro è in corso di appalto. Entro il prossimo settembre saranno appaltati i 24 interventi rimanenti per ulteriori 30,8 milioni di euro.

«La messa in sicurezza della SP 20 è stata posta tra gli interventi prioritari» spiega Vernizzi.

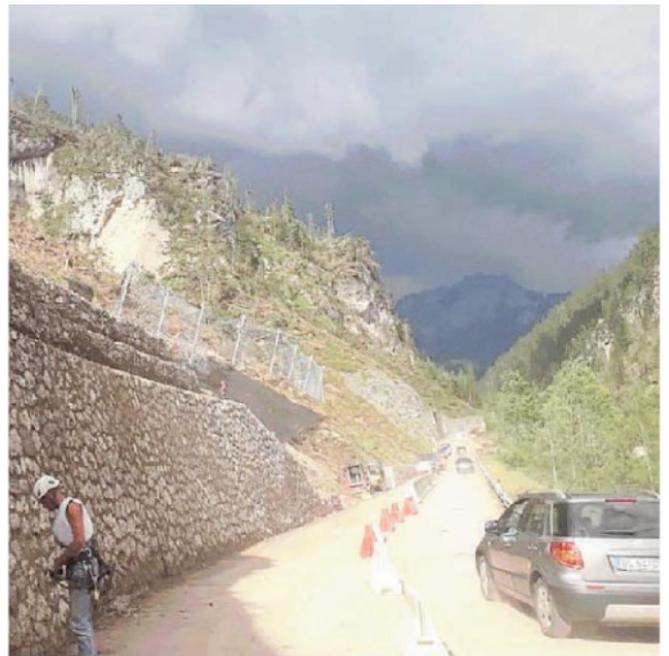
La strada della Val Fiorentina come si sa è stata duramente colpita, i suoi versanti si sono trasformati in poche ore in un intreccio, a volte irraggiungibile, di tronchi e massi. La strada è stata chiusa nel tratto

di valle per oggettive condizioni di pericolo durante la stagione invernale stante l'accertato elevato rischio valanghivo, e mantenuta chiusa in primavera per consentire le operazioni di rimozioni dei tronchi, avvenute necessariamente con teleferiche e con impiego di elicotteri.

Fino ad oggi, gli interventi hanno riguardato la realizzazione delle opere di messa in sicurezza dei versanti nel tratto di valle, da Caprile al Km 4+700. In autunno è prevista la chiusura a periodi alterni del solo tratto di monte per poter realizzare opere di allargamento e sistemazione dei tornanti in frana nel tratto prossimo all'abitato di Selva, opere che saranno completate per la primavera 2020. Inoltre, con la prossima riapertura del tratto di valle della strada, sarà dato avvio anche ai lavori di sistemazione del corso d'acqua previsti dal Genio Civile di Belluno. La riapertura è la dimostrazione – sostiene Zaia – dell'impegno e dell'ottimo lavoro di squadra svolto da Veneto Strade e dagli Enti locali del Bellunese, per riportare il prima possibile alla normalità i territori colpiti lo scorso ottobre dalla tempesta Vaia.

«È stato tutt'altro che facile operare in questo cantiere della Val Fiorentina, sia dal punto di vista della sicurezza per il rischio di valanghe, sia per gli immancabili, purtroppo, appesantimenti di carattere burocratico. Ma la buona volontà e la determinazione ci consentono finalmente di ripristinare un transito veicolare di vitale importanza per i residenti ma anche per il traffico turistico» conclude il governatore. —

F.D.M.



Passano le prime auto sulla strada provinciale della Val Fiorentina



Strade olimpiche: incontro all'Anas per i progetti

Al lavoro per il piano-strade in vista delle Olimpiadi. Nella sede dell'Anas a Roma, su iniziativa dell'assessore alle infrastrutture e ai trasporti della Regione del Veneto, Elisa De Berti, si sono svolte, con il presidente della Provincia Padrin e sindaco Ghedina, due riunioni per analizzare le possibili soluzioni tecniche a due dei principali nodi della viabilità del bellunese: gli attraversamenti dei centri abitati di Longarone e di Cortina d'Ampezzo. Sempre ieri è stata riaperta al traffico, dopo più di 9 mesi, la SP20 della Val Fiorentina che era chiusa dagli eventi di Vaia a causa frane e cedimenti in versante.



CONFRONTO Ieri a Roma per parlare di strade olimpiche

Alle pagine II e III

Viabilità olimpionica: già al lavoro con Anas

►Ieri il vertice a Roma con la società. C'era il presidente della Provincia Padrin e sindaco Ghedina: i due nodi di strade da risolvere sono Longarone e Cortina

IL PRIMO CITTADINO LONGARONESE: «TRE IPOTESI PER UNA SOLUZIONE MA PRIMA I SOPRALLUOGHI»

ALLO STUDIO ANCHE LE MODIFICHE ALLE STRADE AMPEZZANE CHE SI CONETTERANNO AI PROGETTI DI 2021

IL TAVOLO

BELLUNO Tre ipotesi progettuali per risolvere il nodo viario di Longarone e Castellavazzo. Tre interventi per togliere dal centro di Cortina il transito di veicoli pesanti e il traffico turistico. Il presidente Roberto Padrin, elenca alcuni dei temi più pressanti, per la viabilità nel Bellunese, trattati ieri a Roma nell'incontro con Anas e Regione Veneto, alla presenza di Massimo Simonini, amministratore delegato Anas, ed Elisa De Berti, assessore regionale a Infrastrutture e Trasporti. Padrin lo fa nella sua duplice veste di presidente della Provincia di Belluno e di sindaco del comune di Longarone. «Da parte di tutti - spiega - c'è stata la condivisione

che sono questi i due temi di maggiore peso, nella prospettiva non soltanto dei Campionati del mondo di sci alpino Cortina 2021, ma soprattutto guardando ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026. La variante di Longarone e la circosollazione di Cortina sono i punti prioritari. Ciò che conta davvero è che c'è la volontà di tutti gli enti coinvolti di portare a casa questi due risultati. Certamente va detto che ora servono le risorse».

LONGARONE

Per quanto riguarda la variante di Longarone, per sciogliere il nodo che si crea all'incrocio delle direttrici di traffico che arrivano dalla vicina valle di Zoldo e dall'Alemagna, a raccogliere gli

apporti da Ampezzo, vane dei Boite, Cadore, Comelico e Sappada, il sindaco Padrin anticipa: «Ci sono tre ipotesi progettuali. Tra la fine di questo mese di agosto e il prossimo mese di settembre ci saranno dei sopralluoghi specifici, per valutazioni ulteriori sul tracciato da seguire». In quanto alle diverse ipotesi, Padrin si limita ad elencare: «I progetti sono di varia natura. C'è un'ipotesi sulla



sponda sinistra del fiume Piave. Una seconda idea in destra Piave. Una terza in un'area diversa. Sono tutte da valutare. Bisogna sciogliere il traffico in quell'area, anche per non vanificare tutti i lavori sulla statale 51 di Alemagna, con le diverse varianti, a monte di Longarone».

CORTINA/CADORE

A proposito di varianti, riferite agli abitati di Tai, Valle, San Vito di Cadore e Cortina d'Ampezzo, Padrin è cauto: «Siamo in attesa dell'esito della procedura Via di valutazione di impatto ambientale. Questo sarà un passo importante per velocizzare l'avvio della variante di Cortina». Sulle modifiche alla viabilità nel territorio ampezzano: «Ci saranno tre passi da compiere, in tre punti diversi della statale 51 di Alemagna, ma ovviamente connessi fra loro. Uno riguarda la variante all'abitato di Zuel, a sud del paese. Un secondo intervento prevede l'ingresso in paese, con una nuova

direttrice rispetto a quella attuale. Il terzo è il vero e proprio bypass del centro, per raccordarsi a nord». La variante di Zuel è progettata e finanziata da tempo e prevede la costruzione di una galleria, a monte del villaggio, per togliere il traffico dalla pericolosa e malagevole strettoia fra le case. In vista dei Mondiali Cortina 2021 Anas chiese all'amministrazione quale fosse la priorità, fra quest'opera e il nuovo ingresso in paese, dalla località La Riva al piazzale Revis. Il comune scelse questo secondo intervento. Ora le carte si rimescolano, dopo l'assegnazione dei Giochi 2026, anche con la prospettiva di costruire una nuova cabinovia, che parta proprio da quel punto per traghettare gli sciatori verso il vasto comprensorio di piste e impianti di risalita, sul lato destro della conca.

LA VARIANTE

A questo lavoro si connette quello che dovrebbe essere il nri-

mo intervento, in ordine cronologico: il nuovo raccordo fra la statale 51 di Alemagna e la regionale 48 delle Dolomiti, nella zona delle scuole, del parco Revis, del Lungoboite Majoni, con il rifacimento del ponte di Crignes e la sistemazione del ponte Corona. Questa variante concorrerebbe ad agevolare l'afflusso alle piste da sci dei Mondiali, alla pista di bob e allo stadio per le Olimpiadi. Qui si inserisce il terzo stralcio, dal ponte Corona verso nord, sino a raccordarsi alla statale 51, oltre Cortina, verso Fiammes, in direzione della Val Pusteria. Realizzato in gran parte in galleria, questo raccordo dovrà tener conto dei lavori che si stanno svolgendo in questa estate per la nuova cabinovia del Col Druscicé, verso la Tofana, e dell'ipotesi di impiego del piazzale Atleti Azzurri d'Italia, davanti allo stadio Olimpico, per i momenti solenni dei Mondiali e per le Olimpiadi.

Marco Dibona

Gianpietro Ghedina

«Non solo asfalto, ma anche servizi»

Non soltanto strade, ma anche servizi tecnologici, per un miglioramento complessivo della mobilità. È quanto hanno chiesto il sindaco ampezzano Gianpietro Ghedina e Benedetto Gaffarini, assessore comunale all'urbanistica, nell'incontro romano di ieri. Si è fatta una panoramica complessiva sulla conca, assieme a Massimo Simonini, amministratore delegato Anas, Gabriella Manginelli del compartimento Veneto, con dirigenti e tecnici delle rispettive strutture: «La riunione di Roma è stata importante e proficua per programmare gli interventi alla viabilità, anche alla luce dell'assegnazione delle Olimpiadi invernali 2026 – conferma Ghedina – perché è prevista una serie di interventi da Cortina sud,

dallo svincolo per accedere all'area produttiva di Pian da Lago, sino a Cortina nord, in località La Vera. Sono interventi che si vorrebbero complessivi e risolutivi del problema del traffico a Cortina». Il sindaco Ghedina chiede quindi ad Anas, oltre ai lavori già programmati per i Campionati del mondo 2021, in parte già iniziati, anche interventi che risolvano le problematiche della mobilità su tutto il territorio della conca d'Ampezzo: «Siamo passati a parlare di smart road e di smart city – elenca il primo cittadino – nella volontà di creare nuove infrastrutture tecnologiche, che mettano a servizio dell'automobilista una serie di dati e di informazioni legate alla sicurezza e alla guida informata». (M.Dib.)



I NOOI Pian di Vedoia a Longarone e un by pass per non intasare le strade di Cortina. Su questo si è iniziato a lavorare ieri a Roma con Anas in vista delle Olimpiadi





IL SIMBOLO La strada della Val Fiorentina tra Selva e Caprile, chiusa da oltre 9 mesi, è stata riaperta ieri, dopo i lavori di Veneto strade. Era stata interrotta da frane e alberi caduti nel disastro del 29 ottobre. È il primo cantiere che si chiude, della rinascita di Vaia.

Euganeo, selezionati 15 architetti

► Palazzo Moroni ha individuato gli studi che saranno invitati al partecipare al bando per il progetto definitivo

► L'assessore Bonavina: «Grazie allo "Sblocca-cantieri" tempi più rapidi, tra un anno cominceranno i lavori»

Ristrutturazione dello stadio Euganeo: il Comune ha appena individuato i 15 professionisti che saranno invitati a partecipare al bando per la progettazione definitiva. «A gennaio la gara per i lavori, la prossima estate l'intervento, nella stagione 2020-2021 l'inaugurazione» annuncia l'assessore Diego Bonavina. Il Comune riuscirà a snellire e velocizzare la procedura grazie all'ultimo decreto "Sblocca cantieri" varato dal governo. Per quanto riguarda gli aspetti tecnici, Bonavina sta tentando di portare la capienza della curva sud sopra la soglia dei tremila posti. Emerge anche un altro dettaglio: le panchine saranno sotterrate rispetto al campo.



Pipia alle pagina II e III **COMUNE L'assessore Bonavina**

Euganeo, il Comune chiama 15 architetti

► Ristrutturazione dello stadio: sono stati individuati gli studi che saranno invitati a partecipare al bando per il progetto definitivo. Stabilito il cronoprogramma

SONO STATI SCELTI DAGLI UFFICI TECNICI E HANNO GIÀ OPERATO IN QUESTO SETTORE: AVRANNO 60 GIORNI PER REDIGERE I DISEGNI

LA CURVA SUD POTREBBE AUMENTARE LA PROPRIA CAPIENZA, INTANTO 3 INVESTITORI SI SONO PROPOSTI PER I LAVORI SULLA NORD

IL PIANO

PADOVA A gennaio la gara per i lavori, la prossima estate l'intervento vero e proprio, nella stagione 2020-2021 l'inaugurazione. Procede l'iter per la ristrutturazione dello stadio Euganeo: il Comune ha appena individuato i 15 professionisti che saranno invitati a partecipare al bando per la progettazione definitiva. Ora emergono anche altre importanti novità. Anzitutto dal punto di vista burocratico: l'amministrazione riuscirà a snellire e velocizzare la procedura grazie all'ulti-

mo decreto "Sblocca-cantieri" varato dal governo. Per quanto riguarda gli aspetti tecnici, l'assessore allo sport Diego Bonavina sta tentando di portare la capienza della curva sud sopra la soglia dei tremila posti. Un elemento di modernità, invece, lo troveremo nelle panchine: saranno sotterrate rispetto al terreno di gioco.

IL DECRETO

Il progetto di ammodernamento era stato annunciato il 10 luglio. Il primo stralcio di intervento prevede una nuova curva sud a soli cinque metri dalla porta. Avrà alle spalle due palasport

che ospiteranno rispettivamente un pattinodromo e un campo da pallacanestro da 1.200 posti, che sfrutterà la vecchia curva come gradinata. Questi lavori valgono 5,8 milioni e sono già finanziati:



due milioni grazie ad un bando del Coni, tre milioni del Credito Sportivo e ottocentomila euro della Fondazione Cariparo.

La prima necessità riguarda la definizione del progetto definitivo. L'amministrazione comunale potrà sfruttare una procedura che consente di velocizzare i tempi rispetto all'iter canonico. Visto che il progetto definitivo ha un valore inferiore ai 220 mila euro, la legge consente di invitare direttamente al bando almeno cinque studi o singoli professionisti e poi tra questi sarà possibile scegliere a chi affidare l'appalto. Gli uffici tecnici comunali ne hanno individuati addirittura 15 ed entro la fine di agosto saranno spediti gli inviti formali. Si tratta di professionisti che hanno già lavorato nel settore degli impianti sportivi e la maggior parte ha sede proprio in provincia di Padova. Nell'invito il Comune darà 10 giorni di tempo per l'eventuale accettazione. Lo studio che si aggiudicherà il bando avrà 60 giorni per redigerlo. L'obiettivo del Comune è quello di ottenere un progetto definitivo entro novem-

bre.

APPALTO INTEGRATO

A quel punto, con in mano il progetto esecutivo, il Comune all'inizio del nuovo anno potrà mettere a gara il progetto esecutivo e la realizzazione dei lavori. Anche in questo caso lo "Sblocca-cantieri" semplifica l'iter visto che sarà possibile fare un appalto integrato: chi parteciperà alla gara dovrà garantire sia la progettazione sia l'intervento. L'obiettivo è avere il progetto esecutivo pronto tra maggio e giugno 2020. Per il Comune godere dello "Sblocca-cantieri" rappresenta un vantaggio perché le procedure sono più snelle e i contenziosi vengono ridotti. A Palazzo Moroni si ritiene che questo iter offra più certezze e che quindi si potrà procedere in modo spedito.

L'AMPLIAMENTO

Si valuta intanto l'ampliamento della curva sud. Domani Bonavina effettuerà un nuovo sopralluogo con i tecnici comunali per capire se la capienza della curva

potrà superare i tremila posti. Ai professionisti che saranno invitati a partecipare al bando, inoltre, l'assessore ricorderà tre ferme volontà dell'amministrazione: le panchine sotterrate rispetto al campo di gioco, il completo rifacimento dei bagni dello stadio e la dipintura dei piloni esterni, che nella sua idea dovrebbero essere ovviamente biancorossi.

IL SECONDO STRALCIO

La fase successiva dei lavori riguarderebbe invece la curva nord, che verrebbe posta a quindici metri di distanza dalla porta e avrebbe dietro una palestra per l'arrampicata sportiva che potrebbe ospitare anche gli allenamenti legati all'Olimpiade 2026. Qui serviranno altri 5,5 milioni e la copertura finanziaria ancora non c'è: tre investitori si sono già fatti avanti, Bonavina ha chiesto loro di mettere le offerte nero su bianco. La strada seguita sarà molto probabilmente quella del project financing. A Palazzo Moroni c'è fiducia.

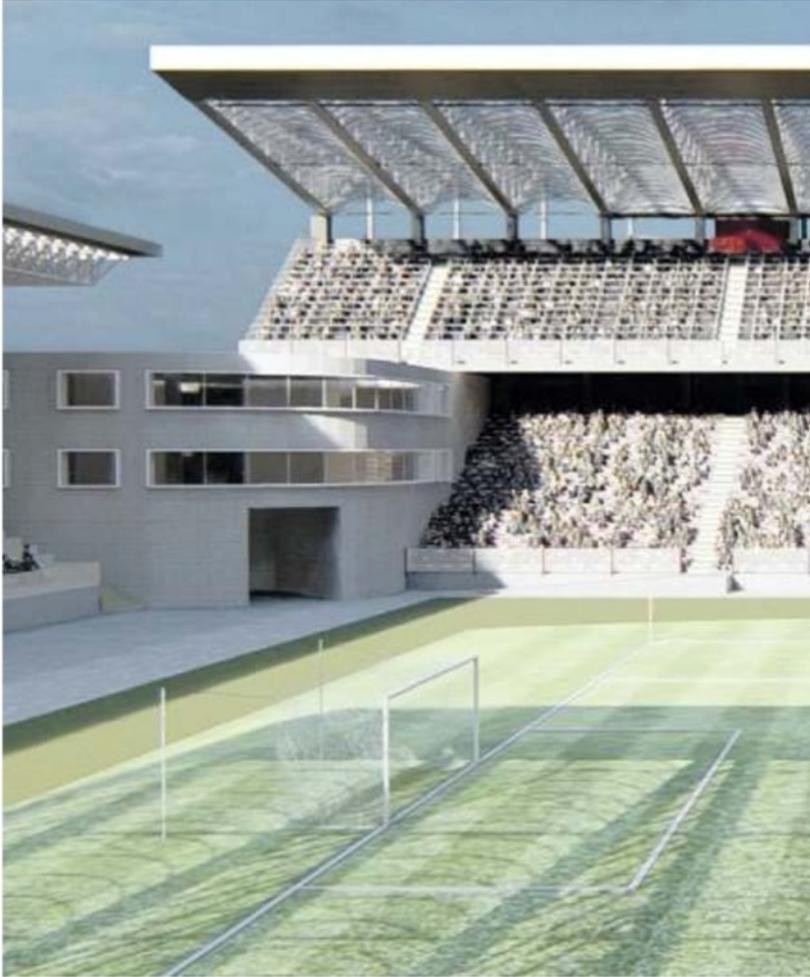
Gabriele Pipia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NUOVO EUGANEO Il Comune ha presentato il 10 luglio il proprio progetto. Il primo stralcio è già interamente finanziato, l'obiettivo è inaugurarlo per la stagione 2020-2021





IL PROGETTO Il Comune intende avvicinare le curve al campo di gioco, ristrutturare i bagni e dipingere parte delle facciate esterne. Dietro la curva sud sorgerebbe anche un palasport. I quattro angoli saranno chiusi per eliminare l'attuale effetto di dispersione acustiva e visiva

L'assessore Bonavina: «Accorceremo i tempi con lo Sblocca-cantieri»

► «Le coperture finanziarie ci sono e noi abbiamo le idee chiare: nell'estate 2020 dopo i concerti aprirà il cantiere»

«GLI SPOGLIATOI ALLE BRETELLE SONO PRONTI E IN AUTUNNO SARANNO OPERATIVE LE ARCOSTRUTTURE A CAMIN E CHIESANUOVA»

L'INTERVISTA

PADOVA «Sì, sono fiducioso. Abbiamo un progetto, abbiamo le coperture finanziarie, abbiamo tutto quello che serve. Parliamo di stadio ogni giorno: questa è l'estate giusta per partire». L'assessore Diego Bonavina usa toni determinati e fiduciosi. Nel suo ufficio a Palazzo Moroni ha esposto in bella mostra i palloni da calcio e da basket, ma anche i simboli di molte altre discipline sportive. Ora quella stessa mensola rappresenta simbolicamente il progetto del nuovo stadio Euganeo: «Sarà un impianto polivalente, pensato per il calcio e non solo. Un impianto con delle caratteristiche uniche».

Assessore Bonavina, perché tutto questo ottimismo?

«Perché non abbiamo lasciato nulla al caso e abbiamo fatto un ottimo lavoro di squadra. Questa e la prossima saranno le estati giuste per lo stadio. I lavori inizieranno nel 2020 dopo i concerti estivi. Tutte le amministrazioni che ci hanno preceduto hanno parlato di stadio, ne stiamo parlando anche noi ma ora vogliamo fare qualcosa di concreto.

Aver inserito l'intervento nell'elenco annuale dei lavori pubblici 2019 testimonia la nostra volontà. Siamo obbligati a partire entro la fine dell'anno, e lo faremo».

Molti tifosi si pongono la stessa domanda. È stato perso tempo dietro al progetto da 100 milioni dell'ex presidente del Padova, Bonetto?

«No, assolutamente. Era doveroso ascoltare con grande attenzione il club e valutare un progetto così ambizioso per la città, di cui ci eravamo naturalmente innamorati. Avevamo incontrato il Credito Sportivo per capire se sarebbero potuti arrivare dei finanziamenti importanti, poi il discorso non è proseguito ma va detto che noi abbiamo sempre continuato a lavorare portando avanti una nostra idea. E ora quell'idea la stiamo mettendo in pratica. Lo ribadisco: non abbiamo perso tempo».

Sfrutterete alcune procedure inserite nel decreto "Sblocca-cantieri". Di quanto saranno accorciati i tempi?

«Questo non posso dirlo, ma di sicuro avremo molte più certezze. Sfruttando lo Sblocca-cantieri avremo la possibilità di invitare direttamente ingegneri e progettisti alla gara e questo consentirà di accelerare i tempi. Lo stesso discorso vale per l'appalto integrato tra progetto esecutivo e realizzazione dei lavori pure. E i con-

tenzioni saranno ridotti. In queste situazioni l'inghippo è sempre dietro l'angolo, ma abbiamo individuato la procedura migliore per agire e questo ci dà molta fiducia».

Che margine di intervento avranno i progettisti?

«Potranno limare alcuni dettagli, però i nostri indirizzi sono chiari e saranno rispettati. L'idea dell'impianto polivalente dedicato anche agli altri sport mi piace moltissimo. L'ho detto e lo ribadisco: non c'è in Europa un'altra struttura pensata così».

Stadio Euganeo, ma non solo. Anche per Pontevedra c'è un progetto in ballo.

«Ce ne sono addirittura due. Uno già finanziato, per la realizzazione di un nuovo terreno sintetico. E uno più ampio, per la ristrutturazione totale del campo, che andrà valutato al meglio. Di sicuro se guardiamo a tutti gli impianti sportivi della città possiamo dire che c'è grande fermento».

Altri esempi?

«Abbiamo finalmente ultimato gli spogliatoi del centro sportivo alle Brentelle, che diventeranno agibili anche per le prime squadre e potranno essere utilizzati ogni domenica da due società a turno. A fine settembre sarà operativa l'arcostruttura polivalente di Camin, a ottobre quella di via Chiesanuova».

G.Pip.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ASSESSORE Diego Bonavina sta lavorando al progetto dell'Euganeo

Via Vigonovese Struttura arrivata, domani l'installazione



Gru in tangenziale, ecco il nuovo ponte

CANTIERI Domani verrà montato il nuovo ponte su via Vigonovese: per i lavori, ieri dalle 21 alle 6 di oggi è scattata la chiusura di corso Argentina. L'obiettivo del Comune è di chiudere l'intervento entro l'inizio dell'anno scolastico, ovvero l'11 settembre. **Rodighiero** alle pagine IV e V

I nodi della viabilità

Ponte in tangenziale, domani gru al lavoro

I blocchi di metallo sono già arrivati in via Vigonovese. Intanto la scorsa notte il traffico è stato chiuso in corso Argentina per sistemare l'asfalto che era ceduto

L'ASSESSORE MICALIZZI:
«MERCOLEDI ALLE 7
DEL MATTINO INIZIANO
LE OPERAZIONI
CHE DURERANNO
TUTTA LA GIORNATA»

«CAPISCO I PROBLEMI,
MA METTIAMO
IN SICUREZZA UNA
STRADA REALIZZANDO
UN'INFRASTRUTTURA
ALL'AVANGUARDIA»

IL CANTIERE

PADOVA Domani verrà montato il nuovo ponte su via Vigonovese. Alle nove di ieri sera intanto è scattata la chiusura di corso Argentina in corrispondenza del cavalcavia, fino alle quattro di questa mattina. Continuano dunque a marce forzate i lavori per la realizzazione del nuovo ponte. L'obiettivo è infatti quello di chiudere i cantieri entro l'inizio

dell'anno scolastico, ovvero l'11 settembre.

Domani mattina inizieranno a lavorare le maxi gru che dovranno posizionare la struttura in metallo che andrà a sostituire la parte del ponte che dà verso Camin, quella che è stata abbattuta un paio di settimane fa. «La struttura in metallo già da qualche giorno si trova in via Vigonovese dove i tecnici la stanno preparando per il montaggio - ha spiegato ieri l'assessore ai Lavori

pubblici Andrea Micalizzi -. Mercoledì a partire dalle 7 inizie-



ranno le operazioni di montaggio che dovrebbero durare per tutta la giornata». A metà mattina, quando la struttura dovrà essere appoggiata alla carreggiata del ponte che non è stata ancora abbattuta, la corsia est verrà chiusa per una decina di minuti per evitare ogni rischio per gli automobilisti. Durante tutte le operazioni di montaggio, invece, verrà chiusa al traffico la rampa della tangenziale che dà su via Vigonovese.

IL CEDIMENTO

Ieri sera, a seguito del cedimento dell'asfalto che si è verificato martedì scorso in prossimità del ponte, sono scattati i lavori di asfaltatura della sede stradale del tratto di corso Argentina in corrispondenza del cavalcavia. Dalle 21 alle 4 del mattino così, la tangenziale è stata chiusa in corrispondenza di via Vigonovese. Auto e camion, sono stati deviati su via Vigonovese e via Uruguay, per poi raggiungere nuovamente la tangenziale attraverso lo svincolo di corso Stati Uniti. Da questa mattina, però, si torna al-

la viabilità che sarà in vigore fino alla prima settimana di settembre in prossimità del ponte.

LE MODIFICHE

La tangenziale quindi, ancora per una quarantina di giorni, non sarà totalmente chiusa, ma la circolazione nei due sensi proseguirà su un'unica corsia per senso di marcia, nella carreggiata non interessata alla demolizione del ponte, cioè quella lato Camin. «Sono perfettamente conscio dei disagi con cui hanno dovuto fare i conti oggi gli automobilisti - ha aggiunto Micalizzi -. Purtroppo si tratta di inconvenienti che capitano quando si realizzano opere di questo tipo. Ricordo, però, che a lavori finiti la nostra viabilità potrà contare su un'infrastruttura tecnologicamente all'avanguardia. Una struttura che andrà a sostituire un ponte in condizioni molto precarie».

L'INTERVENTO

L'intervento da 2,3 milioni di euro si è reso necessario a causa delle condizioni, per nulla rassi-

curanti, della struttura. Il progetto prevede il completo rifacimento del ponte. La prima fase dei lavori, iniziata lo scorso 23 aprile, è ancora in fase di realizzazione e, attualmente, comporta l'interruzione della strada. Per tutto questo periodo, via Vigonovese è interrotta in prossimità del ponte. Il traffico viene deviato su via Bellisario e su via Uruguay.

Fino ad agosto inoltrato operai e tecnici dell'impresa Zara provvederanno alla realizzazione delle nuove "spalle" del ponte con la predisposizione di 550 micropali, al rinnovo dei sottoservizi, alla realizzazione di un nuovo terrapieno e alla costruzione di un nuovo marciapiedi da 2,5 metri. Il 20 luglio invece sono iniziate le operazioni di demolizione vera e propria di una parte dell'impalcato, ovvero il "soffitto" del ponte. La demolizione riguarda, appunto la carreggiata della tangenziale che da est va verso sud.

Alberto Rodighiero

© RIPRODUZIONE RISERVATA





GLI INTERVENTI Domani le gru si metteranno al lavoro in via Vigonovese (a sinistra). Intanto ieri il traffico è stato chiuso in corso Argentina (a destra)



ASSESSORE Andrea Micalizzi al cantiere di via Vigonovese



IL PROGETTO Il nuovo ponte andrà a sostituire una struttura ritenuta non più all'altezza

Adria

Ex pescheria trasformata in parcheggio

È in fase di definizione l'avvio dei lavori per la demolizione dell'ex pescheria di corso Garibaldi ad Adria. «L'edificio - spiega il sindaco Barbierato - è situato tra lo storico quartiere popolare Canareggio e corso Garibaldi, di fronte al complesso dell'ex istituto Canossiano. A rendere possibile questa operazione è una convenzione firmata tra l'autodromo e il Comune, nell'ambito del piano di recupero dell'ex convento delle suore Canossiane approvato in maniera definitiva in queste ultime settimane». Una volta smantellata la struttura, saranno previste alcune piccole aree verdi e la sistemazione del fondo stradale per la realizzazione di oltre 40 parcheggi.

Fraccon a pagina VII

Ex pescheria verso l'abbattimento

► Via ai lavori in Corso Garibaldi di fronte all'ex istituto Canossiano grazie alla convenzione Comune-Autodromo ► Barbierato: «Saranno ricavati 40 parcheggi pubblici» Terrentin: «Centro abbellito a conclusione degli interventi»

**L'OPERAZIONE
COMPORTERÀ
LO SVINCOLO
IMMEDIATO
D'UNA FIDEIUSSIONE
DA 88MILA EURO**

ADRIA

È in fase di definizione l'avvio dei lavori per la demolizione dell'ex pescheria di corso Garibaldi. «L'edificio - spiega il sindaco Omar Barbierato - è situato tra lo storico quartiere popolare Canareggio e corso Garibaldi, di fronte al complesso dell'ex istituto Canossiano. A rendere possibile questa operazione è una convenzione firmata tra l'autodromo e il Comune, nell'ambito del piano di recupero delle ex convento delle suore Canossiane approvato in maniera definitiva in queste ultime settimane. Il tutto trova la sua origine nella delibera del consiglio comunale del 2001. Una volta smantellata la strut-

tura, saranno previste alcune piccole aree verdi e la sistemazione del fondo stradale per la realizzazione di oltre 40 parcheggi fruibili alla comunità, utili nel giorno del mercato settimanale del sabato. Anche in questo caso è stato fondamentale il lavoro del Gruppo di lavoro».

L'INTERVENTO

«Una volta realizzati tutti gli interventi- gli fa eco l'assessore all'urbanistica Marco Terrentin - Adria ritroverà la sua tipicità urbanistico-architettonica». Il caso era stato sollevato ad aprile in consiglio comunale dall'ex primo cittadino Massimo Barbujani che aveva puntato l'accento sulla situazione di degrado dello stabile. «Spero si arrivi presto a questa riqualificazione - aveva sottolineato - dal momento che il manufatto si sta deteriorando sempre più. Ci troviamo inoltre in uno degli ingressi della città».

L'area infatti si trova tra lo storico quartiere popolare di Canareggio e l'alveo interrato del Canalino, il ramo del Canal-

bianco che, col ramo principale, formava un'isola. Secondo gli accordi presi in epoca di commissariamento, l'Immobiliare San Rocco e la F&M spa, pagherà la riqualificazione di corso Garibaldi, ed in particolare dell'area occupata dall'ex sede del soccorso stradale Aci, o ex pescheria nuova, al centro da un paio d'anni delle cronache politiche. Nell'ambito dell'approvazione di un nuovo schema di convenzione per l'attuazione delle opere di riqualificazione urbana a sostituzione di quelle previste nel piano di recupero dell'ex convento, approvato ancora nel dicembre del 2001, e successivamente mo-



dificato con una variante nel 2006, la San Rocco e la F&M si faranno carico della demolizione del fabbricato comunale, struttura che doveva già essere rasa al suolo tra il 1997 e il 1998 e della sistemazione dell'area di sedime.

L'operazione comporterà lo svincolo immediato della fidejussione di circa 88mila euro a favore del Comune, prestata dalle due società a garanzia della realizzazione della sistemazione del verde pubblico all'interno del parco delle ex Cannoniane. La vicenda era scoppiata a fine luglio 2013 quando

era stata resa pubblica la lettera di un "corvo" in base alla quale era emerso che l'amministrazione comunale avrebbe affittato uno stabile di 180-200 metri quadrati, una struttura che in base al piano regolatore generale doveva essere demolita, per un cifra di circa 80 euro al mese e per di più con contratto d'affitto scaduto da anni e mai rinnovato. Nella missiva, inviata in forma anonima, in cui emergevano dati che solo un profondo conoscitore della materia poteva sapere, il corvo metteva nero su bianco una storia che aveva degli aspetti paradossali.

Guido Fraccon



ADRIA Lo stabile dell'ex pescheria e l'autolavaggio lungo Corso Garibaldi, una delle "porte d'accesso" al centro cittadino



Cave, il comitato insiste «Diventi sito protetto»

► **Il presidente Favaro al sindaco: «Rispetti le promesse elettorali»**

MOGLIANO

Ritornano all'attenzione le cave di Marocco, con il presidente Paolo Favaro che chiede alla nuova amministrazione del sindaco Davide Bortolato il rispetto delle promesse fatte in campagna elettorale: il riconoscimento della protezione dell'area rurale. «Nel primo incontro avuto con il sindaco Davide Bortolato e l'assessore all'urbanistica, Martina Cocito, abbiamo ribadito le tesi di fondo - commenta il presidente del Comitato in difesa delle Cave di Marocco e referente per la sezione locale del forum Salviamo il Paesaggio, Paolo Favaro - e chiesto di dare avvio, senza ulteriori ritardi, al procedimento per far riconoscere l'area delle cave di Marocco come rispondente alle peculiarità per essere sito protetto sulla base della normativa Europea sull'Ambiente».

LA BATTAGLIA

Una battaglia che non si concentra solo sul territorio rurale di Marocco, bensì anche su altri fronti del consumo di suolo. «Abbiamo altresì ribadito la nostra contrarietà all'ulteriore consumo di territorio - commenta Favaro - in quanto non c'è crescita demografica, la presenza di abitazioni ed edifici ar-

tigianali e commerciali vuoti che occupano una superficie che ormai supera il milione di metri quadri. Abbiamo pure segnalato quanto emerso dai documenti del Pat approvato, - spiega - in particolare dalla Valutazione Ambientale Strategica per le diverse criticità. In particolare quella relativa alla regimazione idraulica, a cui noi aggiungiamo la qualità dell'aria e l'inquinamento da sostanze nocive di suolo agricolo e acque sia di superficie che di falda». Programma alla mano, il comitato presieduto da Favaro è pronto al controllo di ogni singolo punto sul programma, nel capitolo dedicato all'ambiente. «Desideriamo che quanto affermato nel programma elettorale trovi riscontro nell'azione concreta, - commenta Favaro - in particolare per la parte di Urbanistica e consumo di suolo».

I TEMI CALDI

Tra i temi più cari, quello della sostenibilità ambientale, la pianificazione e progettazione urbanistica con un approccio etico e tecnico. «Offriamo appoggio e collaborazione nel caso si perseguano giusti obiettivi per le tematiche che contraddistinguono la nostra azione, da quasi un ventennio, ma siamo pronti invece a ostacolare progetti e iniziative che continuano con le pratiche di non gestione ambientale - termina - che hanno in buona parte rovinato i nostri paesaggi. Speriamo che l'autunno ci mostri già i primi frutti di quanto richiesto».

Al.Ve.



Vicenza e il ballo delle grandi opere

di **GIAN MARCO MANCASSOLA**

E dunque il parco della Pace si farà e sarà un parco per davvero. Tradotto: non ci saranno il quartier generale della protezione civile né la nuova pista di volo, almeno per ora. Un copione simile verrà messo in scena anche per il filobus: non sarà solo un bus, perché avrà i fili e le bretelle per almeno un segmento del tragitto. Nonostante gli annunci in campagna elettorale e nonostante il programma amministrativo approvato appena un anno fa dalla maggioranza di centrodestra, il rischio di gettare alle ortiche finanziamenti milionari era troppo alto per mantenere i propositi di riscrivere da capo progetti che erano già stati vidimati nei ministeri. Giusto? Sbagliato? Buon senso o tradimento? Da che mondo è mondo le elezioni si vincono in due modi: garantendo che lo status quo verrà difeso, confermato e se possibile migliorato, oppure promettendo di cambiare tutto. Da qualche tempo in Italia è più facile vincere con quella che il filosofo Francis Bacon definiva *pars destruens*: argomentare per demolire le tesi dell'avversario. I vicentini lo hanno sperimentato alla fine dei dieci anni di amministrazione Variati: alle primarie del centrosinistra hanno premiato Otello Dalla Rosa che più degli altri concorrenti in gara si era impegnato sulla linea della discontinuità, mentre alle elezioni hanno scelto Francesco Rucco, che aveva impostato la sua narrazione vincente su una rottura rispetto al variatismo, anche sulle grandi opere. Poi arriva il momento di prendere in mano il volante per davvero e allora l'arte della critica non basta più: serve anche la *pars construens*, un piano delle cose da fare. A Vicenza come a Roma stanno venendo al pettine i nodi di una rete che non solo intreccia il presente al passato, ma connette una città o un Paese in un sistema più articolato. È il caso dell'Alta velocità a cui il governo gialloverde ha detto sì smentendo con un tratto di penna anni di propaganda grillina. Ed è il caso del filobus o del parco della Pace, che insieme hanno drenato oltre trenta milioni di finanziamenti. Il peccato di Variati è stato di non aver chiuso per tempo alcune partite decisive; il peccato di Rucco è stato di credere che fosse ancora possibile cambiare le carte in tavola senza difficoltà. Il merito di Variati è stato di strappare assegni milionari durante le sue frequenti missioni a Roma; il merito di Rucco è di non aver sperperato quelle risorse e di aver corretto la traiettoria prima che fosse troppo tardi, superando anche resistenze dentro la sua maggioranza. Quando passano certi treni, vale la pena salirci a bordo. ●



Una piaga difficile da sanare

Abusi edilizi, nove su dieci non vengono abbattuti

Su 32.424 ordinanze di demolizione il 90% non viene eseguita. Il record in Molise e Campania. Friuli-Venezia Giulia virtuoso

GIORDANO TEDOLDI

■ Avevano ragione quei raffinati sociologi (molto più di quelli accademici) che sono Elio e le Storie Tese, il nostro Paese è proprio "La terra dei cachi", spassosa canzone di cui ricorderete l'attacco: «Parcheggi abusivi, applausi abusivi, villette abusive, abusi sessuali abusivi... Tanta voglia di ricominciare, abusiva».

Già, l'abusivismo, un elemento fondamentale del nostro paesaggio soprattutto costiero, con certi fabbricati di memorabile squallore che punteggiano i litorali nostrani. Com'era facile immaginare - ma ora è confermato dall'indagine "Abbatti l'abuso" di Legambiente - queste costruzioni non solo sono abusive, ma sovente sono state già colpite da un'ordinanza di demolizione e quindi non dovrebbero deturpare la vista già da anni. Solo che, all'italiana, l'ordinanza nel 90% dei casi non viene applicata. Infatti, riferisce l'indagine di Legambiente, su 32.424 ordinanze di demolizione emesse dal 2004 al 2018 in poco più del 20% dei comuni costieri italiani, solo 3.651 sono state eseguite: un po' più dell'11%. Se poi si passa dalla percentuale media nazionale al dettaglio delle singole regioni, si scopre che in Molise la percentuale delle demolizioni è ferma a zero, nelle Marche si solleva (si fa per dire) all'1%, in Campania le demolizioni lungo il litorale negli ultimi quindici anni non arrivano neanche al 2% (11.092 ordinanze emesse, ma solo 220 quelle eseguite). La Campania, inoltre, detiene il biasimevole record di regione con il mag-

gior numero di ordinanze di demolizione in generale (cioè sia all'interno che sulla costa), ma ne ha applicate solo il 3%. Naturalmente gli abusivismi proliferano soprattutto al mare, perciò se nelle aree interne la media delle ordinanze di demolizione è di 23 a comune, verso le coste sale vertiginosamente a 247. Dopo la maglia nera della Campania, si segnalano in negativo anche la Calabria, con il 5,2% delle demolizioni e la Puglia, col 6,4%. Meglio di loro la Sicilia, col 15% di demolizioni. La regione più virtuosa, nel rapporto tra ordinanze emesse e ordinanze eseguite, è il Friuli-Venezia Giulia, con il 45%.

RETICENZA

Legambiente segnala anche la reticenza dei comuni a rispondere alla sua indagine: solo il 20,3% dei comuni litoranei ha fornito le informazioni richieste, mentre la media nazionale è appena più alta: 22,6% degli enti. La regione più collaborativa è stata l'Emilia Romagna, con il 64,3% dei comuni litoranei che ha risposto all'indagine; all'ultimo posto invece la Puglia, dove solo il 7,4% dei comuni costieri si è espresso. Di fronte a questi dati che non esitiamo a definire vergognosi, occorre segnalare che le mancate demolizioni non comportano solo un danno estetico, con litorali devastati da orrori cementizi d'ogni sorta e spudorate speculazioni a danno della popolazione onesta e amante di quei luoghi, costretta non di rado a battere in ritirata di fronte all'espansione arrogante di giganteschi alberghi, villaggi

turistici, e altri pachidermi osceni che stravolgono non solo il paesaggio ma la vita stessa della comunità, ma anche un pericolo concreto.

Quante volte, infatti, abbiamo letto di tragedie a seguito di crolli, cedimenti in relazione a strutture clamorosamente abusive e dunque in vario modo insicure? Secondo il presidente nazionale di Legambiente, Stefano Ciafani, questi dati così negativi si spiegano da un lato con l'abuso dei condoni, che spingono a procrastinare le demolizioni in attesa che l'abuso venga sanato da qualche decreto dissennato, dall'altro con una distorsione legislativa: la competenza delle operazioni di abbattimento, adesso, spetta ai comuni, i quali, spesso, per ragioni elettorali, si guardano bene dall'adempiere l'ordinanza di demolizione. Meglio sarebbe, suggerisce Ciafani, trasferire la competenza degli abbattimenti ai prefetti, estranei al "ricatto elettorale", fermo restando il potere ai comuni quanto al controllo urbanistico del territorio e al perseguimento dei reati. Funzionerà? Difficile dirlo, perché l'abusivismo è un problema che si radica in certa mentalità italiana, legata all'idea dell'intangibilità della casa, alla sacralità del mattone. Un'idea, beninteso, che ha un suo fondamento se si parla di persone oneste, il cui diritto a un "tetto sulla testa" va difeso a spada tratta; ben diverso è il caso però di chi si vuole fare la villa al mare abusiva, per non parlare dei piccoli o grandi mostri dell'industria turistica. Questi vanno colpiti senza pietà e non hanno giustificazione alcuna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL RAPPORTO

32.424 ordinanze

di demolizione emesse dal 2004 al 2018 in poco più del 20% dei comuni costieri italiani

DEMOLIZIONI

Molise

0%

Marche

1%

Campania

3%

Calabria

5,2%

Puglia

6,4%

Sicilia

15%

Friuli-Venezia Giulia



Lungo la costa
11.092
ordinanze emesse
e solo **220**
quelle eseguite



P&G/L Fonte: Legambiente

INFRASTRUTTURE

Arriva il primo sì ai soci privati per l'Interporto Bui: fare in fretta

«Interporto ha bisogno di confronto tra soci pubblici e potenziali investitori privati». A sostenerlo è il presidente della Provincia. / APAG. 16

Nuovi soci privati per Interporto arriva il primo sì Bui: «Fare in fretta»

Il socio Provincia: confrontiamoci con potenziali investitori «Governo e Regione assenti: basta aspettare, muoviamoci»

«Il raddoppio del binario e i collegamenti con Venezia e Pedemontana sono necessari»

«Non c'è tempo da perdere La concordia tra enti va sfruttata Programmiamo il futuro di Padova»

Riccardo Sandre

«Interporto ha bisogno di un tavolo di confronto tra soci pubblici e potenziali investitori privati per realizzare le opere necessarie al suo sviluppo». A sostenerlo è Fabio Bui, il presidente della Provincia di Padova titolare di una quota del 15,56% delle quote della società logistica padovana. Una quota che fa dell'ente di piazza Bardella il terzo socio del polo logistico padovano.

APPELLO RACCOLTO

«Quando la politica non riesce a farsi sentire» continua Bui «è giusto e doveroso prestare orecchio ai portatori d'interesse perché spesso è proprio dal settore privato che vengono idee in grado di dare la scossa giusta a un siste-

ma che rischia di avvitarsi su se stesso. L'assoluta sottovalutazione del territorio da parte della politica romana e da quella regionale (come dimostrano il Piano Regionale dei Trasporti, quello strategico di Rfi, l'Alta Velocità e le ultime delibere del Cipe) relega ai margini Padova. Un'ipotesi che non voglio neppure considerare perché le ricadute economiche e sociali di una tale eventualità potrebbero essere gravissime».

LE PREOCCUPAZIONI

È la Provincia a dare voce ad una preoccupazione che si fa concreta con le notizie relative al superfinanziamento dalla nuova piattaforma logistica di Isola della Scala a Verona. «Il sistema del trasporto merci e della logistica è pron-

ta per grandi manovre in tutto il nord Italia» continua Bui. «C'è chi ottiene denaro pubblico per crescere, chi addirittura per creare nuove piattaforme capaci di mettere in crisi due poli strategici come Padova e Verona. Noi dobbiamo muoverci con le nostre gambe. Un grande socio privato che abbia interessi al porto di Venezia potrebbe aiutarci a reperire i capitali per realizzare quelle tre infrastrutture strategiche di cui abbiamo bi-



sogno nell'immediato: il raddoppio del binario da e verso Interporto, senza il quale il pericolo di strozzature o di semplici incidenti che ne bloccano l'attività è più che concreto. Un collegamento ferroviario diretto con Venezia e il suo porto per crescere come nodo strategico delle merci ma pure il raddoppio della Statale del Santo che, collegandosi alla Pedemontana, si confermerebbe come un altro polmone importante per le merci da e verso Padova».

L'URGENZA

Un obiettivo più volte auspicato ma ancora quasi irraggiungibile. «Non c'è tempo da perdere» continua Bui «il nostro territorio ha un'opportunità straordinaria: tutte le istituzioni - Comune, Provincia, Camera di commercio in primis - vivono un momento di concordia che forse non si era mai visto da decenni. Questo è il momento non solo di fare proclamare ma di agire programmando il futuro del Padovano per i prossimi 15 o 20 anni». Ma per farlo ci vogliono le idee.

L'ESEMPIO

E gli stimoli per concretizzare il futuro del territorio, Fabio Bui li trova proprio dal mondo produttivo ed industriale. «Il mondo confindustriale di Padova e Treviso» spiega «ha fatto un passo in avanti strategico con una fusione che mira a creare sinergie strategiche perché il Veneto centrale torni a contare ai tavoli nazionali. Ora il percorso di avvicinamento a Venezia e Rovigo lancia una nuova sfida che anche noi dobbiamo cogliere». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LA PROPOSTA DI CETERA

Un colosso attivo al porto di Venezia per realizzare nuovi collegamenti

Potrebbe avere il volto di una grande compagnia internazionale del calibro di Msc global shipping, Maersk o della cinese Cosco l'auspicato socio di una eventuale società di gestione paritetica tra un privato e Interporto di Padova. Tutte e tre le grandi compagnie infatti hanno interessi nell'area portuale di Venezia e potrebbero essere interessati ad una sinergia con

Padova. Un'ipotesi, ancora tutta da ragionare, quella lanciata dal costruttore Antonio Leonardo Cetera che apre nuove prospettive di sviluppo a un Interporto e a un territorio dimenticato dalle istituzioni regionali e nazionali. Una marginalità che ha spinto l'imprenditore a lanciare una nuova sfida: quella di coinvolgere i privati dove il pubblico volta la testa.

LE OSSERVAZIONI AL PIANO REGIONALE

Servono strade e binari o si perdono centralità

Raddoppio del binario verso la stazione, collegamento con il porto di Venezia, utilizzo dell'ex area del porto fluviale dell'idrovia come nuova area logistica, collegamenti stradali verso la Pedemontana. Sono le osservazioni elaborate dall'Interporto guidato da Sergio Gelain, rispetto al piano regionale dei trasporti 2020-2030. Si chiede in primis di mantenere la «centralità logistica e industriale» di Padova nel Veneto.



Sergio Gelain (Interporto)



FABIO BUI
LA PROVINCIA DI PADOVA
DETIENE IL 15,56% DI INTERPORTO

Il raddoppio del binario che collega Interporto alla stazione ferroviaria è previsto da un protocollo d'intesa sottoscritto con Rfi nel giugno del 2017. Ma ad oggi non è stato ancora finanziato. Così come il collegamento con la linea ferroviaria per Venezia, che consentirebbe alla struttura padovana di diventare il retroporto della città lagunare, un hub punto di riferimento dell'intero Alto Adriatico.

Dal punto di vista stradale Interporto evidenzia il rischio di essere in parte tagliati fuori dalla futura Pedemontana. E per questo sulla necessità di intervenire potenziando le arterie di traffico tra Limena, Cittadella e Bassano da una parte, e la nuova Statale del Santo dall'altra. —



Le nuove gru elettriche a portale di Interporto in azione durante operazioni di scarico

IL COMMENTO**Jesolo, grattacieli e sviluppo irrazionale del territorio**

In merito all'ormai clamorosa presenza della criminalità organizzata a Jesolo, non possiamo non rimanere sconcertati dalle reazioni, a nostro parere assolutamente insufficienti e irrilevanti, da parte degli esponenti del mondo politico jesolano.

Sembra quasi, infatti, che la criminalità organizzata sia nata nella nostra zona in modo del tutto casuale e senza alcuna spinta, dovuta magari a un tipo di sviluppo irrazionale che ha visto un tipo di cementificazione che ha permesso l'infiltrazione di forze gestite dalla criminalità stessa.

Jesolo doveva essere la Miami dell'Adriatico o la Las Vegas del Veneto: si ritrova invece a essere la città dei grattacieli che in realtà hanno visto vendere solo una piccola parte di appartamenti. Vediamo molte gru e nuove costruzioni ad ogni angolo di strada.

La domanda, quindi, è semplice: in realtà, negli ultimi vent'anni, quanto si è costruito e quanto, invece, si è venduto? Possibile mai che nessuno oggi sia in grado di dare questi dati che ormai da anni chiediamo senza che mai - sia l'attuale sindaco Valerio Zoggia sia i suoi predecessori a capo di altre giunte comunali - abbiano mai dato soddisfazione a tale richiesta, del tutto legittima?

Questo è il punto fondamentale da cui partire, per meglio comprendere il tipo di sviluppo che si è deciso di dare a Jesolo, ormai da molti anni a questa parte.

Miss Italia e il Billionaire sono ben poca e misera cosa rispetto a ciò che invece dovrebbe realmente preoccuparci.

Salvatore Esposito

Sinistra Italiana



IL PROGETTO

Sulla Romea c'è Venus Venis

La torre di 90 metri prende forma

L'edificio conterrà negozi, albergo e ristorante con vista sulla laguna

Una torre con un albergo ma anche con uno spazio commerciale, su più piani, di 8 mila metri quadri. Da settembre, con la presentazione allo sportello del Comune della pratica per il via libera commerciale collegato al rilascio del permesso a costruire entra nel vivo anche la pratica della torre "Venus Venis", che la società Blo immobiliare intende realizzare a fianco del centro commerciale "Nave de Vero", lungo la bretella che da Marghera porta alla Romea. Dopo il passaggio positivo in commissione Via della Città metropolitana, il

progetto ora può marciare. E se nei mesi scorsi si era parlato di un anticipo dei permessi di costruzione sfruttando il Piano casa, ora il progetto lascia quella strada, modificata con il nuovo piano casa regionale, e si prepara entro i prossimi sei mesi al passaggio decisivo in conferenza di servizio che sarà una procedura congiunta tra Comune e Regione per il rilascio dei permessi commerciali. La torre "Venus Venis" è stata pensata per ospitare otto piani, intermedi, di albergo a cinque stelle con 120 camere.

Ma prevede anche aree destinate al commercio che saranno ospitate nell'ampia base della torre, a due piani, che sovrasta i parcheggi interrati, e su sette piani dei 22 previsti dal progetto. La

superficie commerciale era di 21 mila metri quadri, ridotta ad 8 mila dalle ultime decisioni della Regione Veneto. I costruttori puntano ad insediarsi in marchi dell'alta moda, la pelletteria di lusso, i gioielli e altro ma anche spazi per mostre d'arte e design, pensati per i turisti che amano legare la vacanza all'immancabile shopping. Da qui l'idea di una torre che se ai piani bassi ha spazi commerciali, ai piani alti ospita un albergo comprensivo di Spa benessere e agli ultimi due piani un grande ristorante con la vista dall'alto sull'area circostante.

Nei mesi scorsi c'era stato chi aveva sperato che il progetto avesse le rotelle e lasciasse l'area della Romea per il centro di Mestre, pro-

prio nell'ex Umberto I che ora torna sotto i riflettori con l'operazione da 26,5 milioni di euro (per l'acquisizione all'asta) da parte del gruppo di Francesco Canello. Ipotesi non praticabile visto che la Blo immobiliare è proprietaria dei terreni e deve ottenere un credito edilizio dal Comune, costo 3 milioni. Ma nulla vieta, secondo alcuni, che si possa alla fin fine copiarne la filosofia in via Circonvallazione, con una torre con funzioni alberghiere e commerciali e percorsi e servizi verso via Olimpia, con un nuovo palazzetto e aree sport vicino alla fermata Sfmr i cui cantieri sono ripresi in questi giorni. Una torre al posto delle tre del vecchio, e sorpassato, progetto della Dng. —

Mitia Chiarin





Nella foto grande il progetto della lottizzazione Lando con ipermercato, spazi commerciali e torri di 45 metri. A destra il progetto della torre "Venus Venis" sulla Romea a fianco della "Nave de Vero"

DOLO

Litigi tra le imprese vincitrici lavori fermi alla scuola Manin

Appalto da un milione per la riqualificazione energetica e interventi anti sismici
L'assessore: «Cominceremo a settembre e finiremo per Pasqua 2020»

Durante l'anno gli studenti saranno ospitati nella vicina scuola media Gandhi

Alessandro Abbadir

DOLO. I lavori alla scuola elementare Daniele Manin a Sambruson che dovevano partire a giugno sono fermi al palo. Se tutto fila liscio si comincerà a lavorare da settembre in poi.

L'associazione temporanea di imprese (in questo caso due aziende) che avevano vinto l'appalto non hanno firmato l'avvio dei cantieri per una serie di contenziosi fra loro. A questo punto l'ente locale è stato costretto a rivolgersi alla seconda classificata.

I cittadini avevano notato da settimane i ritardi. E Carlotta Vazzoler, consigliera comunale di opposizione ed ex assessore, ha voluto approfondire la questione.

«Le famiglie si aspettavano l'avvio dei cantieri proprio in estate, un periodo utile se si pensa che le scuole sono chiuse» spiega «Invece, inespugnabilmente, i lavori sono fermi e non si capisce come mai non partono».

I cantieri alla scuola Manin erano stati previsti al via per giugno 2019 dalla giunta guidata dal sindaco Alberto Polo, già un anno fa.

La scuola "Manin" deve essere riqualificata a livello strutturale per renderla più sicura dal punto di vista antisismico; sarà inoltre ottimizzato l'isolamento termico e verranno sostituiti tutti gli infissi.

I lavori, che costeranno complessivamente quasi un

milione di euro, sarebbero dovuti partire proprio alla fine dell'anno scolastico e durare 5 mesi per concludersi entro a fine dell'anno. Ma non sarà così.

«Purtroppo» spiega l'assessore ai Lavori pubblici Giorgia Maschera «una serie di problemi fra chi aveva vinto l'appalto, ha portato alla mancata firma per l'avvio ai cantieri. Ci siamo dovuti rivolgere alla seconda classificata che ha già fatto il sopralluogo. I lavori a questo punto penso potranno partire a settembre. Si tratta di un problema come appare chiaramente, non addebitabile al Comune di Dolo. Con ogni probabilità i cantieri comunque saranno conclusi entro Pasqua 2020».

I disagi per le famiglie comunque e anche per i ragazzi, saranno per quanto possibile, limitati. Durante i 5 mesi di lavoro, le classi della elementare "Daniele Manin" di Sambruson (che ospita oltre 150 alunni) saranno ospitati dalla vicina scuola media Gandhi, come concordato con il personale didattico.

L'amarezza fra i residenti le famiglie e il Comune di Dolo è di non aver potuto sfruttare i tipici "mesi utili" per i cantieri, cioè quelli estivi.

Una considerazione arriva anche dall'assessore comunale Matteo Bellomo. «Urge una normativa che eviti che per aggiudicarsi degli appalti» dice Bellomo «si formino anche fragili cartelli di aziende che possono andare in frantumi per i più svariati problemi di ogni singolo componente. Su questo serve un impegno preciso del governo in carica». —



Il cantiere alla scuola Manin di Sambruson

FOTO PORCILE



BY NC ND AL CUNTI DIRITTI RISERVATI

I numeri

Abusi, ruspe ferme

32.424

Ordinanze di demolizione

Emesse tra il 2004 e il 2018 in 20 comuni italiani che hanno risposto all'indagine "Abbatti l'abuso" di Legambiente. Il 90% delle ordinanze non sono ancora state eseguite

247

Nelle zone costiere

È la media degli immobili sulle coste, che risultano le più deturpate. Mentre nelle zone interne la media è solo di 23 immobili da abbattere in ogni Comune

