

Rassegna del 12/09/2019

SCENARIO

12/09/2019	Gazzettino Treviso	5 Edilizia popolare, Ca' Sugana ristrutturata 50 appartamenti	<i>P. Cal.</i>	1
12/09/2019	Gazzettino Venezia	3 Ferrovia da Mestre a Tessera Due progetti per il ministro	<i>Trevisan Elisio</i>	2
12/09/2019	Giornale di Vicenza	16 Dopo la tragedia del ponte Morandi si cambia: il viadotto sarà in acciaio - La bretella dopo Genova Il viadotto sarà in acciaio	<i>Negrin Nicola</i>	4
12/09/2019	Nuova Venezia	3 Mose senza governance Attesa per commissario e nuovo provveditore	<i>A.V.</i>	6
12/09/2019	Piccolo	14 Porto di Monfalcone verso lo sviluppo Un big della logistica pronto a investire	<i>Garau Giulio</i>	7
12/09/2019	Resto del Carlino Rovigo	5 Lavori, chiude il ponte sull'A13	<i>t.m.</i>	9
12/09/2019	Tribuna-Treviso	14 Parte la pista ciclabile più lunga di Treviso - Appaltata la ciclabile più lunga della città ma i lavori del nuovo Eolo sono fermi	<i>de Wolanski Federico</i>	10

Edilizia popolare, Ca' Sugana ristruttura 50 appartamenti

EDILIZIA

TREVISO Proprio mentre in Regione si sta lavorando per migliorare il regolamento sulle case Ater, a Treviso il Comune mette a disposizione quasi 50 alloggi, 46 per l'esattezza, ristrutturati e pronti per essere assegnati dando così una robusta sforbiciata alle graduatorie.

L'ELENCO

Gli appartamenti rimessi a posto si trovano in varie zone della città: 9 sono a San Liberale, fra via Toscana (2 appartamenti al civico 8 e al civico 20), via Lazio (4 al civico 3) e via Sicilia (1 al civico 17) e rimetterli a posto è costato 420 mila euro. Con un secondo appalto è stata poi ultimata la ristrutturazione di altri 14 alloggi ERP a San Zeno e Sant'Antonino in via Sant'Antonino (3 alloggi al civico 175), via Capuzzo (2 al civico 2), via Vanzo (1 al civico 1, 1 al civico 3, 2 al civico 4) e Vicolo San Zeno (2 al civico A/2, 2 al civico B/3). Anche in questo caso la riqualificazione è stata completa (impianti, pavimentazioni, serramenti) per un importo di circa 650 mila euro.

IL FUTURO

La Giunta inoltre ha approvato i progetti esecutivi relativi agli interventi di ristrutturazione completa degli alloggi di via Vanzo (1 alloggio al civico 2, 1 al civico 5 e 5 al civico 6), via Bianchini (3 al civico 3, 1 al civico 10, 1 al civico 12 e 2 al civico 17, 2 al civico 27) e Vicolo San Zeno (2 al civico B/1, 2 al civico B/2) finanziati dal Programma POR-FESR, strumento attraverso il quale la Regione del Veneto, grazie ai fondi messi a disposizione dall'Unione Europea, dallo Stato e dalla Regione stessa, sviluppa un piano di crescita sociale ed economica. L'intervento prevede la sistemazione completa e la sanificazione,

con il rifacimento degli impianti, elettrici, termici, porte e serramenti dei 7 alloggi situati in via Vanzo per un importo complessivo di 370 mila euro e dei 16 alloggi in via Bianchini e Vicolo San Zeno, per un totale di 800 mila euro che, come detto, saranno finanziati quasi totalmente dal Programma POR - FESR. Nel condominio di via Bianchini 17 e vicolo San Zeno B/2 verranno pure ripassati i manti di copertura a seguito di infiltrazioni mentre nell'immobile di via Bianchini 3 e vicolo San Zeno B/1 verrà realizzata una rampa esterna per l'accesso ai disabili.

SODDISFAZIONE

«Questa Amministrazione sta dimostrando grandissima attenzione nei confronti dei quartieri e delle politiche sociali per garantire ai cittadini appartamenti rinnovati e accoglienti - dice il sindaco Mario Conte - abbiamo comunque ereditato una città con 140 alloggi Erp da ristrutturare completamente e ci siamo mossi subito per prendere per mano la situazione con gli interventi necessari». «Questa Amministrazione è sempre più presente nell'ambito della riqualificazione degli alloggi popolari - aggiunge l'assessore ai Lavori Pubblici Sandro Zampese - per aumentare la disponibilità di quote residenziali per fasce di popolazioni meno abbienti o comunque in possesso dei requisiti. Tali operazioni sono portate avanti in sinergia con l'Assessore alle Politiche Sociali Gloria Tassarolo che indicherà, in base alle istanze, i nuclei familiari ai quali verranno assegnati gli alloggi rinnovati e riqualificati nella totalità. Per la riqualificazione degli alloggi sfitti stiamo già intervenendo grazie al Programma POR - FESR».

P. Cal.



IL SINDACO Soddisfatto per la ristrutturazione



Ferrovia da Mestre a Tessera Due progetti per il ministro

► Paola De Micheli, la nuova titolare delle Infrastrutture, dovrà sciogliere il nodo sul collegamento con l'aeroporto

► I tecnici stanno lavorando sull'idea di "circolare" attorno al Marco Polo: la data fissata è il 2025

LA LINEA SAREBBE STRATEGICA PER LO SCALO E LA CITTA' MA AL MOMENTO E' TUTTO FERMO

IL PIANO DI ITALFERR PREVEDE ANCHE UNA TRATTA IN GALLERIA VICINO AL CAPOLINEA

MOBILITÀ

MESTRE La bretella ferroviaria per portare i treni dell'alta velocità all'aeroporto Marco Polo è uno dei nodi che il neo ministro alle Infrastrutture, la dem Paola De Micheli, deve sciogliere definitivamente. Non è un nodo scorsoio come quello delle grandi navi e del Mose ma anche questo è un bel "cappio" da affrontare. Anche perché la situazione, come per le altre grandi opere in ballo a Venezia, è tutt'altro che chiara.

IL NODO

Il problema è proprio questo, il cappio: per portare i treni e quindi i passeggeri all'aeroporto serve una deviazione dalla linea Milano-Trieste all'altezza di Dese, da lì partirà una linea diretta che, all'altezza del Marco Polo, scenderà sottoterra e circonda l'area aeroportuale con un cerchio, un cappio appunto, per poi proseguire fino a ricongiungersi con la Milano-Trieste. Save, la società di gestione dello scalo, preferisce questa soluzione perché il cappio è un circuito che consente ai treni di viaggiare sempre nella stessa direzione invece di doversi fermare al Marco Polo (come avverrebbe con una stazione di testa) e poi essere costretti a tornare indietro per riprendere la linea Venezia-Trieste: per rendere l'idea, col percorso circolare i treni si fermerebbero e ripartirebbero, senza perdere tempo per fare un pezzo di strada a ritroso, come avviene ad esempio a Mestre; invece, con una stazione di arrivo (di testa appunto), i treni vi giungerebbero e poi dovrebbero tornare indietro per lo stesso percorso fatto all'andata, come a Firenze. Tra le due ipotesi, nel caso di Mestre-Tessera ci sono pochi minuti di diffe-

renza, più veloce il percorso col cappio, dieci minuti in più con la stazione di testa, ma dal punto di vista strategico è tutta un'altra cosa offrire ai viaggiatori una linea vera e propria invece che un cul de sac, è anche una questione di prestigio per quello che è il terzo scalo intercontinentale italiano dopo Roma e Milano Malpensa. Inoltre sarebbe il vero completamento del sistema intermodale di collegamenti per l'aeroporto, finalmente servito da autostrada, mezzi pubblici, treno e mezzi acquei per Venezia.

IL PROGETTO

Il progetto originario di Italferr presentato ad aprile 2018 prevede che il percorso di 12,3 chilometri dalla stazione di Mestre all'aeroporto, con 3 chilometri e mezzo di bretella da Dese a Tessera, una parte in galleria fino alla stazione sotterranea al Marco Polo, sia pronto entro il 2025 ma l'ultima dichiarazione ufficiale del Ministero dei Trasporti (Mit) quando era ancora guidato dal ministro Danilo Toninelli è una nota di risposta al parlamentare veneziano del Pd Nicola Pellicani: lo scorso maggio il Mit confermò che la bretella si farà con i 425 milioni a disposizione e aveva annunciato addirittura la nomina di un commissario (grazie al decreto Sblocca cantieri) per realizzarla. Dal resto di quella nota, però, emergeva che il progetto era diverso, prevedendo due fasi funzionali, la prima per costruire una linea a doppio binario e la predisposizione per la futura chiusura a cappio, e la seconda fase per realizzare il cappio. In tal modo, diceva il Mit, si andava incontro ad osservazioni arrivate dal Parlamento durante l'esame del Contratto di programma 2017-2021, e si risparmiava



no circa 67 milioni di euro di approfondimenti progettuali.

Il presidente di Save, Enrico Marchi, diplomaticamente prese atto con favore della conferma dell'intero progetto ma, allo stesso tempo, rigettò la nuova ipotesi delle due fasi: «Si reputa che la bretella ferroviaria non possa che essere realizzata in un'unica soluzione così come fino ad oggi strutturata, sia per motivi di funzionalità, che di costi».

LE DIFFERENZE

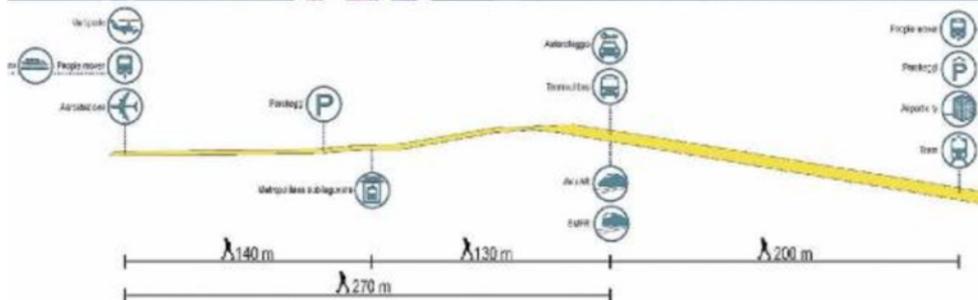
E la delegata del sindaco Luigi Brugnaro per i rapporti con l'aeroporto, la consiglia comunale di FI Deborah Onisto, molto meno diplomaticamente parlò di un «comunicato scritto in politiche da un Ministero retto da una forza politica che si fa baluardo della trasparenza e della chiarezza, e del resto l'atteggiamento su Mose e grandi navi fa scuola purtroppo. Non si capisce niente, salvo che non solo il 2025 come data di inaugurazione ma pure la stessa bretella sono a rischio. Da ben due anni, il sindaco Brugnaro in primis, stiamo sollecitando Rfi, Italferr e Ministero per ottenere spiegazioni ma invano».

Da fonti romane, dopo di allora si è appreso che i tecnici sarebbero tornati a lavorare decisamente sul cappio, abbandonando dunque l'idea della stazione di testa, e che il piano completo sarebbe stato pronto per agosto.

In laguna non se n'è saputo nulla, e siamo a settembre, e l'unica novità positiva è stata, a fine luglio, l'autorizzazione alla realizzazione della bretella da parte del Cipe (il Comitato interministeriale per la programmazione economica) che l'ha definita strategica, uno dei tanti passaggi necessari per arrivare alla meta.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



AEROPORTO TESSERA Come si intersecheranno i percorsi: sotto terra quelli ferroviari e in superficie quelli automobilistici e acquei

VICENZA

Dopo la tragedia del ponte Morandi
si cambia: il viadotto sarà in acciaio

NEGRIN PAG 16

LA GRANDE OPERA. Il crollo del ponte Morandi ha spinto i tecnici a cambiare il progetto iniziale

La bretella dopo Genova Il viadotto sarà in acciaio

Anas ha deciso di modificare i materiali del cavalcavia su viale del Sole
Non sarà più utilizzato il calcestruzzo: la variante costerà due milioni

È necessario incrementare mezzi e uomini per rispettare il cronoprogramma

GIOVANNI ROLANDO
CONSIGLIERE COMUNALE PD

Nicola Negrin

«C'è un problema». Claudio Cicero, come al suo solito, non ci gira troppo attorno e va dritto al punto: «Sì - continua l'assessore alle infrastrutture - sul primo stralcio della tangenziale c'è un problema». E non è un problema da poco: «Anas ha voluto cambiare il profilo del viadotto di viale del Sole e fintantoché non sarà approvata la perizia di variante già sottoscritta dall'impresa appaltatrice, i lavori per quella che è la parte più importante dell'infrastruttura non potranno andare avanti». Se poi ci si mette le interferenze non previste, i reperti archeologici e il recepimento dei pareri dell'Arpav sul monitoraggio ambientale, si capisce come mai quella strada di 5,3 chilometri che doveva essere portata a termine entro il 6 agosto del 2020 (limite poi spostato a dicembre dello stesso anno) stia procedendo a passo decisamente lento.

DOPO GENOVA. Sia chiaro, la richiesta di Anas è legittima e trova giustificazione, anche, da quanto accaduto a Genova con il ponte Morandi. «Dopo i vari disastri avvenuti in giro - prosegue Cicero che ha illustrato la sua relazione sullo stato d'avanzamento nel

corso del dibattito in Consiglio richiesto dal consigliere dem Giovanni Rolando - Anas ha voluto modificare profondamente il viadotto: da quattro a tre campate. E soprattutto non sarà più in cemento armato, ma verrà realizzato in acciaio. Oggi si tende a utilizzare questo materiale perché è più duraturo nel tempo, purché sia opportunamente trattato». Il cambiamento sarà nella sostanza e nella forma, considerato che il cavalcavia che si estende per 116 metri è l'opera più costosa e impattante di tutta la tangenziale. E il fatto che non venga più costruito con il calcestruzzo ma con «carpenteria metallica» comporta un incremento dei costi (2 milioni) e la necessità di chiedere la modifica del progetto originario.

GLI ALTRI PROBLEMI. Ma non c'è solo la modifica del profilo. «Anas ha certificato che nel corso dell'esecuzione dei lavori sono emerse ulteriori problematiche - continua Cicero - a partire dai 25 fronti archeologici spuntati sotto il terreno, dei quali 17 sono conclusi e svincolati. Ad oggi il punto più critico riguarda lo svincolo nord, accanto a strada Pasubio: i reperti stanno creando notevoli condizionamenti al prosieguo dell'attività. Anche perché si trovano proprio dove dovrebbe sorgere una rotatoria di servizio». Così come il viadotto, anche i reperti sono stati inseriti nella perizia di variante «poiché hanno finora già comportato una spesa maggiore di 800 mila euro». Nello stesso documento sono stati inseriti il re-

cepimento del parere di Arpav e la risoluzione delle interferenze.

I RIMPALLI. Tra varianti e modifiche la situazione continua a essere poco chiara. Ed è lo stesso Cicero a confermarlo. «Anas - aggiunge - dà la colpa all'azienda; dice che, nonostante l'impegno assunto con la sottoscrizione della variante in data 9 agosto 2019, l'impresa ad oggi ha ritenuto opportuno rallentare i lavori. Anas aggiunge che nonostante la possibilità di eseguire lavori previsti contrattualmente, la ditta non ha le risorse necessarie per garantire l'avanzamento nei tempi programmati». Dall'altra parte, però, c'è la posizione dell'azienda «che ho voluto sentire personalmente», prosegue l'assessore alle infrastrutture: «Se la ditta non ha l'approvazione della variante al viadotto - afferma - non può proseguire con i lavori. O meglio, potrebbe fare il vecchio viadotto a quattro pile. Se esegue i lavori del nuovo cavalcavia, senza avere il via libera definitivo, rischia di trovarsi scoperta a livello economico». Finora sono stati liquidati 4,5 milioni. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'avanzamento dei lavori nei terreni accanto a viale del Sole dove sarà realizzato il viadotto. COLORFOTO



Un vecchio rendering del cavalcavia di innesto con la bretella



I reperti hanno complicato i piani

GRANDI OPERE

Mose senza governance Attesa per commissario e nuovo provveditore

Le nomine di De Stefano e di Renzi non sono mai state formalizzate. Dighe in ritardo in laguna la reggenza affidata ai due vice

Zincone e Sorrentino due nomi possibili pole per subentrare a Linetti, in pensione

VENEZIA. Il Mose è rimasto senza governo. Se n'è andato Raffaele Cantone, il presidente dell'Anac che aveva nominato gli amministratori straordinari dopo lo scandalo del 2014. Se n'è andato anche Roberto Linetti, Provveditore alle Opere pubbliche in pensione dall'1 settembre. Sull'altro fronte è sfumata la nomina del commissario Sblocca cantieri Gaetano De Stefano, il colonnello dei carabinieri responsabile del settore Demanio militare a nuovo commissario per il Mose. Era stato indicato dall'ex ministro Danilo Toninelli, ma non è mai arrivato il decreto di nomina del Presidente del Consiglio.

Vuota per ora anche la cassella del nuovo provveditore alle Opere pubbliche. Anche qui Toninelli aveva indicato poche ore prima di lasciare il ministero di Porta Pia il dirigente del Consiglio superiore dei Lavori pubblici Emanuele Renzi. Anche qui la nomina non è stata formalizzata. E sembra allontanarsi. Pronti già molti ricorsi da parte degli altri 30 candidati che avevano presentato il curriculum: «Non è stato fatto il confronto tra i curricula come prevede la legge, siamo pronti al ricorso».

Renzi, soltanto omonimo dell'ex premier, ha svolto una carriera tutta interna al ministero. Senza esperienze nei provveditorati locali, e nemmeno in laguna. Dove ha ricevuto qualche incarico di collaudo per il Mose e gli impianti tecnici. Al Consiglio Superiore si è occupato di certificazioni di grandi aziende e del servizio tecni-

co centrale.

Dunque chi prenderà il posto di Linetti? L'ormai ex provveditore ha lasciato la scena dopo aver cercato in tutti i modi di raddrizzare la barca del Mose che fa un po' acqua da tutte le parti. Forse sperava in una proroga, o in qualche altro incarico che valorizzasse la sua esperienza. Ma come spesso accade in questi casi, il telefono non ha squillato. Negli ultimi tempi aveva avuto scontri verbali sempre più frequenti con gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. «Ma anche noi siamo rappresentanti dello Stato, si deve trovare un accordo», aveva risposto Fiengo.

Adesso chi guiderà le fasi di avviamento del Mose e le sperimentazioni? Stando al cronoprogramma l'opera dovrebbe essere conclusa e collaudata il 31 dicembre del 2021. Ma i ritardi si accumulano. Colpa di guasti tecnici non ancora risolti e di una *governance* che segna il passo.

In questi giorni a "guidare" le complesse operazioni della salvaguardia ci sono i due dirigenti più alti in grado di palazzo Dieci Savi. La vice di Linetti (e prima degli altri presidenti) Cinzia Zincone e il funzionario responsabile dell'Ufficio contratti, Francesco Sorrentino. I loro sono due nomi possibili per la nuova nomina alla successione a Linetti. —

A.V.

© BY NC ND AL CUNO DIRITTI RISERVATI



Una prova delle paratoie: il Mose è rimasto senza governance

SCENARI

Porto di Monfalcone verso lo sviluppo Un big della logistica pronto a investire

D'Agostino: «La sinergia tra scali regionali con traffici diversi inizia a fruttare. Guardo al prossimo passo con Porto Nogaro»

«Punto franco solo a Trieste, ma si può arrivare vicini ad altre province»

Giulio Garau

MONFALCONE. «La sinergia tra i porti e gli interporti della regione comincia a dare i suoi frutti. C'è un operatore importante che vuole investire nello scalo di Monfalcone». Niente nomi. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale Zeno D'Agostino ha confermato che è un'offerta seria, la trattativa è all'inizio ed è coperta da riserbo. Ma l'annuncio, dato a una folta e attenta platea di operatori portuali, logistici e rappresentanti degli interporti riuniti martedì sera al Marina Lepanto, a un convegno organizzato da Lions Club di Monfalcone e Propeller, ha reso ancora più densa l'atmosfera. Un seminario dedicato ai punti franchi e al possibile ruolo di Monfalcone una volta concluso l'iter di passaggio con Trieste all'interno dell'Autorità di sistema.

E dalle oltre tre ore di interventi è emersa per la prima volta un'unità di intenti, politica ed economica, dei vari soggetti che lavorano nel settore logistico del Fvg delineando finalmente la realizzazione di una piattaforma logistica integrata regionale. D'Agostino non ha aggiunto dettagli sull'inve-

stire che si sta affacciando al porto di Monfalcone (attualmente nello scalo operano Compagnia portuale, Midolini, Cetal, Marter-Neri, e Cimolai) - si sa che è un'impresa logistica internazionale di grosso calibro - ma ha confermato che l'entrata in funzione (entro fine anno) dell'Autorità di sistema per i due porti con un unico soggetto interlocutore sta creando grande interesse sul mercato.

«Stiamo perfezionando l'ingresso di Monfalcone, ma guardo già al prossimo passo con Porto Nogaro» ha anche aggiunto D'Agostino che ha voluto subito chiarire che «non è possibile estendere il porto franco alle aree di Monfalcone, è una prerogativa della provincia di Trieste. Ma non è detto che non si possa arrivare molto vicino...». Una battuta con seri fondamenti visto nella zona del Lisert, a pochi passi dalla zona di Trieste, c'è un'area industriale dove stanno investendo i cinesi.

E che l'aria sia cambiata e che sia molto favorevole a nuovi insediamenti lo ha detto anche il sindaco, Anna Cisint che ha confermato la «strada spianata» al passaggio di Monfalcone all'Autorità di sistema sotto la regia di D'Agostino, che vede anche la partecipazione del Comune di Monfalcone che sta lavorando sul nuovo Piano regolatore del porto (assieme alla Regione) e preme

per la conclusione dell'escavo del canale di accesso. «Il nostro porto deve volare sul fronte economico e dell'occupazione. Ora come non mai c'è l'allineamento degli interessi», ha detto il sindaco in conclusione. D'Agostino ha spiegato che il successo dell'integrazione sta nella «complementarietà dei due scali» che fanno traffici diversi. Un porto la cui frastagliata crescita è stata accompagnata al meglio dall'Azienda speciale porto di Monfalcone, come ha confermato il vicepresidente della Camera di commercio della Venezia Giulia, Gianluca Madriz, che ha assicurato l'appoggio allo sviluppo dopo la vendita delle aree all'Autorità di sistema per 15 milioni.

Si sono approfonditi poi i risvolti industriali con il presidente di Confindustria Venezia Giulia, Sergio Razeto che ha confermato come Monfalcone sia diventato il principale polo industriale e navalmeccanico del Fvg. Tra gli interventi di rilievo quello di Stefano Visintin, presidente di Confetra Fvg che ha fatto emergere i nodi sui quali la gli operatori logistici chiedono una soluzione; e infine quello di Davide Belloni, direttore interregionale dell'Agenzia delle Dogane, da poco insediato, che ha assicurato la disponibilità al dialogo con tutti i soggetti e sottolineato la necessità del rispetto del codice doganale europeo. —

© BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI





Una veduta del porto di Monfalcone Foto Katia Bonaventura

INFRASTRUTTURE Stop sul cavalcavia di Costa per 16 giorni, modifiche alla viabilità

Lavori, chiude il ponte sull'A13

IL PONTE sul cavalcavia dell'A13 che collega Costa a Villamarzana resterà chiuso per 16 giorni, dalle 22 di sabato a mezzanotte di lunedì 30 settembre. L'annuncio è del sindaco di Costa, **Gian Pietro Rizzatello**. «La società Autostrade a seguito dei controlli effettuati sui cavalcavia in tutta la rete aveva deciso già da qualche mese alcuni lavori urgenti — spiega il primo cittadino —. L'urgenza è peraltro ancor più forte per il passaggio settimanale di centinaia di camion oltre i 35 quintali sulla strada che collega l'area industriale del paese, con il casello autostradale». La Provincia ha emesso una ordinanza integrata nei giorni scorsi da quella della polizia locale associata del Medio Polesine, nella quale vengono indicate tutta una serie di direttive per la modifica della viabilità. L'Amministrazione in questi mesi ha ottenuto da parte di Autostrade di ridurre il periodo di chiusura da 60 a 15 giorni.

t. m.



**Il sindaco di Costa
Gian Pietro Rizzatello**



COLLEGERÀ LA PROVINCIA ALL'OSPEDALE

Parte la pista ciclabile più lunga di Treviso

Appaltati dal Comune i lavori per la costruzione della pista ciclabile più lunga di Treviso: quella che collegherà l'area della sede della Provincia con l'ospedale Ca' Foncello. Il cantiere vale 1,7 milioni di euro.

Sono i fondi arrivati con il bando periferie che però sta andando a rilento nel resto della città. La riqualificazione del campetto Eolo, avviata due mesi fa, è infatti ancora al palo. **DE WOLANSKI / APAG.14**

LAVORI PUBBLICI

Appaltata la ciclabile più lunga della città ma i lavori del nuovo Eolo sono fermi

I cantieri del "Bando periferie" partono a rilento. In viale Brigata Marche due mesi dopo il taglio del nastro è tutto bloccato

È partita con il freno a mano tirato la prima tranche dei cantieri del "Bando periferie", maxi operazione da 13 milioni di finanziamento ministeriale che prevede cinque distinti interventi tra Santa Maria del Rovere e Selvana. Dei tre interventi appaltati a giugno solo uno ha mosso i primi passi. Un quarto aspetta da quattro mesi la definizione del vincitore del contratto e il quinto - quello per la grande ciclabile che collegherà Santa Maria del Rovere a Sant'Antonino - è appena stato chiuso assegnando l'intervento alla Ghiaie Ponte Rosso. Valore del cantiere: 1,5 milioni.

LA CICLABILE

Mesi fa sembrava il primo cantiere destinato a partire tra i cinque previsti dal progetto lanciato dalla passata amministrazione Manildo. Ma tra ricorsi al Tar e approfondimenti è finito in fondo alla classifica. Solo due giorni fa infatti Ca' Sugana ha ufficializzato il vincitore della gara per la realizzazione del percorso ciclo-pedonale che

dal quartiere a nord del centro percorrerà le aree verdi dietro Selvana passando per le piscine, entrerà a Fiera scavalcando lo Storga alle spalle del Gescal, attraverserà il Sile all'altezza del passaggio pedonale sul retro del Ca' Foncello per entrate in ospedale e poi proseguire verso Sant'Antonino. Sarà la pista riservata alla mobilità leggera più lunga della città. Quasi cinquanta le ditte in gara per un appalto che valeva 1,7 milioni sui 2,9 milioni di costo totale del progetto; un piano che oltre alla definizione della ciclopedonale prevede la realizzazione di ponticelli, aree ristoro sulla via, segnaletica e quant'altro. L'azienda di Pordenone avrà 240 giorni per consegnare l'opera. Ma da quando? Tutto da vedere.

RITARDIE ATTESE

Le tempistiche per l'avvio dei cantieri del "Bando periferie" sono assai ballerine. E lo testimoniano i primi tre interventi già appaltati. Il cantiere per la riqualificazione del campetto Eolo, appalta-

ta a giugno, è stato ufficialmente inaugurato dal Comune due mesi fa (i tempi di esecuzione erano stati fissati in 4 mesi) ma i lavori iniziati con l'abbattimento delle recinzioni si sono praticamente fermati lì. In zona ci sono un escavatore, fermo, ed erba alta. I cantieri per la riqualificazione dell'area esterna delle piscine di Selvana? Anche quello appaltato a giugno, è stato affidato solo in agosto e non ha ancora mosso operaio o zolla di terra. L'unico a dare segni di attività è quello per la riqualificazione dell'impianto sportivo alle Acquette.

PIAZZA IN STAND BY

Tempi tutti da definire invece per il principale intervento di tutto il pacchetto del "Bando periferie": quello per la riqualificazione di piazza Martiri Belfiore e vie limitrofe, pari a 4 milioni. Il bando pubblicato in primavera si è chiuso a maggio. Da allora, ammesse le nove ditte concorrenti, si è ancora in attesa di un responso di gara. —

Federico de Wolanski





TUTTI GLI INTERVENTI

Pacchetto da 13 milioni per mobilità, piazza e sport

L'area dell'ex campo sportivo Eolo – in alto – diventerà un parco pubblico con spazi per relax e sport. È uno dei cinque interventi del "Bando periferie" che interverranno su mobilità e impianti sportivi.

