

Rassegna del 08/02/2019

ANCE VENETO

08/02/2019 Cronaca Del Veneto 2 Il Presidente del Porto di Venezia al Consiglio Generale ... 1

ASSOCIAZIONI ANCE

08/02/2019 Arena 18 Edilscuola, un rilancio al futuro per i 70 anni ... 2

08/02/2019 Cronaca di Verona 6 Edilscuola in cerca della sua storia ... 3

SCENARIO

08/02/2019 Avvenire 10 Così la muffa mina la salute nelle cassette del terremoto - Casette con muffa Abitanti in allarme Gabrielli Chiara 5

08/02/2019 Corriere del Veneto Venezia e Mestre 15 Cerca operai sui social, rispondono in 5.000: scattano le assunzioni - Dopo l'appello social si candidano in 5.000: scattano le assunzioni Favero Gianni 7

08/02/2019 Corriere delle Alpi 17 Vernizzi: «Arrivano 130 milioni» - Vernizzi: «Lavori completati in un anno» De Rosa Gianluca 9

08/02/2019 Corriere delle Alpi 17 Gran parte dei fondi in arrivo destinati alla vallata agordina Dierre 11

08/02/2019 Corriere delle Alpi 16 Pozza si appella al Tirolo «Serve lo sbocco a nord» - Autostrada, appello al Governo del Tirolo «Sbocco a nord» Dal Mas Francesco 12

08/02/2019 Gazzettino Belluno 2 Viabilità a pezzi: servono 108 milioni - Viabilità da rifare: i conti non tornano Tibolla Alessandro 13

08/02/2019 Gazzettino Belluno 5 Prolungare l'A27: Pozza è d'accordo e bussa al Tirolo - A27: Pozza cerca il dialogo col Tirolo Tormen Damiano 16

08/02/2019 Giornale di Vicenza 7 Valdastico Nord, accolto anche il ricorso da Cogollo ... 18

08/02/2019 Mf 11 Ihi ci ripensa. Ora per Astaldi resta in corsa soltanto Salini - Astaldi, c'è solo Salini Impregilo Follis Manuel 19

08/02/2019 Nuova Venezia 24 Lavori del Mose sarà demolito il cantiere dei cassoni - Mose, il cantiere dei cassoni sarà demolito Vitucci Alberto 20

08/02/2019 Nuova Venezia 24 Ex Gasometri Il progetto di palestra e appartamenti si decide a marzo E.P. 21

08/02/2019 Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso 11 Pozza: «Patto di ferro con l'Austria per l'A27» ... 23

08/02/2019 Piccolo 16 Il porto di Trieste investe 130 milioni su ventidue progetti europei ... 24

08/02/2019 Sole 24 Ore 2 L'Italia Bloccata - 3 - Catania-Ragusa, quel gioco dell'oca che mette il freno alle quattro corsie Amadore Nino 25

08/02/2019 Trentino 27 «Valdastico a Marco scelta lungimirante per lo sviluppo vero» ... 27

ANCE VENETO

IL PRESIDENTE DEL PORTO DI VENEZIA AL CONSIGLIO GENERALE

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, **Pino Musolino**, ha incontrato a Padova il presidente di **Ance Veneto**, **Giovanni Salmistrari** con il Consiglio Generale dell'associazione illustrando progetti, piani di sviluppo e le sfide future del Porto di Venezia. Un incontro proficuo e cordiale che ha messo sotto la lente di ingrandimento temi strategici per il territorio e per le due realtà consolidando un dialogo avviato già da tempo.



Salmistrari e Musolino



Costruttori. Serie di iniziative per uno storico istituto di formazione

Edilscuola, un rilancio al futuro per i 70 anni

Un punto di riferimento per migliaia di operatori
Scalzotto: «Settore chiave e rete per le imprese»

Per celebrare i 70 anni, Fondazione Edilscuola ha dato il via a una serie di eventi fino a fine settembre. Occasioni per ritrovare e festeggiare allievi e insegnanti e, nel contempo, per avviare un momento di riflessione sul futuro della formazione degli operatori del costruire e, più in generale, sui cambiamenti e le innovazioni del lavoro edile. Sono in programma convegni, realizzazioni di video con testimonianze, la presentazione di un libro fotografico, sino alla cerimonia finale in autunno.

Alla cerimonia di presentazione delle iniziative, nella sede della Provincia, sono intervenuti il presidente della Provincia di Verona, Manuel Scalzotto, Marco Perizzolo, presidente di Fondazione Edilscuola, Carlo Trestini, presidente di Ance Verona, Annalisa Barbetta, vicepresidente Fondazione Edilscuola e Libero Cecchini, architetto e primo direttore della Fondazione nel 1949.

Edilscuola ha formato, dal 1949 a oggi, migliaia di operatori dell'edilizia a vari livelli: giovani in attesa di inserirsi nel settore, lavoratori motiva-

ti a migliorare le proprie competenze professionali e tecnici di cantiere. Negli ultimi decenni, i corsi sono stati frequentati anche da laureati tecnici, ingegneri o architetti, per aggiornarsi sui temi dell'innovazione, della qualità e della sicurezza in edilizia.

Prima tra le figure emerite che hanno fatto la storia di Edilscuola: l'ingegner Giuseppe Voi (1908-1994), fondatore e presidente dal 1949 al 1994 oltre che del collegio Costruttori edili veronese (1946-1986).

Scalzotto: «L'edilizia è un motore dell'economia scaligera e va tutelata, resa competitiva sul mercato. Edilscuola ha avuto e avrà un ruolo determinante. La formazione è fondamentale per trasmettere le competenze, ma lo è anche perché in aula si mettono in rete imprese, professionisti o studenti che entreranno nel mondo del lavoro».

Edilscuola ha messo a disposizione un numero di telefono (045.523366, dalle 9 alle 12, dal lunedì al venerdì) per tutti gli ex insegnanti, collaboratori e allievi che volessero partecipare alle celebrazioni del 70esimo. ●



La presentazione dell'iniziativa in Provincia



SI CELEBRANO I 70 ANNI DI ATTIVITÀ

EDILSCUOLA IN CERCA DELLA SUA STORIA

All'incontro l'architetto Libero Cecchini, classe 1919 e primo direttore della Fondazione

Fondazione Edilscuola di Verona compie il 70° anno di attività. La storica istituzione veronese, senza scopo di lucro, che ha come mission la formazione di giovani, lavoratori e tecnici del settore delle costruzioni, iniziò la sua attività formativa nel 1949. Per celebrare questo importante traguardo, Fondazione Edilscuola ha dato il via a una serie di eventi, da realizzare di qui a fine settembre. Per ritrovare e festeggiare allievi e insegnanti, protagonisti di questi sette decenni di attività e, nel contempo, per avviare un momento di riflessione sul futuro della formazione degli operatori del costruire e, più in generale, sui cambiamenti e le innovazioni del lavoro edile. Sono in programma convegni, realizzazioni di video con testimonianze, la presentazione di un libro fotografico, sino alla cerimonia finale in autunno. Alla conferenza stampa di presentazione degli eventi partecipano **Marco Perizzolo** presidente di Fondazione Edilscuola, **Manuel Scalzotto** presidente Provincia di Verona, **Carlo Trestini** presidente di ANCE Verona, **Annalisa Barbetta** vicepresidente Fondazione Edilscuola e **Libero Cecchini** architetto e

primo direttore di Fondazione Edilscuola nel 1949. Nel corso di questi sette decenni Fondazione Edilscuola ha formato molte migliaia di operatori del settore, a vari livelli: giovani in attesa di inserirsi nel settore, lavoratori motivati a migliorare le proprie competenze professionali e tecnici di cantiere. Negli ultimi decenni, i corsi di Edilscuola sono stati frequentati anche da laureati tecnici - ingegneri o architetti - intenzionati ad aggiornarsi sui temi dell'innovazione, della qualità e della sicurezza in edilizia. La Fondazione Edilscuola ha avuto il merito di restare fedele alla propria vocazione di ente di formazione per la qualificazione dei lavoratori delle costruzioni e, nel contempo, di essere anticipatrice dei tempi promuovendo, anche in collaborazione con l'Università, processi di innovazione tecnica e gestionale per la qualità del costruire. Le sue attività hanno accompagnato, nel corso di questi settant'anni, lo sviluppo della città e del territorio veronese: dalla ricostruzione post-bellica, allo sviluppo del settore negli ultimi decenni del secolo scorso, fino alla crisi che ha coinvolto il settore nell'ultimo decennio. Un gran-

de patrimonio di conoscenza, innovazione ed esperienza i cui protagonisti sono stati gli allievi, gli insegnanti e tutti coloro che hanno collaborato allo sviluppo della Fondazione Edilscuola. "Vorremmo rivederli - ha detto il presidente di Fondazione Edilscuola Marco Perizzolo - e incontrarli tutti, uno per uno. Non sono pochi, ma l'intendimento è di dare a ciascuno la parola per un ricordo e una riflessione: l'invito, rivolto a tutti, è di contattarci, presentarsi e raccontarci la propria personale storia con l'Edilscuola". Il numero che Edilscuola mette a disposizione di tutti gli ex insegnanti, ex collaboratori ed ex allievi è lo 045.523366 (h 9-12, lunedì-venerdì). "Ricordare il grande passato di Fondazione - dice la vice presidente Annalisa Barbetta - è importante per vivere con più consapevolezza il suo presente e per dare lo slancio necessario ad interpretare ed affrontare le future, nuove sfide dell'intero comparto delle costruzioni". E Carlo Trestini, Presidente ANCE Verona: Fondazione Edilscuola resta un patrimonio prezioso e vivo non solo per la categoria dei costruttori, ma per tutto il nostro territorio".





L'architetto Libero Cecchini ha 100 anni e non ha voluto mancare all'incontro



SISMA 2016 Interi paesi colpiti non saranno ricostruiti nello stesso luogo: resta elevato il rischio idrogeologico

Così la muffa mina la salute nelle casette del terremoto

Gabrielli a pagina 10

LE SOLUZIONI ABITATIVE D'EMERGENZA

Casette con muffa Abitanti in allarme

Scatta la denuncia del Comitato "Terre in moto Marche": dalle analisi effettuate i funghi che si sono formati nelle abitazioni temporanee sono dannosi per la salute e portatori di infezioni.

Macerata

La muffa che si è formata nelle casette potrebbe essere "pericolosa per la salute". Scatta la denuncia del comitato Terre in moto Marche, dopo che gli abitanti delle Sae (le soluzioni abitative d'emergenza) si sono dovuti attivare pagando a proprie spese le analisi nei laboratori privati. Dai risultati, emerge la presenza di *aspergillus flavus* e *aspergillus niger* in quelle muffe: funghi, in altre parole, potenzialmente tossici o portatori di infezioni. «Da mesi – fanno notare dal comitato – centinaia di persone sono costrette a vivere in casette che presentano evidenti problemi strutturali con muffe e funghi che dopo i

lavori di ripristino si sono puntualmente ripresentati». Sono in corso i sopralluoghi congiunti di Regione Lazio e Cns, intanto, anche sulle casette di Amatrice: scopo delle attività dei tecnici è quello di verificare la funzionalità dei moduli abitativi, dopo le tante segnalazioni anche da qui di muffa e infiltrazioni d'acqua e umidità, guasti e malfunzionamenti. I residenti, lì come nelle Marche, resistono a tutto, compreso il freddo intenso di questi giorni.

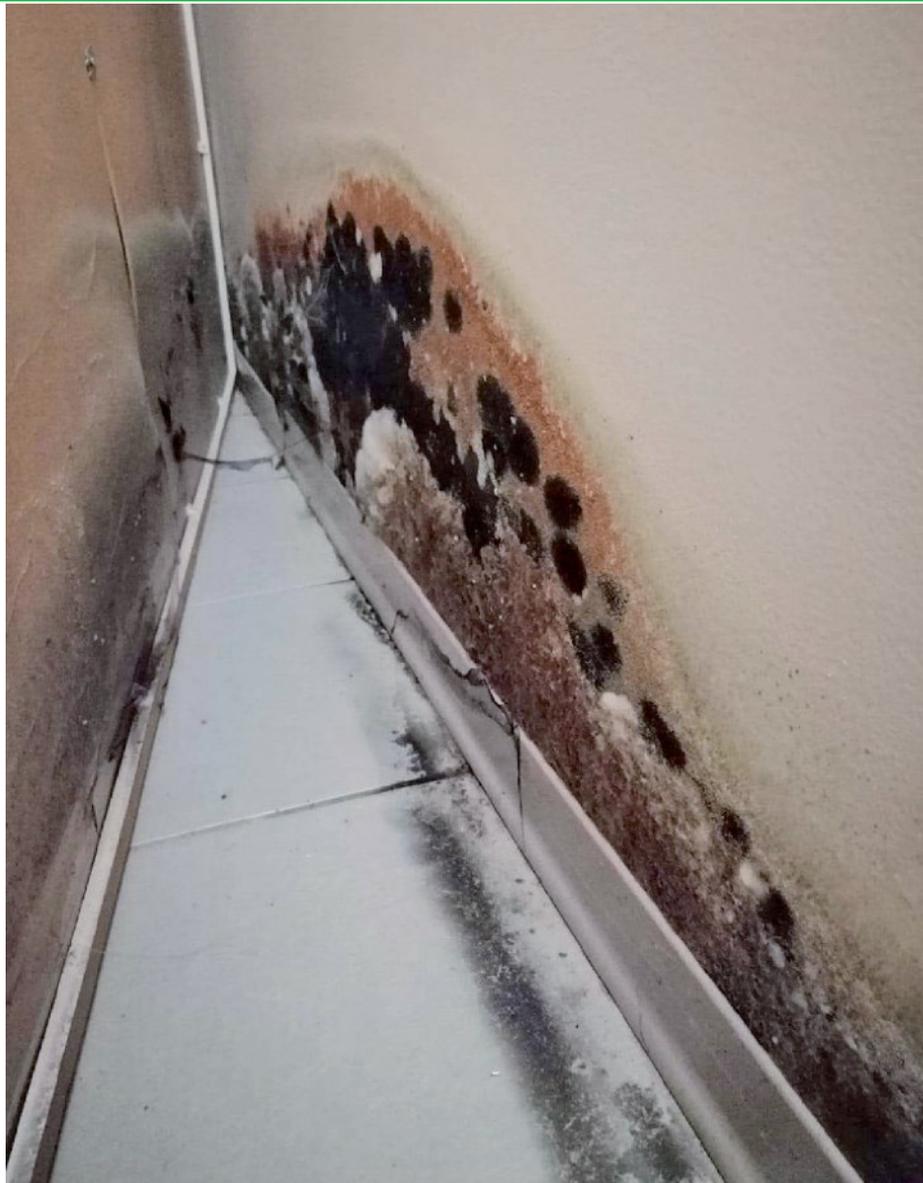
Nel frattempo la Cgil di Macerata lancia un nuovo allarme: un aspetto preoccupante riguarda proprio i costi di costruzione delle casette. «Basta guardare le tabelle con le spese sul contratto tra Europa e Gips (due delle ditte dei cantieri) – spiegano i sindacalisti Daniel Taddei e Massimo De Luca – dove si leggono prezzi bassissimi rispetto ai costi che sarebbero necessari per quei lavori. Abbiamo chiesto a imprese "sane", e i costi giusti sarebbero pari a circa il doppio di quelle cifre. Ne fanno le spese adesso non solo i lavoratori dei cantieri e gli

sfollati, ma la collettività intera, quelli sono soldi nostri, di tutti». Intanto, altri lavoratori vengono cacciati dai cantieri: «Una volta che tu scegli di andare dal sindacato, allora vai con loro. Io non ti posso tenere». Questa è una delle frasi che emerge dalla registrazione di una telefonata tipo: così la definiscono i sindacalisti, perché esemplificativa del clima che si respira nel mondo dei cantieri delle casette per il terremoto. Si tratta di una conversazione tra un operaio e il responsabile di quel cantiere: «Il dipendente in questione è stato cacciato dal posto di lavoro perché si è rivolto a noi» sottolineano Taddei e De Luca. La Cgil aveva "scoperchiato" i problemi delle aree Sae, raccogliendo già a dicembre 2017 un dossier con infortuni non denunciati, operai in nero, assenza dei dispositivi di sicurezza, sospetto caporalato e rischio di infiltrazioni mafiose. Dossier portato alla procura di Macerata che, a indagini chiuse da pochi giorni, vedono indagato uno dei responsabili di cantiere.

Chiara Gabrielli

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La muffa di una casetta a Fiastra

IL LAVORO

Cerca operai sui social,
rispondono in 5.000:
scattano le assunzioni

TREVISO Missione compiuta per Nereo Parisotto, il titolare della Euroedile di Paese (Treviso), che un mese fa si era rivolto a Facebook per cercare i trenta tecnici e operai che non riusciva a trovare. Gli sono arrivate quasi 5.000 candidature ma solo 54 avevano tutti i requisiti richiesti: le prime 19 assunzioni sono già scattate. «Ma la prossima volta mi rivolgerò a un'agenzia».

a pagina 15 Favero

Dopo l'appello social si candidano in 5.000: scattano le assunzioni

Euroedile, dentro i primi 19. «Ma non lo faremo mai più»

Parisotto
Missione
compiuta,
ma la
prossima
volta andrò
in agenzia

Vendrame
Fb in questo
caso è stato
la versione
moderna
del vecchio
passaparola

di **Gianni Favero**

TREVISO «Missione compiuta, ma non lo rifarò mai più». Nereo Parisotto, presidente della Euroedile di Paese (Treviso), gli operai e i tecnici di cui aveva bisogno con urgenza li ha alla fine trovati, tra i quasi 5.000 curricula ricevuti (anche da Brasile e Nuova Zelanda...) dopo l'annuncio di ricerca di personale pubblicato sui social media un mese fa. Metà delle sue 12 impiegate, però, hanno dovuto dedicarsi per un mese a tempo pieno a visionare l'enorme mole di profili inviati nelle due settimane successive alla diffusione del messaggio, cercando nel contempo di replicare sugli stessi

social media a interventi poco amichevoli degli immancabili odiatori da tastiera. Per la cronaca, solo 54 candidati avevano tutti i requisiti richiesti.

Il web è una gran cosa, insomma, e le interviste rilasciate a vari giornali italiani sulla sua iniziativa, Parisotto le ha trovate in rete tradotte in rumeno e in albanese. Però usare il suo stesso modello, in caso di analoghe necessità, è un consiglio che ai colleghi non darebbe: «In futuro mi rivolgerò alle agenzie interinali, con le quali ho rapporti di lunga data - spiega - e che svolgono un grande servizio. A cominciare da quello di selezionare i candidati, o di somministrarli in prova. Certo, non sempre il nostro lavoro viene capito, in questi giorni altre società di intermediazione del lavoro sono venute a trovarci e ho dovuto mostrare loro come è organizzata la produzione. La necessità di

tenere riunioni con i gruppi operativi al mattino rende indispensabile la presenza fisica dei collaboratori e per questo per noi è irrinunciabile che abitino a meno di 50 chilometri dalla sede».

Residenti vicini, cioè, ma anche persone disposte a trasferirsi, che non sono mancate. Fra i 30 nuovi dipendenti, in parte già assunti e in parte prossimi alla firma del contratto, più di qualcuno ha scelto di cercare una casa nelle vicinanze e di venire a vivere in



zona. E questa sarebbe anche la risposta indiretta, sostiene Parisotto, a chi nei giorni scorsi lo aveva accusato di applicare contratti impropri per il tipo di mansioni richieste e dunque di non corrispondere alla manodopera una retribuzione correttamente dimensionata. «Se con uno stipendio possono affittare un appartamento e vivere dignitosamente – fa notare il presidente – vuol dire che la paga proprio così bassa non è».

I social network hanno prodotto il risultato, d'accordo, ma sono stati i media tradizionali a fare la differenza. Il messaggio su Facebook, in pratica, sarebbe stato pubblicato senza riporvi all'inizio troppa fiducia. Un tentativo che non costava nulla e che senz'altro non avrebbe avuto tutta la successiva propagazione, se

attorno al fatto non si fosse sviluppata l'attenzione dei mezzi di stampa, anche per la discussione lievitata fin dal giorno dopo. Come tutto il dibattito sull'efficienza (o inefficienza) delle agenzie istituzionalmente dedicate all'incrocio di domanda ed offerta di lavoro, o quello sul rispetto delle misure di sicurezza collegate al lavoro in edilizia piuttosto che nella metalmeccanica.

Comunque sia, adesso Euroedile gli uomini che cercava li ha trovati e può mettere la firma in calce ad almeno un paio di commesse per progetti bisognosi dei suoi ponteggi. Con una certa soddisfazione anche dalla Cgil: «Si potrà pure discutere sul canale utilizzato – è l'osservazione del segretario di Treviso, Giacomo Vendrame – ma questo caso quantomeno ci spiega una cosa, cioè che è fuori luogo

stracciarsi le vesti da parte di qualcuno perché non si trovano figure professionali adeguate ai fabbisogni. Con un po' di programmazione e insistenza, la gente disposta a lavorare c'è sempre, purché non si esiga il tutto e subito. Per quanto riguarda la via individuata da questo imprenditore – fa ancora notare il leader della Camera del lavoro – mi sembra rientri perfettamente nella statistica secondo la quale, ancora oggi, il 70% dei posti di impiego viene trovato attraverso contatti informali. Facebook alla fine è soltanto una forma più evoluta del vecchio passaparola, che spesso fa saltare le intermediazioni di questa o quella agenzia. Comunque, stiamo parlando di posti di lavoro trovati e in questo caso tiro un sospiro di sollievo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Primo impatto**

I neo assunti alla Euroedile fanno formazione all'utilizzo delle attrezzature che manovreranno nel cantiere del ponte San Michele a Milano

Vernizzi: «Arrivano 130 milioni»

Vertice tra Veneto Strade e i sindaci bellunesi sui lavori alla viabilità dopo l'alluvione
«Cantieri conclusi entro il prossimo anno»

È durato tutto il giorno, con due sessioni una al mattino e una al pomeriggio, il vertice convocato da Veneto Strade a villa Patt con i sindaci della provincia. Una trentina gli

amministratori che si sono presentati, tante richieste dall'Agordino e dal Cadore. E alcuni dati. Vernizzi ha spiegato che sono già stati impiegati 13,5 milioni, altri otto stanno

per arrivare, in attesa dei 108 che dovrebbero risolvere la gran parte dei problemi. Entro la primavera del 2020 i cantieri saranno finiti.

DE ROSA / APAG.17

Vertice di Veneto Strade con i sindaci bellunesi

Vernizzi: «Lavori completati in un anno»

Oltre tredici milioni già spesi, otto in arrivo tra pochi giorni, in attesa dei 108 milioni promessi per paramassi e paravalanghe

Al lavoro ci sono 130 dipendenti oltre a molte ditte e un centinaio di mezzi
Gianluca De Rosa

SEDICO. Tredici milioni e mezzo già spesi. Altri 8 milioni e seicentomila euro prossimi ad essere approvati dal commissario Zaia, il tutto in attesa dei più corposi 108 milioni destinati alle opere di consolidamento con priorità assegnata a guardrail, paramassi e paravalanghe.

Sono questi i numeri snocciolati da Silvano Vernizzi di Veneto Strade, soggetto attuatore incaricato per il ripristino della viabilità nel bellunese. Quattro mesi dopo l'alluvione, Veneto Strade ha incontrato i sindaci per tracciare un punto della situazione in merito a quello che è stato già fatto e, soprattutto, su quello che si deve ancora fare. Una giornata tra le mura di Villa Pat a Sedico nel corso della quale si sono alternati i sindaci bellunesi.

Se ne conteranno una trentina, meno della metà dei 64 totali. Poco male, indipendentemente da presenti ed assenti: Vernizzi ha riepilogato lo stato dell'arte che vede impegnata una macchina operativa "monstre": 130 dipendenti regionali facenti capo a Veneto Strade oltre ad una lunga serie di ditte esterne. Forza umana supportata da

un numero di mezzi che sfonda quota cento.

«Siamo venuti qui per ascoltare» ha sottolineato Silvano Vernizzi. E così è stato perché l'incontro di ieri ha portato alla luce una serie di istanze dell'ultima ora che vanno a sommarsi a quelle già conosciute e sulle quali si sta lavorando da mesi. «L'obiettivo che ci siamo prefissati è chiudere la partita entro la primavera del 2020» ha sottolineato Vernizzi, alludendo al completamento del piano di ripristino della viabilità bellunese. Un piano che si presenta complesso e che corre su due binari paralleli: «Finora sono stati spesi dieci milioni e mezzo di euro per interventi che riguardano la rete stradale regionale, altri tre milioni li abbiamo dedicati a quella comunale. Su quest'ultimo fronte ci siamo attivati a fronte delle richieste avanzate dai sindaci. Chi non lo ha fatto è perché, evidentemente, non ne aveva bisogno. Entro la prossima settimana contiamo di avere a disposizione altre risorse per un totale di 8 milioni e seicentomila euro. A tal proposito il governatore Zaia ci ha rassicurato che i soldi saranno sbloccati molto presto. Anche qui interverremo su strade regionali per 8 milioni e quattrocentomila euro circa. Centocinquanta mila euro le destineremo al Comune di Taibon che lamenta una frana lungo la viabilità

di competenza».

L'occasione è stata utile per fare il punto sugli interventi più complessi, con un occhio rivolto al futuro: «L'area dell'Agordino è stata quella maggiormente colpita e quella che ha presentato i casi più problematici» ha ricordato Vernizzi, «penso ad esempio al cedimento della sede stradale a Le Campe e comunque lungo tutta la strada 203 dove il Cordevole ha fatto registrare danni enormi. Oggi il Cordevole continua a rappresentare una grave minaccia, ha creato erosioni importanti sulle quali bisognerà vigilare costantemente. Mi preme sottolineare la riapertura in tempi brevissimi della circonvallazione di Agordo risultata determinante per evitare guai peggiori dopo la recente caduta del masso. I prossimi interventi? Ci concentreremo sulle principali direttrici: 203, 251 di Zoldo, 48 delle Dolomiti e i due bypass di Giau e Duran».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





VILLA PAT DI SEDICO

L'incontro con la società

Una trentina di sindaci, tra l'incontro del mattino e quello del pomeriggio hanno fatto il punto con l'amministratore delegato di Veneto Strade Vernizzi sullo stato dell'arte dei lavori alla viabilità bellunese dopo l'alluvione di fine ottobre

LA DESTINAZIONE DEGLI INTERVENTI

Gran parte dei fondi in arrivo destinati alla vallata agordina

Il conto finale tra quello che è stato già fatto, quello che sta per arrivare e la massa promessa sale a 130 milioni di euro

SEDICO. Poco meno della metà dei dieci milioni e mezzo di euro già spesi per interventi di somma urgenza sono stati destinati all'Agordino: 4,1 milioni. Quasi due i milioni destinati al Cadore ed al Comelico, due milioni per la Val di Zoldo. Un milione e duecentomila euro a testa, infine, per alto Agordino ed Alpago, Valbelluna e Feltrino. Per quanto riguarda i tre milioni già destinati per il ripristino della viabilità comunale, quasi quattrocentomila euro sono andati a Lamon (395.560), seguito da Livinalongo (390mila) e San Tomaso (365mila).

Poi 272mila per Gosaldo, 270mila a Cencenighe, 250mila a Selva, fino ai 36mila di Tambre che ieri ha richiesto nuovi fondi per una serie di piccoli interventi da effettuare prima del disgelo.

Per quanto riguarda gli interventi destinati a partire già la prossima settimana, gli otto milioni e seicentomila euro saranno destinati anche in questo caso in gran parte all'Agordino (5,1 milioni). Inoltre 1,38 al Cadore-Comelico e 1,92 ad Alpago, Valbelluna e Feltrino. Centocin-

quanta mila euro saranno invece destinati, per quanto riguarda l'ambito comunale, a Taibon. Dei 108 milioni futuri, da destinare alle opere di consolidamento e sicurezza, 26 andranno al ripristino della funzionalità delle barriere laterali di sicurezza, 10 per interventi di versante, 20 per opere di sostegno e 52 per barriere paramassi.

Per quanto riguarda le barriere di sicurezza, il territorio è stato diviso in tre parti: 11,1 milioni saranno destinati alla zona B (Agordino), uno in meno alla C che comprende Cadore, Comelico e Val di Zoldo. Sei dei 10 milioni per quanto riguarda gli interventi di versante, andranno all'Agordino mentre nove dei venti complessivi, per quanto riguarda le opere di sostegno, saranno destinati a Cadore, Comelico e Zoldo.

Infine le barriere paramassi che richiedono un intervento maggiormente corposo nell'Agordino per 28 milioni di euro, seguito da Cadore, Comelico e Zoldo (17 milioni) e Alpago-Valbelluna-feltrino per 7 milioni. In totale i fondi che Veneto Strade destinerà al ripristino della viabilità, tra interventi già fatti e quelli da fare, supera di poco il tetto dei 130 milioni di euro. —

Dierre



CAMERA DI COMMERCIO

Pozza si appella al Tirolo

«Serve lo sbocco a nord»

Il presidente della Camera di Commercio Mario Pozza ha scritto una lettera al governo del Tirolo per chiedere un confronto sullo sbocco a nord dell'autostrada di Alemagna. L'Austria finora ha sempre det-

to di no, ma nel frattempo stanno cambiando le posizioni anche dell'Alto Adige, in difficoltà con il traffico sul Brennero. Pozza interviene anche su alcune misure austriache. **DAL MAS / APAG. 16**

LETTERA DEL PRESIDENTE POZZA

Autostrada, appello al Governo del Tirolo

«Sbocco a nord»

BELLUNO. Rieccola, l'A27 in versione Camera di Commercio. Dopo quanto è accaduto sull'Autobrennero, il presidente della Camera di Commercio di Belluno-Treviso, e dell'Unione regionale delle Cciaa, ha scritto una lunga lettera al Governo del Tirolo. La sintesi, nelle conclusioni.

«Mi preme sottolineare, stante le attuali e le future condizioni della viabilità lungo l'asse del Brennero, la necessità, per i territori delle provincie di Belluno e di Treviso di avviare una fattiva collaborazione con le autorità austriache per il prolungamento verso nord della autostrada A27 (Autostrada d'Alemagna), rimuovendo gli ostacoli che hanno bloccato la creazione di un nuovo valico che collegherebbe meglio e direttamente senza intasare la direttrice Est Ovest nell'asse Padano, tutte le regioni adriatiche alle autostrade austriache e tedesche. Su questa ultima proposta si sono espressi recentemente in maniera favorevole le associazioni di categorie del mondo produttivo dei territori interessati dal percorso della A27».

L'Austria fino ad oggi ha sempre detto di no. Ma fino ad oggi, perché anche la Provincia di Bolzano, pure con-

traria, ha cominciato ad interrogarsi sulle possibili alternative all'A22, quanto meno per alleggerirla. E non sono escluse sorprese da parte dello stesso presidente Arno Kompatscher. Ci vorrà del tempo per riflettere e, soprattutto, per passare ad eventuali fatti.

Intanto come affrontare il pressing del traffico? Pozza scrive al Governo del Tirolo che «è necessario ed indispensabile accelerare i lavori relativi alle tratte ferroviarie di accesso da nord e da sud in modo tale che, quando la Galleria di Base del Brennero entrerà in funzione, come previsto, nel 2028, vi siano le condizioni per utilizzare immediatamente la piena capacità del Corridoio».

In attesa del completamento della Galleria del Brennero nel 2028, occorre comunque – sostiene – migliorare la linea ferroviaria esistente, dotandola delle tecnologie più avanzate, in modo tale da renderla una valida alternativa alla linea ad elevata capacità in galleria. L'integrazione delle tratte esistenti in un futuro sistema di mobilità proprio della macroregione può contribuire in modo significativo ad incrementare l'utilizzo della ferrovia nel suo complesso e, di riflesso, a

conseguire anche nel campo del trasporto passeggeri il trasferimento dalla strada alla rotaia, riducendo così il traffico privato. Quello di Pozza è un ulteriore appello a progettare l'elettrificazione da Belluno fino a Calalzo, da farsi immediatamente dopo che sarà completato l'anello sud, tra Conegliano, Belluno e Montebelluna. Il presidente entra nel merito anche di alcune misure introdotte in Austria e che danno problema per chi arriva dall'Italia.

«Ad oggi, solo i mezzi euro 6 possono attraversare il territorio austriaco durante la notte, pagando oltretutto un pedaggio superiore a quello diurno. Dal primo gennaio 2021, anche questi mezzi non potranno viaggiare di notte. Ritengo il divieto notturno – sottolinea Pozza – una norma miope che non considera le conseguenze negative generate da tale divieto in primo luogo sul traffico diurno». —

Francesco Dal Mas



Pozza (Camera di Commercio)



Viabilità a pezzi: servono 108 milioni

►Maltempo, Veneto Strade ieri ha fatto il punto con i sindaci: il piano finale della ricostruzione attende altri finanziamenti

►Vanno rifatti asfalti, armature e chilometri di guard rail e con i prossimi disgeli anche anche i paramassi preoccupano

L'arrivo della primavera preoccupa Veneto Strade e i sindaci del Bellunese. È corsa contro il tempo. Il disgelo potrebbe comportare seri problemi per la rete viaria dell'intera provincia. E nelle casse di Veneto Strade per il momento mancano ben 108 milioni di euro (privi di finanziamenti, mentre altri 8 sono già stati promessi). Ieri tra i vertici di Veneto Strade e i sindaci c'è stato un incontro durante il quale è stato fatto il punto sui cantieri avviati e già conclusi ma soprattutto su quelli futuri. Si è puntato in particolar modo sulle barriere paramassi e paravalanghe che sono state divelte

dal maltempo dello ottobre scorso. Per sostituirle e mettere in sicurezza le strade, soprattutto quelle della parte alta della provincia, serviranno però ben 52 milioni di euro. Un gruzzoletto che Veneto Strade per il momento non ha e che spera di ottenere in tempi rapidi vista l'emergenza. I problemi post maltempo non sono legati comunque solo alle barriere ma anche ai corsi d'acqua che costeggiano le strade. L'alluvione ha lesionato ponti e rotto molti argini di torrenti che corrono lungo le principali direttrici viaria della provincia che saranno da sistemare.

Tibolla alle pagine II e III

I danni del maltempo Viabilità da rifare: i conti non tornano

►Incontro ieri tra il direttore di Veneto Strade, Vernizzi e i sindaci bellunesi: dopo i 26 milioni spesi per gli stanziamenti d'urgenza, ne servono altri 108

I DANNI MAGGIORI SONO LEGATI AI PROBLEMI DELLA VIABILITÀ CHE DEVE ESSERE MESSA IN SICUREZZA

momento mancano ben 108 milioni di euro (privi di finanziamenti, mentre altri 8 sono già stati promessi). La sezione operativa Belluno che ha sede a Villa Patt di Sedico, è al lavoro per cercare di affrontare il prossimo futuro al meglio. Progetti e interventi che ieri sono stati illustrati ai sindaci bellunesi. Al mattino erano attesi i primi cittadini del Feltrino, della Valbelluna, quelli dell'area che fa riferimento al capoluogo e quelli l'Alpago. Nel pomeriggio è stata la volta degli amministratori di Agordino, Cadore e Comelico che erano certo ben più numerosi dei colleghi della parte meridionale del territorio.

VENETO STRADE

«Il 29 ottobre per la rete viaria in provincia è stata una vera e ca-

tombe - ha spiegato ieri l'ingegner Silvano Vernizzi direttore di Veneto Strade e commissario per la ricostruzione dopo l'alluvione -, oltre alle strade e ai ponti sono spariti, strappati dalla furia di acqua e vento, chilometri di guardrail, paramassi che dovremo ripristinare il prima possibile. Nell'emergenza abbiamo stanziato immediatamente 13 milioni e mezzo, 10 e mezzo per lavori ur-

L'EMERGENZA

SEDICO È corsa contro il tempo. L'arrivo della primavera con il conseguente disgelo potrebbe comportare seri problemi per la rete viaria dell'intera provincia. E nelle casse di Veneto Strade per il



genti su 78 cantieri per la viabilità di nostra competenza e 3 per 20 opere sulle comunale». «Per noi - hanno raccontato ricordando quelle lunghe giornate d'inferno sia Vernizzi che il direttore operativo per Belluno l'ingegner Michele Artusato - è stato un vero tour de force, in campo un esercito oltre ai nostri 108 uomini, al lavoro 24 ore su 24, molti altri tecnici di ditte esterne: in pratica quasi 500 persone che hanno dato tutto quello che potevano per far sì che le strade disastrose potessero essere al più presto transitabili». Ma alla conta ora mancano ben 116 milioni dei quali 8,6 che potrebbero, grazie al commissario Zaia arrivare in tempi molto stretti. La nuova tranche prevede lavori su 13 strade regionali (8,45 milioni) e un cantiere su una comunale per 150mila euro. Le stime fatte in questi mesi richiedono ancora opere soprattutto legate a parava-

langhe e paramassi che potrebbero pesare sulle casse di Veneto Strade e poi su quelle della Protezione Civile nazionale per 180 milioni. «Un cifra di massima - ha spiegato Artusato - che potrebbe anche essere in difetto».

GLI INTERVENTI URGENTI

Dei 10 milioni spesi a novembre, la tranche più consistente è stata quella legata all'Agordino visto che lungo i territori solcati dal Cordevole sono stati spesi 4,1 milioni, nell'Alto Agordino 1,2; altri 2 in Val di Zoldo (sulle provinciali 251 e 347), in Comelico e Cadore 1,95 mentre Alpiago, Valbelluna e Feltrino hanno pesato per 1,25 milioni. La parte del leone per i cantieri sulle strade comunali è toccata a Lamon che si è trovata con le due frazioni di Gorna e La Costa completamente isolate. Per aiutare nell'emergenza l'amministrazione dell'altopiano Veneto

Strade ha sborsato 395mila euro, seguita da Livinallongo del Col di Lana 390mila, 365mila San Tomaso, 270mila Cencenighe. Comunque per 17 comuni con strade locali a pezzi sono usciti ben 3 milioni.

GLI INTERVENTI FUTURI

Richiesti e sulla via di Sedico per le prossime settimane servono 8,45 milioni tra cui ancora 5,15 per l'Agordino, per Alpiago, Valbelluna e Feltrino 1,92 e 1,38 per Comelico e Cadore. La parte più consistente però e che per il momento non ha coperture, è quella della sistemazione di paravalanghe, paramassi e guardrail che acqua e vento hanno strappato o divelto. Per installare le nuove barriere laterali occorrono 26 milioni, per disaggi e pulizie di scarpate e versanti 10 milioni, opere di sostegno 20 milioni e ben 52 per le barriere paramassi.

Alessandro Tibolla



ECATOMBE Così Veneto Strade ha definito quanto avvenuto





LE SPONDE Dei torrenti sono state strappate dalla furia delle acque. Per ripristinarli 20 milioni

Il presidente Ccia Prolungare l'A27: Pozza è d'accordo e bussa al Tirolo

Il blocco del traffico sull'asse del Brennero impone la ricerca di soluzioni alternative. Tra queste, anche la A27: per ipotizzare uno sbocco in Austria, la Camera di Commercio di Belluno-Treviso coinvolge la provincia del Tirolo.

D. Tormen a pagina V

Lo sbocco a Nord

A27: Pozza cerca il dialogo col Tirolo

► Il blocco al traffico pesante sull'autostrada del Brennero ripropone il prolungamento da Pian di Vedoia in Austria ► Il presidente della Camera di Commercio scrive al governo del land tirolese per concertare una possibile soluzione

**L'ALTERNATIVA SU ROTAIA
PROSPETTATA DAI VICINI
CONFINANTI È UN PROGETTO
A LUNGO TERMINE,
NON IMMEDIATO**

**«DECISIONI UNILATERALI
CON CONSEGUENZE
AMBIENTALI CHE NON
POSSONO ESSERE
SCARICATE SUGLI ALTRI»**

IL DIBATTITO

BELLUNO Potrebbe essere la volta buona. Il prolungamento dell'autostrada bellunese ha un alleato: lo smog. Strano ma vero: il blocco del traffico predisposto dal Tirolo sull'asse del Brennero impone la ricerca di soluzioni alternative. Tra queste, anche la A27, che oggi si ferma a Pian di Vedoia, ma che domani potrebbe bucare le montagne e arrivare fino in Austria, verso la mittel-Europa. È un'idea che periodicamente ritorna. E che adesso gode anche di appoggi importanti. Quello della nuova presidenza di Confindustria Belluno Dolomiti, tanto per fare un esempio. E quello della Camera di Commercio di Belluno e Treviso, che proprio ieri ha scritto all'ufficio del governo provinciale tirolese. Richiesta semplice: valutiamo insieme il prolungamento a nord della A27. E collaboriamo. Se sono rose... La sensazione è che i tempi possano essere maturi. Più di quanto non lo fossero qualche decennio fa. Del resto, il problema infrastrutturale del

Bellunese è noto. A beneficiare del progetto di prolungamento non sarebbero solo le aziende bellunesi con proiezione internazionale (su tutte, le occhialerie e il mondo del metalmeccanico), ma anche il turismo.

LA QUESTIONE

L'occasione fa l'uomo ladro, si dice. In questo caso l'occasione è rappresentata dai nuovi blocchi del traffico previsti dal Tirolo lungo l'asse del Brennero. Lo smog come alleato della A27? Evidentemente sì. In Austria, il governo del Land del Tirolo ha presentato il nuovo piano di misure da attuare in caso di superamento dei valori limite degli inquinanti presenti nell'aria. Si tratta di misure finalizzate alla riduzione delle emissioni, ma un po' troppo drastiche, secondo la Camera di Commercio. Il progetto, difatti, prevede per i mezzi pesanti progressive modifiche attraverso ordinanze di divieto di circolazione notturna, programmazione di transito settoriale e per classi euro. Novità che rischiano di danneggiare l'economia

dei territori costretti a utilizzare l'asse del Brennero per gli scambi commerciali e per il trasporto merci. Ecco perché serve un'alternativa al valico alto-atesino. Ecco il motivo per cui il presidente della Camera di Commercio di Belluno e Treviso ha preso carta e penna, e ha scritto al presidente del Land tirolese.

I NODI

«Siamo ben consapevoli dell'importanza e della fragilità della macroregione alpina, patrimonio dell'umanità da preservare, ma questo non deve limitare il principio di libero scambio delle merci. Se infatti, da una parte, per garantire la sostenibilità della macroregione è già stabilito che "tutti" - opera-



tori locali e operatori stranieri - debbano contribuire secondo il principio del "chi inquina paga", dall'altra, non è accettabile che si venga messi di fronte a decisioni unilaterali». La premessa è chiara e inequivocabile. Per il presidente Mario Pozza, del resto, le criticità della decisione (ma sarebbe meglio dire imposizione) tirolese sono ben visibili. Per due motivi. Perché il 70% dell'interscambio commerciale dell'Italia passa attraverso le Alpi e il Brennero è fondamentale per le esportazioni verso i mercati del centro e del nord Europa. E poi perché l'alternativa rotaia, ipotizzata dal Tirolo, è valida solo per il prossimo futuro, non nell'immediato: il tunnel di base del Brennero, infatti, sarà pronto non prima del 2027-2028. Nel frattempo che si fa? «La soluzione deve quindi necessariamente passare dalla ricerca ed attuazione di una politica dei trasporti attraverso l'arco alpino il più possibile condivisa, che bilanci le istanze ambientali con le ragioni dell'economia - sostiene Pozza -. Siamo contrari a qualsiasi forma di divieto che possa essere in contrasto con il principio di libera circolazione delle merci, una delle quattro libertà fondamentali dell'Unione europea. È inaccettabile la disparità di trattamento prevista per il traffico merci di transito rispetto a quello con origine o destinazione il Tirolo. E l'estensione del divieto settoriale ad altre merci - legno, prodotti della chimica-plastica, metalli, macchinari e apparecchiature - e l'applicazione dello stesso anche ai veicoli Euro6 dal 1° agosto 2019 appare una limitazione non accettabile che, se attuata, determinerà danni incalcolabili all'interno settore pro-

duttivo del made in Italy».

LE PROPOSTE

Dalla Camera di Commercio di Belluno e Treviso arrivano anche idee concrete per evitare le misure drastiche austriache e salvaguardare comunque l'aspetto ambientale. «È necessario accelerare i lavori relativi alle tratte ferroviarie di accesso da nord e da sud in modo tale che, quando la galleria di base del Brennero entrerà in funzione, vi siano le condizioni per utilizzare immediatamente la piena capacità del corridoio - continua Pozza -. Intanto, occorre comunque migliorare la linea ferroviaria esistente, dotandola delle tecnologie più avanzate. Occorre infine dotarsi di terminali intermodali efficienti lungo l'intero corridoio».

ALEMAGNA

L'altra soluzione è bypassare il Brennero. Ovvero, prolungamento della A27. «Mi preme sottolineare la necessità, per i territori delle provincie di Belluno e di Treviso, di avviare una fattiva collaborazione con le autorità austriache per il prolungamento verso nord della autostrada A27, rimuovendo gli ostacoli che hanno bloccato la creazione di un nuovo valico che collegerebbe meglio e direttamente senza intasare la direttrice est-ovest nell'asse padano, tutte le regioni adriatiche alle autostrade austriache e tedesche - sottolinea Pozza nella lettera inviata in Tirolo -. Su questa ultima proposta si sono espressi recentemente in maniera favorevole le associazioni di categorie del mondo produttivo dei territori interessati dal percorso della A27».

Damiano Tormen



IL PROGETTO Una delle gallerie dell'A27 in provincia di Belluno



NO AL PRIMO TRATTO. Ci vuole tutto il progetto

Valdastico Nord, accolto anche il ricorso da Cogollo

Arriva anche il secondo no al progetto del solo tratto veneto dell'autostrada Valdastico Nord. Con una nuova sentenza, ma che ripete quanto già scritto per quella che ha dato ragione al Comune trentino di Besenello, il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso giunto un anno fa da Cogollo del Cengio e presentato da Giorgio Zuccollo, Beppino Dall'Osto, Maurizio Dall'Osto e dall'associazione Gruppo sportivo ricreativo Casale. I giudici come noto parlano di «illogicità e irrazionalità» nell'aver approvato un primo tratto di A31 senza lo sbocco sull'A22 del Brennero.

Insomma, o c'è l'ok trentino sullo sbocco della A31 o non ha senso fare nulla. Su questo il presidente trentino Maurizio Fugatti ha ribadito: «Riteniamo che l'uscita a Rovereto sud sia la più utile al Trentino, per ragioni di viabilità ed economiche e turistiche. Naturalmente questo si deve tradurre in un progetto di massima con le relative valutazioni di sostenibilità tecnica ed ambientale. Appena lo avremo, faremo le opportune considerazioni». •



SALVATAGGIO**Ihi ci ripensa
Ora per Astaldi
resta in corsa
soltanto Salini***(Follis a pagina 11)***I GIAPPONESI DI IHI SAREBBERO PRONTI A RITIRARE LA LORO OFFERTA SULLA SOCIETÀ****Astaldi, c'è solo Salini Impregilo***La proposta del colosso nipponico prevedeva un aumento di capitale da 600 milioni, ma l'interesse è andato via via raffreddandosi. Martedì la possibile offerta del general contractor***DI MANUEL FOLLIS**

La gara per il salvataggio di Astaldi diventa un affare tutto italiano. I giapponesi di Ihi sarebbero ormai prossimi a ritirarsi dalla partita (anzi, qualcuno sostiene che abbiano già abbandonato) lasciando quindi il pallino in mano alla sola Salini-Impregilo. Il colosso nipponico già prima che Astaldi presentasse la proposta di concordato si era impegnato a entrare nell'azionariato del general contractor, e aveva ipotizzato un piano che prevedeva un aumento da 600 milioni circa, coperto fino a 300 milioni da Ihi e per il resto da un consorzio di garanzia. A esito di questa operazione di ricapitalizzazione, secondo il piano, Ihi sarebbe diventato il principale azionista di Astaldi.

Proprio pochi giorni fa il Comitato Bondholders della società aveva espresso un particolare gradimento in merito all'offerta di Ihi perché questa prevedeva appunto un aumento di capitale. Era però evidente da tempo che l'interesse di Ihi si fosse via via raffreddato nel tempo, tanto che le indiscrezioni su un loro passo indietro circolavano da tempo. A questo punto resta in corsa per il salvataggio solo Salini Impregilo, che salvo sorprese (qualcuno

sostiene che all'ultimo anche Salini potrebbe tirarsi indietro) dovrebbe presentare un'offerta martedì della prossima settimana. Nei giorni scorsi si è parlato molto delle caratteristiche della proposta di Salini Impregilo (i cui dettagli non sono ancora stabiliti), che nella sostanza avrebbe previsto la creazione di una newco della quale il costruttore romano avrebbe avuto meno del 50% (in modo da evitare il consolidamento dei conti). Molti soggetti coinvolti nell'operazione, *in primis* le banche creditrici, da tempo fanno pressioni perché nei progetti entri anche la Cassa Depositi e Prestiti, che rappresenterebbe un elemento di garanzia per gli istituti. Tra le ipotesi allo studio c'è però anche il coinvolgimento di altri soggetti (non solo della Cdp) che potrebbero dare garanzie e rafforzare l'offerta di Salini. I tempi sono in ogni caso strettissimi, visto che il termine ultimo per presentare il piano di ristrutturazione al Tribunale di Roma è il 14 febbraio, data dopo la quale scatterebbe l'amministrazione straordinaria e quindi il commissariamento. Dopo la corsa di mercoledì scorso, ieri il titolo Astaldi ha chiuso in calo dello 0,8% a 0,806 euro con volumi di scambio però superiori a quelli degli ultimi tre giorni. (riproduzione riservata)

**Pietro Salini**

LIDO, TORNA LA SPIAGGIA

Lavori del Mose sarà demolito il cantiere dei cassoni

Lavori del Mose, sarà demolito il cantiere dei cassoni al Lido. Lo chiede il Provveditore, per ripristinare la spiaggia. VITUCCI / APAG.24

Mose, il cantiere dei cassoni sarà demolito

Il provveditore chiede al Consorzio il progetto per ripristinare la spiaggia di Santa Maria del Mare. Costerà 10 milioni

Alberto Vitucci

LIDO. Da più di dieci anni la spiaggia di Santa Maria del Mare è stata trasformata in cantiere. «Piarde» in cemento armato per ospitare i lavori di costruzione dei cassoni del Mose. Bestioni grandi come un condominio di dieci piani, pesanti 13 mila tonnellate l'uno. Lavori che hanno stravolto la morfologia dei luoghi, provocato anche una procedura di infrazione da parte dell'Unione europea. Adesso il provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti ha chiesto al Consorzio Venezia Nuova un progetto per la rimozione delle strutture. Costerà 10 milioni di euro, la metà per la demolizione, il resto per il «ripristino delle aree di produzione» Progetto affidato alla Tecnital, la stessa società che ha progettato il Mose e la conca di navigazione, sempre a Malamocco. E i lavori potrebbero partire già nelle prossime settimane.

Con la decisione del rappresentante del ministero delle Infrastrutture si chiude così un dibattito che andava avanti da tempo. Comune e Autorità portuale avevano chiaramente ipotizzato un riutilizzo di quelle strutture ad uso portuale. Come attracco per le navi mercantili di grande pescaggio, o addirittura per

le navi da crociera. Ma la legge impone la demolizione. Come hanno sottolineato più volte negli anni i comitati ambientalisti e Italia Nostra. Il cantiere doveva essere «provvisorio» anche nei progetti originari del Consorzio Venezia Nuova. Per questo aveva ottenuto le approvazioni, compresa quella della Soprintendenza. A patto che il territorio fosse stato «ripristinato» nelle sue condizioni antecedenti. Adesso la posa dei cassoni, ma anche delle paratoie, è stata ultimata. E quel grande deserto di cemento non ha più ragione di esistere. Linetti ha accolto le sollecitazioni del mondo ambientalista, ma soprattutto applicato la norma che definisce quella struttura «provvisoria». I 10 milioni che saranno spesi per ripristinare la spiaggia di Santa Maria del Mare, fanno sapere dagli uffici del Consorzio, sono «frutto di risparmi» e la sabbia potrà essere utilizzata per le nuove barenne». —



Le piarde di cemento sulla spiaggia di Santa Maria del Mare

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il caso dell'area abbandonata di Castello
Il modello è il quartiere King's Cross di Londra

Ex Gasometri

Il progetto di palestra e appartamenti si decide a marzo

IL PROGETTO

Pur nell'immobilismo apparente, qualcosa si muove nell'area degli ex Gasometri di Castello. A fine 2018, la Regione ha ricevuto il progetto di bonifica ambientale per la rimozione degli inquinanti per un costo totale intorno ai 4 milioni di euro. La palla, adesso, passa alla Conferenza di Servizi: Ca' Farsetti, Palazzo Balbi, Città Metropolitana e Arpav decideranno a metà marzo se dare l'ok. Realizzato il piano di caratterizzazione ed effettuati i cartaggi necessari, a quel punto inizierebbe la procedura di rimozione degli inquinanti. Tra le opere necessarie, anche le palancolature per gli scavi. Nei settemila metri quadri dell'area di proprietà di Mtk, infatti, per molti decenni si è ricavato gas dal carbone. Il sottosuolo, di conseguenza, è ricolmo di pece, perfino a una profondità di 4-5 metri.

Grazie all'uso di tecnologie all'avanguardia, il piano di bonifica prevede anche di rendere inerti porzioni di terreno che presentano un livello più basso di inquinanti.

Questi, una volta trattati, potrebbero essere riutilizzati come sottofondo. È previsto anche un impianto fisso per l'emungimento e la depurazione dell'acqua di falda: gli inquinanti nel tempo hanno contribuito al loro inquinamento. Una volta aspirata, l'acqua dovrà essere depurata e poi reinserita nel sottosuolo. Se il piano di bonifica riceverà il semaforo verde, potrebbero esserci novità su tempistiche e fattibilità del progetto di riqualificazione dell'area realizzato dall'architetto Luciano Parenti. All'interno dello scheletro metallico dei gasometri, vincolati dalla Soprintendenza come beni di archeologia industriale da conservare, saranno realizzati appartamenti. Il modello è il complesso residenziale di King's Cross a Londra. Si prevede poi di smantellare un fabbricato che blocca l'accesso all'area in questione dal campo di San Francesco della Vigna.

Per l'area scoperta si prevede una pavimentazione in trachite e aiuole di verde. C'è anche l'idea di ricostruire il ponte su rio di Santa Giustina, collegandolo all'area con una nuova passerella in legno. In-

fine, la palestra, non più adiacente al Sarpi ma spostata di 15 metri verso l'area dei gasometri. Si tratta di 600 metri quadri per un impianto di classe A2, con un tetto utilizzabile dagli studenti. È questo il punto più controverso del progetto. Rappresentanti degli studenti e docenti chiedono per le 125 classi degli istituti Algarotti-Sarpi, Benedetti-Tommaseo e Barbarigo che la palestra sia realizzata nei 7 mila metri quadri dell'area e non nel cortile dell'istituto Sarpi; nel progetto, invece, è prevista a cavallo tra i due spazi. Il cortile interno sarebbe rimpicciolito e, secondo i dirigenti scolastici, creerebbe problemi di vigilanza. Nei mesi scorsi, gli studenti hanno fatto sentire la loro voce, chiedendo a più riprese un maggior coinvolgimento nella riqualificazione dell'area ormai inutilizzata dal 2000. A maggio 2018, il liceo Benedetti ospitò un incontro pubblico tra proprietà, amministrazione e rappresentanti degli studenti. Un chiarimento che si concluse con un nulla di fatto. Ora, dalla decisione della Conferenza di servizi si capirà se il progetto potrà muovere i primi passi. —

E.P.





I rendering del progetto pensato per gli ex Gasometri

IL PRESIDENTE DI UNIONCAMERE VENETO

Pozza: «Patto di ferro con l'Austria per l'A27»

VENEZIA. Un «patto di ferro» tra il Nordest italiano e l'Austria per la grande viabilità che collega le due mega-aree. Ad auspicarlo è Mario Pozza, presidente di Unioncamere Veneto, che in una lettera, al Governo del Tirolo, evidenzia, oltre agli aspetti ambientali, anche il futuro dell'autostrada A27 Alemagna. «Considerate le attuali e le future condizioni della viabilità lungo l'asse del Brennero», afferma «mi preme sottolineare la necessità, per le province di Belluno e di Treviso di avviare una fattiva collaborazione con le autorità austriache per il prolungamento verso nord dell'A27 rimuovendo gli ostacoli che hanno bloccato la creazione di un nuovo valico che collegherebbe meglio e direttamente senza intasare la direttrice Est-Ovest nell'asse padano, tutte le regioni adriatiche alle autostrade austriache e tedesche». —



INFRASTRUTTURE

Il porto di Trieste investe 130 milioni su ventidue progetti europei

Finanziamenti per la Piattaforma Logistica e lo scalo ferroviario di Campo Marzio

TRIESTE. Sono ventidue in totale i progetti europei portati avanti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, con un budget complessivo di 130 milioni di euro e un finanziamento europeo di più di 32 milioni. Diversi, informa una nota dell'Authority guidata da Zeno D'Agostino, i settori di azione. Tra i più importanti quelli infrastrutturali, con finanziamenti per la Piattaforma Logistica, i cui lavori si concluderanno entro l'anno, e lo scalo ferroviario di Campo Marzio. Non mancano poi progetti su tematiche ambientali: un innovativo sistema legato al procurement pre-commerciale per la bonifica di aree inquinate, la progettazione dell'elettificazione delle banchine per rendere ancora più pulito il traffico marittimo, e lo sviluppo e adozione delle nuove tecnologie per ottimizzare l'uso delle infrastrutture esistenti e aumentare così la capacità portuale.

In cantiere anche progetti legati al settore culturale e alla valorizzazione del patrimonio storico dello scalo, in occasione della

ricorrenza dei 300 anni di fondazione del Porto Franco. L'ultimo avviato, ricorda la nota, è Promares (*Promoting maritime and multimodal freight transport in the Adriatic Sea*). Con un budget di 2,8 milioni euro, Promares è co-finanziato dal Programma Interreg Italia-Croazia e vede l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale capofila. Tramite questo progetto, i porti italiani dell'Adriatico collaboreranno con i principali porti croati per 30 mesi.

Obiettivo sarà potenziare l'intermodalità attraverso l'adozione di tecnologie innovative, sviluppando una strategia transfrontaliera comune e scambiando buone pratiche con la realizzazione di concrete azioni pilota in ogni porto.

«È sulle risorse umane che si giocano lo sviluppo e la competitività del porto», ha commentato il presidente dell'Autorità di Sistema, Zeno D'Agostino. «Da due anni abbiamo creato un Ufficio interno dedicato all'ideazione e gestione di progetti finanziati dall'Unione Europea che sta portando ottimi risultati. Si tratta di idee progettuali divenute realtà dal 2015 ad oggi e ora tutte avviate».



Zeno D'Agostino



INCHIESTA**L'Italia bloccata —3**

Il progetto di trasformazione del tracciato in autostrada atteso dal 2008. A gennaio un nuovo rinvio del Cipe che dovrebbe decidere entro fine mese. Dal via libera definitivo necessari altri quattro anni per la costruzione

Catania-Ragusa, quel gioco dell'oca che mette il freno alle quattro corsie

Nino Amadore

L hanno battezzata la strada della morte: poco più di 68,7 tortuosi chilometri ormai inadeguati e pericolosi. È la strada statale che collega Catania a Ragusa, un asse viario fondamentale per l'economia del Sud-Est della Sicilia, percorsa ogni giorno da una media di 120 tir provenienti dal mercato ortofrutticolo di Vittoria e dalle aree agricole del ragusano e diretti al Nord. Una strada che collega con i mercati le produzioni delle imprese dell'area industriale di Ragusa (una delle più importanti della Sicilia) ed è fondamentale per l'integrazione dell'aeroporto di Comiso con quello di Catania.

Da 15 anni un comitato, composto da sindaci ma anche da cittadini e imprese, si batte per la modernizzazione di questa strada; dal 2007 si batte per la trasformazione dell'asse viario in autostrada a quattro corsie: un'opera che metterebbe in sicurezza l'intero percorso e ridurrebbe i tempi di percorrenza dagli attuali 60-90 minuti (a seconda della velocità del veicolo) a 42 minuti. La proposta di costruzione è stata formalizzata da Anas nel 2008. Da una previsione iniziale di spesa di 1,2 miliardi fatta dall'Anas si è arrivati oggi a un costo per la realizzazione di 808 milioni di cui 690 milioni di opere vere e proprie. La quota di finanziamento pubblico è di 367 milioni di cui 217 milioni di Fondi Ue e 150 milioni di fondi Anas. Nel passaggio tra il preliminare e il definitivo sono state fatte alcune modifi-

che che hanno consentito di ridurre del 25% i costi e contestualmente di intervenire con una riduzione del 27% delle tariffe.

Ma ogni volta che il progetto, presentato dalla Sarc srl di Torino che si è aggiudicata la gara per il project financing, sembra sul punto di arrivare al traguardo si presenta qualche intoppo: qualcuno lo ha definito un gioco dell'oca. Ed è per questo motivo, forse, che lo scetticismo ha avuto fin qui la meglio sull'ottimismo.

L'ultimo intoppo, se così si può dire, risale al 16 gennaio: il Cipe chiamato a deliberare sull'opera ha rinviato per dare modo al concessionario di rispondere ad alcuni rilievi della Ragioneria dello Stato. Chi era presente alla riunione racconta che è stato lo stesso presidente del Consiglio Giuseppe Conte a intervenire sul punto dando trenta giorni di tempo per chiudere la partita. Detto questo, secondo alcuni il prossimo Cipe che dovrebbe tenersi entro la fine di febbraio potrebbe essere quello giusto per arrivare all'approvazione del progetto. Ed è forse questo, oltre all'impegno del ministro per il Sud Barbara Lezzi e del ministro per le infrastrutture Danilo Toninelli, a indurre all'ottimismo. «Dovrebbe essere la volta buona – dice Sebastiano Gurrieri, sindaco di Chiamonte Gulfi uno dei nove comuni interessati dall'autostrada tra cui Catania e Ragusa –. Il motivo principale di tanto ritardo è che la burocrazia ha avuto un ruolo fondamentale. In Sicilia c'è l'abitudine per i politici ad agire come cavalieri solitari cosa che rende debole la politica e la burocrazia prende il sopravven-

to». Gli amministratori locali non nascondono l'urgenza di arrivare il prima possibile al via libera definitivo anche perché tra tempi tecnici, redazione del progetto esecutivo e realizzazione dell'opera saranno necessari poco più di quattro anni: «Noi sindaci – ha detto il sindaco di Catania Salvo Pogliese – abbiamo esposto in maniera ferma le priorità di programmazione e sviluppo e tra queste, far partire subito i lavori della grande infrastruttura stradale. Abbiamo rappresentato i tempi troppo lunghi intercorsi dalla presentazione del progetto, poiché solo ora finalmente siamo a un passo dal via libera definitivo che purtroppo ancora non è arrivato e che non può essere ancora rinviato a lungo. Rimaniamo in guardia anche se siamo tendenzialmente soddisfatti dell'atteggiamento propositivo del governo». In questo contesto ha fatto la propria parte anche la Regione siciliana: è del vicepresidente e assessore all'Economia Gaetano Armao la proposta alla società concessionaria di trasferire in Sicilia la sede legale per consentire alla Regione di destinare poi la quota di incassi delle imposte ai comuni interessati per utilizzare le somme per l'abbattimento delle tariffe per i mezzi leggeri in fasce



stabile del 35-50%.

Le imprese spingono affinché si faccia in fretta. C'è chi, come il presidente dell'Ance Sicilia Santo Cutrone, guarda alle ricadute non solo in termini di miglioramento delle infrastrutture ma anche come boccata d'ossigeno per un settore, l'edilizia, in crisi profonda: «È inutile dire che la Catania-Ragusa è un'opera strategica per tutta l'area iblea. I passi avanti fatti ci sembrano importanti anche perché i cantieri potranno aiutare l'intero sistema delle costruzioni». La verità, per gli imprenditori che ne hanno viste tante, è che lo scetticismo permane: «È una situazione paradossale – dice Leonardo Licitra, presidente di Sicindustria Ragusa – c'è stato e continua a esserci un rimbalzo di competenze. Abbiamo l'impressione che questa opera non si voglia fare e non capiamo perché ma soprattutto ci sentiamo presi in giro». La Cna di Ragusa intanto ha lanciato un hashtag #senzaunmetrodiautostrada. «Il 20 dicembre scorso il ministro per il Sud, Barbara Lezzi dichiarava che questa strada era una realtà e che nella prima metà di gennaio l'opera sarebbe stata approvata – dice il presidente della Cna, Giuseppe Santocorno –. Ci chiediamo: ma il lavoro produttivo, quello che crea occupazione e reddito vero, quello fatto dalle tante piccole imprese di questa terra, merita o no questi benedetti (maledetti) 68,7 chilometri di strada? Quanto dobbiamo ancora aspettare e quanti morti dobbiamo contare?»

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN CIFRE

808 milioni

Il costo di realizzazione

Per la trasformazione della Catania-Ragusa in autostrada a quattro corsie si è passati da una previsione iniziale di spesa di 1,2 miliardi fatta dall'Anas a 808 milioni di cui 690 milioni di opere vere e proprie. La quota di finanziamento pubblico è di 367 milioni di cui 217 milioni di Fondi Ue e 150 milioni di fondi Anas

68,7 km

Il percorso

L'attuale tracciato della Catania-Ragusa. La trasformazione in autostrada a quattro corsie metterebbe in sicurezza l'intero percorso e ridurrebbe i tempi di percorrenza dagli attuali 60-90 minuti (a seconda della velocità del veicolo) a 42 minuti. La gara per il project financing è stata aggiudicata alla Sarc srl di Torino



Il progetto.

La strada che collega Catania a Ragusa è un asse fondamentale per l'economia del Sud-Est della Sicilia, percorsa da 120 tir al giorno provenienti dal mercato ortofrutticolo di Vittoria e dalle aree agricole del ragusano e diretti al Nord.



L'INCHIESTA

Prosegue il viaggio-inchiesta del Sole 24 Ore sulle infrastrutture strategiche per lo sviluppo del Paese, ma ancora bloccate. La prime due puntate sono state pubblicate il 6 e il 7 febbraio

«Valdastico a Marco scelta lungimirante per lo sviluppo vero»

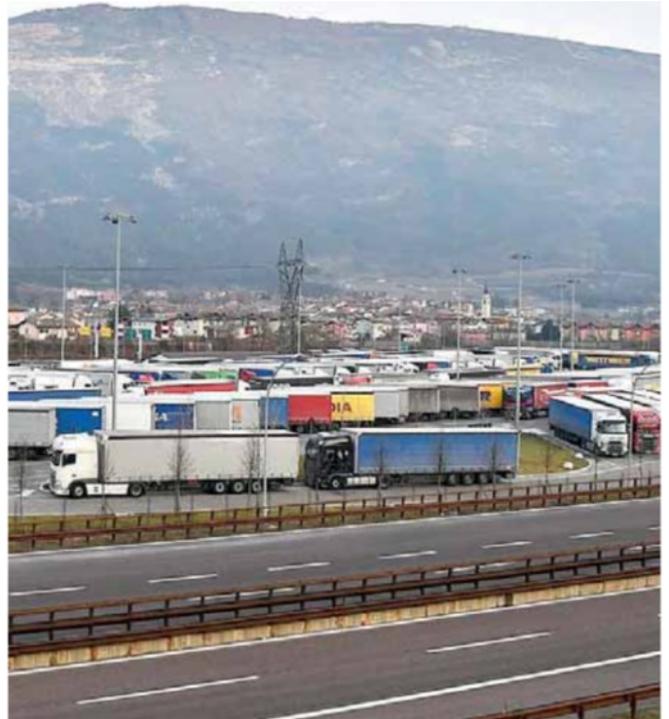
Secondo Calissoni, Carpi e Tonolli (Alleanza per Brentonico) l'opera rappresenta un'opportunità per tutto il territorio

ROVERETO

Vanno controcorrente i consiglieri i consiglieri comunali di "Alleanza per Brentonico". Sigrifido Calissoni, Mario Carpi e Ivano Tonolli, secondo i quali la Valdastico con sbocco a Marco rappresenta un'opportunità di importanza strategica. E spiegano il loro punto di vista con una lunga disamina. «Cent'anni fa - scrivono - il signor Olinto De Pretto elaborava un attento studio per un collegamento ferroviario tra il Veneto e il Trentino (Padova, Vicenza, Schio e Rovereto), con un tracciato analogo a quello oggi in discussione, attraverso la valle del Leogra in Veneto e la Vallarsa in Trentino, escludendo la Valsugana. Lo studio, in un libretto di sedici pagine con tavola esplicativa a colori (ristampato nel 1985) esprime sotto l'aspetto tecnico, scientifico ed economico, un'analisi ben delineata, con caratteristiche di rigore e documentazione notevoli per l'epoca, evidenziando tra l'altro, come già un secolo fa, ci fossero persone che con lungimiranza avevano già compreso che solo facilitando i collegamenti non solo locali, ma già europei, si può puntare a un vero sviluppo dei territori. Oggi il tema viene riproposto in versione autostradale, ma il principio rimane immutato. Ciò premesso: possiamo quindi considerare che la proposta di una Valdastico che colleghi il Veneto con il Trentino connettendosi nella Bassa Vallagarina in un'area a sud di Rovereto, non rappresenti una novità, ma costituisca una lungimirante esigenza storica, sicuramente da aggiornare, ini-

ziando a scrivere, analizzare e tirare righe seriamente e scientificamente, e non continuando con tam-tam mediatici inconcludenti. La maggioranza che oggi governa la Provincia propone nel suo programma due punti fermi: "Sì alla realizzazione della Valdastico", "Sì alla connessione nella zona a Rovereto Sud". È indubbio che la connessione tra A22 e la A31, a sinistra dell'Adige a sud di Rovereto, sia strategica per più motivi: il casello autostradale di Rovereto Sud è diventato un hub di livello internazionale, potendosi poi collegare con il nuovo progettato casello di Ala-Avio: tutto ciò ponendosi inoltre al centro quindi del più significativo distretto industriale-commerciale e artigianale del Trentino, compreso tra i comuni di Rovereto, Ala, Avio, Mori e del sistema turistico riferito all'Alto Garda, e agli altipiani baldensi e di Folgaria trovando ampio consenso tra le più significative categorie che regolano la vera economia trentina. La connessione a sud di Rovereto potrebbe costituire l'occasione per rimettere ordine e operatività a vaste aree ora in abbandono (ex Montecatini) e la nuova area Casotte, dove sono stati investiti dalla Provincia molti milioni di euro. Quante opportunità quindi per dare finalmente avvio ed iniziare a disegnare un concreto masterplan complessivo che sostenga l'opportunità di una Valdastico a sud di Rovereto, supportato da tutte quelle analisi tecniche e scientifiche che con gli strumenti oggi a disposizione diano un quadro politico, amministrativo e scientifico sostenibile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lo sbocco dell'A31 è previsto nel tracciato T5 al casello di Rovereto



Sigrifido Calissoni

