

Rassegna del 12/11/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

12/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5 Sindaci, decalogo sul tavolo del premier - Variati: «Decalogo sul tavolo di Conte» Le categorie: «Noi siamo con i sindaci»	Spadaccino Antonio	1
SCENARIO				
12/11/2019	Arena	8 Brevi - Premio ad A4 Holding per la campagna Theblackout	...	3
12/11/2019	Arena	27 Barriere e nuove uscite Investimenti dell'A22 per dieci milioni di euro	VA.ZA.	4
12/11/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8 Tav, lavori non prima del 2021 resta l'incognita della tratta est	Collicelli Gian_Maria	5
12/11/2019	Gazzettino Venezia	16 «Piano Campana, troppo cemento e pochi servizi»	Babbo Giuseppe	7
12/11/2019	Gazzettino Venezia	9 Nuovo hotel: al Comune 750mila euro - Via Carducci, futuro a 5 stelle con il "rebus" dei posti auto	Guidone Paolo	8
12/11/2019	Gazzettino Venezia	9 I Incontro sulle sorti dell'ex ospedale	...	10
12/11/2019	Giornale di Vicenza	12 Sei anni di cantieri per la Tav - Ponti, sottopassi e binari Città sotto i ferri 77 mesi per il maxi-cantiere Tav	Zorzan Alessia	11
12/11/2019	Giornale di Vicenza	12 «Estendere il confronto anche sulla viabilità»	A.Z.	14
12/11/2019	Giornale di Vicenza	28 Nuovo casello della A4, è partito il cantiere	Fadda Antonella	15
12/11/2019	Il Fatto Quotidiano	7 Dubbi sull'uomo dei conti Astaldi: a rischio il piano di risanamento - Astaldi, i dubbi sull'indipendenza dell'uomo dei conti finito a Intesa	Lillo Marco	17
12/11/2019	Messaggero Veneto	20 In friuli nessuno compra gli ex alloggi dei militari - Il Friuli resta terra di caserme vuote e nessuno compra gli alloggi militari	Aviani Lucia	20
12/11/2019	Nordest Economia - Top 500 Friuli Venezia Giulia	34 A Parigi e Copenaghen le metrò con la Icop che rifà anche il Morandi	R.D.T.	22
12/11/2019	Nordest Economia - Top 500 Friuli Venezia Giulia	34 Lavori finiti in anticipo Tiliaventum verso un bonus da 30 milioni	R.D.T.	23
12/11/2019	Nuova Venezia	35 Via libera al secondo stralcio del progetto Montesyndial	Favarato Gianni	24
12/11/2019	Nuova Venezia	23 Albergo di lusso, effetto anti-degrado ma il via libera al cambio d'uso è rinviato	Chiarin Mitia	26
12/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	14 De Berti assicura «Autovie realizzerà tutta la 3° corsia»	...	28
12/11/2019	Trentino	18 Un cantiere lungo dieci anni - Ferrovia interrata, Trento maxi cantiere per una decina di anni	Tessari Gianpaolo	29
12/11/2019	Trentino	18 Fugatti: «Il ministro De Micheli sta decidendo come e se liquidare i soci privati di Autobrennero»	...	33
12/11/2019	Trentino	19 A22 scoppia. De Col: « Presto più forza ad intermodalità»	...	34
12/11/2019	Trentino	19 Il Rovereto-Riva? «Progetto leggero pubblico - privato»	G.T.	35
12/11/2019	Trentino	19 Valsugana elettrica in 5 anni Treni cadenzati per pendolari	G.T.	36
12/11/2019	Tribuna-Treviso	21 Bosco, 4 anni di carte in Comune «Ecco liter, valutato e approvato»	de Wolanski Federico	37
12/11/2019	Tribuna-Treviso	31 Nuovo ponte, terza petizione «Firmeranno venti sindaci»	Mazzerò Riccardo	39

IL MANIFESTO VARIATI GARANTE

Sindaci, decalogo sul tavolo del premier

VENEZIA Il «manifesto dei sindaci», presentato dall'Ance domenica sulle pagine del Corriere del Veneto, arriverà presto sul tavolo del premier Giuseppe Conte. Lo ha garantito il sottosegretario all'Interno, Achille Variati: «Tempi stretti, un paio di giorni, e il decalogo sarà nelle mani del premier». Ai sindaci arriva anche l'appoggio del mondo delle imprese venete: «Siamo con loro». a pagina 5 **Spadaccino**

Variati: «Decalogo sul tavolo di Conte» Le categorie: «Noi siamo con i sindaci»

Il sottosegretario: tempi stretti, un paio di giorni. Imprese in campo. Michielli: priorità anche al turismo

VENEZIA L'Ance Veneto ha lanciato domenica il manifesto dei sindaci dalle pagine del *Corriere del Veneto*. Un documento che contiene le istanze e le priorità dei primi cittadini e si pone l'obiettivo «di ridare ai sindaci la dignità che meritano, nel rispetto della Costituzione». Si tratta di un appello alle Istituzioni, alle categorie produttive, alle forze sociali, a tutti i cittadini perché venga riconosciuta la piena dignità istituzionale del ruolo delle Autonomie Locali - Comuni, Province e Città Metropolitane - e dei loro amministratori. I temi trattati sono autonomia, riordino territoriale e ruolo delle Province, risorse finanziarie, gestione delle emergenze, personale, burocrazia, sostenibilità... «Il manifesto dei sindaci non è un programma politico, ma un documento che vuole stimolare un dibattito e che non ha colore politico», come ha sottolineato la presidente Maria Rosa Pavanello.

Immedieate le reazioni. La prima è quella del sottosegretario all'Interno, con delega ormai certa agli Enti locali, Achille Variati: «In tempi stretti - assicura -, massimo un paio di giorni, porterò a conoscenza del premier Giuseppe Conte il decalogo dei sindaci. Le tematiche trattate presuppongono infatti il

coinvolgimento di ministeri diversi, dall'Interno all'Economia alla Pubblica Amministrazione e ritengo necessario un coordinamento da parte della Presidenza del Consiglio. Quanto al manifesto, l'ho letto e va nell'ottica degli obiettivi che si è posto questo governo: semplificazione e modernizzazione».

Vicinanza all'iniziativa dei primi cittadini arriva anche dal governatore Luca Zaia: «Una battaglia da condividere - dice - anche perché i sindaci hanno dimostrato con i fatti che, per loro, prima viene il territorio e poi le casacche politiche. E da sempre si sono dimostrati solidali sulla questione dell'autonomia».

Sul manifesto dei sindaci intervengono anche le categorie economiche del Veneto. «I sindaci - dice Agostino Bonomo, presidente regionale di Confartigianato - sono come le nostre territoriali, perché sono gli unici che incontrano i cittadini. Sono i portavoce delle istanze del territorio, sono carichi di responsabilità e spesso vengono pure presi a schiaffi per colpe non loro. Detto questo, come non essere d'accordo con il decalogo che hanno presentato? L'unico distinguo che mi sento di fare è sulle assunzioni. Se trovi il primo cittadino "farfallone" puoi andare incontro a qualche pro-

blema. Preferisco, quindi, che ci siano regole certe e non un'eccessiva libertà di movimento». Sulla stessa lunghezza d'onda il presidente di Confcommercio Veneto, Massimo Zanon: «Quello che chiedono i sindaci veneti - dice - merita l'attenzione delle categorie economiche e dei cittadini: è indubbio che oggi il nostro è un sistema troppo frammentato, e non sono chiari, né per i cittadini né per le imprese, quali siano i punti di riferimento per le questioni che li riguardano direttamente. Al di là che i punti possano essere o meno condivisi, è indispensabile rivedere i ruoli per garantire una maggiore vicinanza delle istituzioni alle realtà - anche imprenditoriali - dei territori. Per quanto riguarda le Province, o si decide di farle sparire completamente (ma si è visto che questa non era una grande idea), o si fa chiarezza su "chi fa cosa", in un'ottica di trasparenza sia nei costi che nell'organizzazione. L'importan-



tante è che non si sovrappongano, a quelle già esistenti, altre norme e ulteriori costi».

Critico è invece il presidente di Confturismo Veneto, Marco Michielli: «Come al solito - spiega - il turismo sembra non essere tra i pensieri dei primi cittadini del Veneto, e la conferma viene direttamente dai firmatari del manifesto. Quello che sorprende è che nella regione più turistica d'Italia, nel momento in cui i sindaci stilano la lista dei dieci desiderata, saltano a piè pari - salvo una rapidissima citazione in passant del solo termine nel capitolo sull'autonomia - quella che è la prima forza economica della nostra regione».

Piena condivisione al decalogo del sindaco arriva invece da **Paolo Ghiotti**, presidente di Ance (Associazione nazionale costruttori edili) Veneto. In particolare, Ghiotti si sofferma sul problema della eccessiva burocrazia: «Rappresenta - dice - un macigno per le imprese e danneggia anche lo sviluppo dei territori come confermano alcuni recenti episodi nel trevigiano, nel padovano e nel rodigino. I sindaci vanno liberati da una burocrazia che talvolta fa litigare gli stessi uffici all'interno delle amministrazioni. Ma loro, come le imprese, non chiedono la cancellazione delle regole che servono a tutelare la legalità, ma la semplificazione in modo da avere norme chiare e procedure snelle in grado di non rallentare la realizzazione delle opere».

Antonio Spadaccino

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Variati
 I temi sul tavolo presuppongono un ruolo di più ministeri



Bonomo
 Pieno sostegno ma attenzione alle assunzioni



Ghiotti
 La burocrazia, soprattutto, è un macigno sulla strada dei territori

● La guerra di trincea dei sindaci per chiedere riforme radicali e ridare valore al ruolo della prima figura istituzionale sul territorio è

iventata un Manifesto che Anci Veneto, l'associazione dei Comuni, ha presentato domenica scorsa proprio dalle colonne del *Corriere del Veneto*

● Puntuali i contenuti del documento: autonomia, riordino territoriale e ruolo delle Province, risorse finanziarie, gestione delle emergenze, personale, burocrazia, sostenibilità



Brevi

COMUNICAZIONE PREMIO AD A4 HOLDING PER LA CAMPAGNA THEBLACKOUT

La campagna video di A4 Holding (società del Gruppo Abertis che gestisce le autostrade A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico) per sensibilizzare i giovani sui rischi alla guida dopo aver consumato alcol o droghe, ha vinto il premio del *Sole 24 Ore* come «migliore comunicazione d'impresa». La campagna #theblackout, questo il titolo della campagna, è risultata, per la giuria, la migliore «azione combinata spot-social e discoteche». È la prima iniziativa del genere in Italia, «realizzata per parlare direttamente ai giovani». **L.u.Fi.**



I progetti in autostrada

Barriere e nuove uscite Investimenti dell'A22 per dieci milioni di euro

Quanto investirà nei prossimi anni A22 a Villafranca? Nell'immediato, probabilmente già l'anno prossimo, installerà barriere fonoassorbenti sui tratti di autostrada che ricadono sul territorio comunale, nelle località Mezo, Dosdegà e al prolungamento Alpo Ognissanti, la prima e la terza in carreggiata Nord, la seconda in carreggiata Sud, per un impegno di spesa di 10 milioni di euro.

Il progetto deve essere validato e poi inviato al ministero delle Infrastrutture e trasporti per l'approvazione.

Poi ci sono le opere comprese nel Piano economico e finanziario (Pef) documento allegato al rinnovo delle concessioni di Autostrada del Brennero, illustrato la settimana scorsa a Nogarole Rocca, nel convegno promosso dall'amministrazione locale. Ovvero, la bretella di collegamento tra tangenziale Sud di Verona, aeroporto e strada regionale 62 Postumia, per dirottare sul sistema viabilistico tangenziale il traffico di attraversamento di Dossobuono.

Poco distante, la bretellina di Madonna dell'Uva Secca, necessaria a veicolare il traffico pesante delle imprese del territorio al casello di Verona Nord, sgravando le strade che attraversano i centri abitati. Il tutto per un ulteriore impegno di spesa di circa otto milioni di euro complessivi.

«C'è soddisfazione nel vedere accolte nel Pef le richieste del territorio come la bretellina a Dossobuono da e per l'aeroporto e la bretella di collegamento alla Grezzanella, a Povegliano», afferma il sindaco di Villafranca, Roberto Dall'Oca.

Il piano di Autobrennero prevede

inoltre la costruzione di due nuovi caselli, uno a proprio in zona aeroporto, sul territorio di Villafranca, l'altro a Vigasio. Contro il primo si è già espressa la minoranza villafranchese che ha depositato una mozione da discutere nel prossimo consiglio comunale. Anche il sindaco non è convinto della necessità dell'opera.

«Sulla carta si troverebbe all'intersezione perfetta tra A22 e A4. Le previsioni di Autobrennero evidenziano flussi di traffico in crescita. Bisognerà valutare anche il trend del Catullo. Ma occorre allo stesso tempo ragionare sulla presenza nell'area delle stazioni autostradali di Verona Nord, Verona Sud e Sommacampagna», ricorda.

Poco distante Nogarole Rocca, per il quale l'amministrazione ha chiesto l'ampliamento del casello e forse Vigasio, pensato a sette porte (tre entrate e quattro uscite) e dotato di un parcheggio per 60 posti. Il casello sarebbe anche connesso alla viabilità ordinaria con una rotonda di collegamento con la provinciale 24 Villafranca-Vigasio, in direzione Nord e Nogarole-Vigasio in direzione Sud.

I costi di realizzazione sono compresi nei 733 milioni di investimenti destinati al Veronese da Autobrennero e vincolati al rinnovo della concessione, che si potrà ottenere solo liquidando i soci privati, proprietari del 16 per cento circa delle quote.

Trovare le risorse per portare a termine l'operazione non sembra facile. Altra strada, come ha fatto presente la settimana scorsa il ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, potrebbe consistere nella modifica della normativa, cercando l'accordo con l'Ue per non andare a gara europea. **VAZA.**



Tav, lavori non prima del 2021 resta l'incognita della tratta est

Camera di commercio, sindaci e Provincia a confronto sul progetto

Xoccatò	Lain	Dalla Pozza
Le riunioni saranno regolari	Grisignano Un appello da parte nostra: non lasciateci soli nella definizione del tratto a est	Altavilla Le prime attività saranno messe in atto nel 2020, ma cantiere dal 2021

VICENZA L'attesa per l'avvio dei lavori a ovest, che si tradurranno nella posa dei primi metri di nuovi binari non prima del 2021, ma anche la spinta al progetto «cittadino» della linea ferroviaria Tav (Treni ad alta velocità). E infine lo sguardo al nodo a est del capoluogo, ancora tutto da disegnare e per il quale è arrivato l'appello dei Comuni di quel tratto di ferrovia: «Non lasciateci soli».

Ieri le istituzioni e le realtà economiche provinciali si sono riunite per fare il punto sull'opera pubblica che caratterizzerà i prossimi anni, almeno sul fronte della mobilità, ovvero l'alta velocità-alta capacità ferroviaria.

L'occasione è stato il tavolo convocato in Camera di commercio proprio su questo tema e che ha chiamato a raccolta molti sindaci interessati dal tracciato dei nuovi binari – tra cui il primo cittadino di Vicenza nonché presidente della Provincia, Francesco Rucco – rappresentanti di associazioni di categoria, di sigle sindacali e tecnici comunali. Innanzitutto, quello di ieri è stato il primo di una serie di incontri che nelle parole del presidente della Camera di commercio vicentina, Giorgio Xoccatò, diventeranno «un momento di confronto a cadenza regolare».

Poi il punto, con l'analisi della situazione attuale del progetto Tav a Vicenza: in

provincia l'opera è suddivisa in tre lotti costruttivi di cui il primo, da Verona ad Altavilla, è finanziato e pronto per la cantierizzazione già l'anno prossimo. «Le prime attività che saranno messe in atto – spiega il sindaco di Altavilla, Carlo Dalla Pozza – saranno una serie di verifiche su vari aspetti, nonché i picchetti e altri interventi preliminari, che penso occuperanno tutto il prossimo anno. Pertanto per vedere i primi metri di ruspe e di binari posati a terra credo bisognerà aspettare l'anno successivo». Cioè il 2021. Da quel momento, secondo le stime rese note ieri, i tempi di lavoro sono di 77 mesi, ovvero sei anni e mezzo, quindi il primo tratto di Tav, se tutto andrà secondo il cronoprogramma che è stato ipotizzato, sarà pronto non prima del 2027.

All'avvio dei lavori del primo lotto dovrebbe seguire anche la redazione del progetto preliminare del tratto «cittadino», cioè l'attraversamento di Vicenza che vale 802 milioni di euro e che porterà la Tav dal territorio di Altavilla alla zona di viale del Risorgimento, con il potenziamento della stazione di viale Roma e la creazione della fermata «spot» in zona Fiera, per non parlare delle opere complementari, primo fra tutti il filobus elettrico che collegherà il capoluogo sulla direttrice est-

ovest.

Infine il terzo lotto, vero e proprio nodo da risolvere e che ha fatto capolino anche nell'incontro di ieri: per la tratta Vicenza-Grisignano non ci sono né progetto né finanziamento. Dall'incontro emerge che lo studio della progettazione «è in fase di avvio da parte di Rfi (Rete ferroviaria italiana, ndr)» e che si partirà dallo studio di fattibilità del 2014. «Il Governo ha espresso più volte la sua attenzione e impegno per la Tav – osserva Xoccatò – e anche da Ferrovie dello Stato abbiamo ricevuto ampie rassicurazioni circa la disponibilità a procedere quanto prima con la definizione del tratto a est di Vicenza». Ma all'ottimismo della Camera di commercio si affianca l'appello del sindaco di Grisignano, Stefano Lain: «Io capisco che per ragioni tecniche il progetto sia stato suddiviso in lotti – dichiara – ma il mio è un appello a tutte le istituzioni, compresi gli altri Comuni, a non lasciarci soli nella definizione del tratto a est, perché in tal caso avremmo poca voce nei confronti di chi progetta le soluzioni dell'opera».

Gian Maria Collicelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Via Montale La riunione di ieri in Camera di commercio con sindaci, Provincia e tecnici

«Piano Campana, troppo cemento e pochi servizi»

JESOLO

«Poco verde, pochi servizi e troppo cemento all'interno del Piano Campana». È l'attacco lanciato da Antonio Lunardelli del Movimento 5 Stelle di Jesolo che mette in discussione il grande comparto residenziale tra il Lido e il Paese, destinato allo sviluppo della residenzialità stabile. Un comparto rimasto bloccato per molto tempo e che solo negli ultimi anni ha conosciuto un primo importante sviluppo. Ma anche un comparto che negli ultimi periodi sarebbe finito al centro di accertamenti della forze dell'ordine perché proprio in questa zona, attraverso il sistema dei subappalti, in passato avrebbero manifestato il loro interesse anche delle aziende legate alla criminalità organizzata.

PARCHI PUBBLICI

In ogni caso un intervento fondamentale per la crescita della città, all'interno del quale la giunta ha recentemente approvato nuove opere di urbanizzazione interna. «Recentemente l'amministrazione ha annunciato la realizzazione di due parchi pubblici per circa 79.260 metri quadrati - attacca Lunardelli - oltre naturalmente a marciapiedi, strade e abitazioni che aumenteranno notevolmente la residenzialità stabile. Il M5S di Jesolo precisa però che il Piano Campana approvato prevede un'ampia area verde di 160mila metri quadrati, pari a 16 ettari, che si struttura all'interno di una zona residenziale,

costituendone un importante "corridoio verde" che penetra all'interno dell'abitato dove lungo i percorsi pedonali e le piste ciclabili saranno riconoscibili gli alberi e gli arbusti che hanno accompagnato gli agricoltori nelle loro attività quotidiane. Di tutto questo vediamo solo tante gru e costruzioni che impermeabilizzano il nostro territorio mentre i parchi tardano ad essere realizzati».

Secondo il movimento pentastellato, il rischio è quello di avviare una nuova cementificazione selvaggia. «Anche in questa circostanza sembra prevalere la convinzione che prima si costruisce e si vende - aggiunge Lunardelli - e poi se ci si riesce viene piantato qualche albero. Chi gira per Jesolo sicuramente avrà notato il proliferare delle gru e delle costruzioni di case, condomini e alberghi. Il piano casa e la ricostruzione di edifici in classe gold permettono dei premi di costruzione che arrivano anche al + 110% e questo aumenta esponenzialmente il consumo del suolo, altro che ricomposizione spaziale descritta dal piano redatto da Kenzo Tange». Da ciò l'appello a fermare la nuova ondata di costruzioni: «Chiediamo di fermare questa corsa alle costruzioni selvagge - concludono dal M5S - che ci stanno ingabbiando in una morsa di cemento e di abitanti stagionali che vorrebbero poi andare a godersi il mare e la spiaggia, dove non troveranno più posto per sdraiarsi a prendere il sole».

Giuseppe Babbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mestre Nuovo hotel: al Comune 750mila euro

Consiglieri comunali in sopralluogo ieri in via Carducci a Mestre, dove sorgerà il primo hotel a 5 stelle. Il Comune nell'operazione incasserà 750mila euro. Qualche perplessità ha suscitato il problema dei parcheggi per gli ospiti dell'albergo.

Guidone a pagina IX

Via Carducci, futuro a 5 stelle con il "rebus" dei posti auto

►Sopralluogo della commissione sul luogo ►La struttura riqualificherà l'intera area nel quale sorgerà il nuovo albergo di lusso Il Comune incasserà 750mila euro di oneri

EDILIZIA

MESTRE L'ingresso del futuro hotel a cinque stelle guarderà verso la nuova piazza ricavata dalla demolizione di due vecchi edifici ora dismessi, situati davanti al complesso dell'M9. La nuova struttura ricettiva da 130 camere sarà composta dai due corpi, collegati tra loro, che si affacciano rispettivamente in via Meucci e in via Pascoli, mentre la parte centrale dell'ex edificio Telecom sarà demolita. Nulla invece cambierà per il lato del complesso che si affaccia in via Carducci, ancora in cerca di un'altra possibile destinazione. L'atteso via libera al cambio di destinazione d'uso del palazzo - da impianto telefonico ad albergo - produrrà la completa trasformazione di un'area abbandonata del centro di Mestre estesa per diecimila metri quadri e, data l'assenza di una domanda di uffici, per l'amministrazione comunale questa non poteva trovare una destinazione diversa da quella turistica alberghiera.

LA RIGENERAZIONE

Una rigenerazione urbana che ieri è stata dettagliatamente illustrata durante i lavori della quinta Commissione con-

siliare, iniziati con un rapido sopralluogo dei consiglieri comunali intorno all'ex edificio Telecom di proprietà del fondo immobiliare Serenissima Goethe, che dopo il cambio di destinazione d'uso sarà ceduto alla cordata che costruirà il nuovo albergo. La trasformazione in struttura alberghiera frutterà alla nuova proprietà una rivalutazione del valore dell'immobile equivalente ai quasi 750mila euro di nuovi oneri urbanistici che saranno incassati dal Comune di Venezia. Tra i consiglieri comunali la discussione sull'impatto che un hotel a cinque stelle avrà sull'intera area di via Carducci è ora incentrata soprattutto sulle future ripercussioni per la viabilità urbana e l'accessibilità pedonale. Sia i tecnici del Comune che chi ha redatto l'intero progetto immobiliare prevedono che gli orari di ingresso e di uscita dei turisti saranno spalmati in modo omogeneo sull'intera giornata e, sulla base di modelli di simulazione del traffico urbano, si stima che l'impatto su via Carducci sarà limitato e inferiore rispetto a quello un tempo generato dai dipendenti della Telecom.

PARCHEGGI PRIVATI

A suffragare questa previsio-

ne vi è anche quello che si sta rivelando uno degli aspetti più controversi dell'intero progetto: quasi tutti i posti auto richiesti dalla presenza della lussuosa struttura ricettiva saranno infatti resi disponibili grazie a una convenzione con il Saba, uno dei parcheggi presenti nell'area adiacente alla stazione di Mestre, considerato economicamente più vantaggioso. «Non può essere il privato a indicarci quale sia la soluzione più conveniente, esiste un preciso interesse pubblico ad utilizzare un parcheggio più vicino al futuro albergo a 5 stelle rispetto a quello vicino alla stazione - ha obiettato ieri in aula il consigliere pentastellato Davide Scano - e si tratta del park Avm di via Costa che oltretutto appartiene ad una nostra società partecipata e che oggi risulta essere desolatamente vuoto per i tre quarti dei posti auto disponibili».

Paolo Guidone

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE PREVISIONI

Per i tecnici del Comune l'afflusso dei clienti all'hotel sarà spalmato nel corso dell'intera giornata e non influirà sulla viabilità



SOPRALLUOGO L'assessore De Martin con i consiglieri davanti all'ex Telecom (Nuove Tecniche/ Alessandro Scarpa)



Ex Umberto I

Incontro sulle sorti dell'ex ospedale

L'appuntamento è per il 27 novembre prossimo alle 18 al centro civico di via Sernaglia, dove il Comitato ex Umberto I chiamerà a raccolta una serie di associazioni per discutere del futuro dell'area dell'ex ospedale.

All'incontro, dal titolo "Mestre ha un cuore-2" sono invitati l'Ecoistituto,

Quartieri in movimento, Collettivo Loco, Comitato Bissuola, MestreMia, Ambiente Venezia, Insieme per Venezia e Terraferma, Venezia cambia, Associazione sette nani-parco del Marzenego.



VICENZA. In Camera di commercio tavolo di concertazione con istituzioni e categorie economiche

Sei anni di cantieri per la Tav

Previsto il raddoppio della linea ferroviaria e il completo rifacimento della stazione

di **ALESSIA ZORZAN**

Ponti, sottopassi e binari. Vicenza vivrà sei anni di cantieri per la grande opera della Tav e sarà istituito un tavolo tecnico di concertazione per seguire l'a-

vanzamento dei lavori. Se n'è parlato ieri in un confronto in Camera di commercio, alla presenza del presidente Giorgio Xoccatò, e del sindaco e presidente della Provincia Francesco Rucco, dei sindaci dei Co-

muni interessati dal passaggio della Verona-Padova, oltre che delle parti sociali: associazioni di categoria e sindacati. Previsto il raddoppio della linea ferroviaria e il completo rifacimento della stazione Fs. **PAG 12**

LA GRANDE OPERA. In Camera di commercio tavolo di confronto tra amministratori e categorie

Ponti, sottopassi e binari Città sotto i ferri 77 mesi per il maxi-cantiere Tav

La realizzazione del lotto di attraversamento durerà oltre sei anni
Ribadita la necessità di procedere con la progettazione del tratto est

L'ultimo è stato un anno molto difficile ma ora abbiamo rassicurazioni

FRANCESCO RUCCO
SINDACO DI VICENZA

Il progetto porta con sé un sistema logistico moderno per il territorio

GIORGIO XOCCATO
PRESIDENTE CAMERA DI COMMERCIO

Alessia Zorzan

Un tavolo tecnico periodico per seguire passo passo l'avanzamento della Tav. Visto che qualcosa, a quanto pare, si sta effettivamente muovendo. Il progetto, già sperimentato con l'amministrazione Variati e rilanciato a marzo durante un incontro a palazzo Nievo, si è concretizzato ieri mattina con la prima riunione andata in scena in Camera di commercio. Un'ora di confronto alla presenza del presidente della Cciao Giorgio Xoccatò, del sindaco e presidente della provincia Francesco Rucco - che ha poi presieduto i lavori - dei primi cittadini dei comuni berici interessati dalla linea Verona-Padova, e delle parti socia-

li, con associazioni di categoria e sindacati. Che i tempi siano cambiati lo dimostra il tenore dell'incontro, definito da tutti «tecnico e concreto». Dagli appelli a non mettere in congelatore il progetto, ripetuti fino a qualche mese fa, ora si è passati dunque ai numeri, con la conferma della consegna delle aree di cantiere per il primo lotto Verona-Altavilla entro l'inizio del 2020 e una previsione della durata dei lavori. La prospettiva è lunga: per il primo tratto - di 44 chilometri - si parla infatti di 82 mesi dalla fase progettazione esecutiva alla chiusura dei cantieri; per il secondo lotto, quello dell'attraversamento Vicenza (6,2 chilometri), di 77 mesi, ossia circa sei anni e mezzo.

Dall'incontro è emersa la volontà di presentarsi come un interlocutore unico del territorio, coordinato dalla Provincia, nell'interazione con Stato e Rfi. «Sono emersi segnali importanti per un progetto che cambierà il trasporto ferroviario, e non solo, della città e di una parte di provincia», ha commentato Rucco. «L'ultimo è stato un anno molto difficile - ha aggiunto -



ma ora abbiamo ricevuto importanti assicurazioni».

Con l'occasione è stato fatto il punto sui tre lotti. Se il tragitto fino ad Altavilla si sta muovendo, gli altri due lotti sono ancora da definire del tutto. L'attraversamento del capoluogo prevede - con ponti e sottopassi - il raddoppio della linea con 4 binari, una fermata in zona fiera (ritenuta «strategica per lo sviluppo di Ieg») e il rifacimento della stazione di viale Roma, mentre la tratta Vicenza-Padova non è ancora inserita nel bilancio dello Stato «anche se

c'è già un impegno di Rfi per la copertura finanziaria», precisa la nota del Comune. È in fase di avvio la progettazione a carico dell'azienda, che partirà dallo studio di fattibilità del 2014, che dovrà però essere rivisitato. «È stata stimata, in linea di massima, una durata dei lavori per la tratta di attraversamento del territorio vicentino che si aggira sui 77 mesi, ed è stato confermato anche il progetto del filobus per il trasporto pubblico urbano della città», conferma la nota di palazzo Trissino.

L'incontro segue la recente visita in terra vicentina del

nuovo ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli che, come sottolineato da Xocato «ha espresso più volte attenzione e impegno per la Tav». «Anche dalle ferrovie abbiamo ricevuto ampie assicurazioni», ha aggiunto. «Il progetto alta velocità e alta capacità - ha concluso - porta con sé un contorno di opere accessorie e un importante indotto di riassetto del territorio. Un sistema logistico moderno implementato a servizio di un'area importante dal punto di vista produttivo e commerciale. Bene anche la fermata in fiera». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

3

I LOTTI PREVISTI PER LA VERONA-PADOVA

Il primo lotto va da Verona Porta Nuova al bivio Vicenza, la stazione di Padova, l'attraversamento Vicenza e il collegamento dal capoluogo a Padova

805

I MILIONI DI EURO PER L'ATTRAVERSAMENTO

Il secondo lotto dell'alta velocità nel tratto tra Verona e Padova ha un costo stimato di 805 milioni di euro, ma ad oggi non ci sono tutte le risorse

6,2

I CHILOMETRI DEL TRATTO CHE ATTRAVERSA LA CITTÀ

Il progetto prevede la realizzazione di 6,2 chilometri di nuova linea e il rifacimento di circa 2,7 chilometri di linea storica. La stazione resta in viale Roma

150

I MILIONI DI EURO GIÀ FINANZIATI

Al momento sono 150 i milioni a disposizione per la realizzazione del secondo lotto della Tav. I soldi, va detto, coprirebbero le opere complementari





Amministratori, categorie e sindacati chiedono di procedere e vigilare sul progetto dell'alta velocità

SINDACATI. Le parti sociali chiedono di valutare l'impatto sul territorio

«Estendere il confronto anche sulla viabilità»

«Un progetto da sostenere ma serve condivisione»

Chisin: «Importante vigilare sullo svolgimento dei lavori»

Non solo rotaie e vagoni. Dai sindacati, seduti al tavolo, è partita la richiesta di coinvolgere le parti anche per quanto riguarda la mobilità e la viabilità complementare, legata alla realizzazione della Tav. Presenti Maurizio Ferron della Cgil, Raffaele Consiglio della Cisl e Grazia Chisin della Uil, che è anche vicepresidente della Camera di commercio. «Negli anni '50 - ha sottolineato Consiglio al termine dell'incontro - un tavolo come questo prevedette la realizzazione dell'A4, quindi è uno strumento utilissimo. Ho suggerito che diventi stabile, per parlare non solo di alta velocità, ma anche di tutte le opere complementari. È importante che i sindaci e le parti sociali siano in contatto e che si lavori in modo condiviso». Ferron ha orientato i riflettori sulle attività produttive. «Va valutato l'impatto dei cantieri sulla situazione attuale, considerando anche le attività produttive. Ci sono imprese che hanno binari a loro dedicati - ha sottolineato -. La viabilità complementare entra in gioco sia durante il cantiere, che comporterà inevitabilmente delle modifiche, sia dopo, per rendere effettivamente integrato il sistema dei trasporti».

Soddisfatta anche Chisin, della Uil che lancia un ulteriore appello: «Non basta partire, è necessario anche proseguire spediti, altrimenti si ri-

schia di trovarsi con un cantiere eterno», ha sottolineato. «Da tempo sosteniamo tutti la necessità di portare avanti il progetto dell'alta velocità e siamo soddisfatti del mantenimento di una fermata in zona fiera. Soluzione che risponde alle esigenze dell'ente, ma che può essere utile anche a chi lavora in zona offrendo un'alternativa per raggiungere il posto di lavoro senza intasare di auto le strade, già sovraffollate». Non si è parlato invece di metropolitana di superficie. «Nel piano regionale della mobilità non compare più - ha aggiunto il rappresentante della Cgil - è importante però garantire i collegamenti e un'effettiva intermodalità», ha concluso Ferron.

Al tavolo anche i primi cittadini degli altri comuni vicentini coinvolti dalla tratta dell'alta velocità-alta capacità Verona-Padova. Tra questi Dino Magnabosco, di Montebello, dove sorgerà il "campo base". Un insediamento su un'area agricola che potrebbe avere durata decennale. Al termine le garanzie prevedono una bonifica, ma l'amministrazione promette di tenere alta la guardia. ● A.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un momento dell'incontro andato in scena ieri sulla Tav



Nuovo casello della A4, è partito il cantiere

Il sindaco Trapula: «Giunto l'ok definitivo da Venezia»
Via a uno studio sul traffico nello snodo tra futura Spv,
provinciale 500, valli Agno-Chiampo e Ovest Vicentino

**Riapertura in vista
per lo svincolo
di via Molinetto
lungo la variante
della Sp 246
Gli altri a giugno**

Antonella Fadda

Partiti i lavori per l'allestimento del casello fra Montecchio Maggiore e Montebello. Ad annunciarlo è stato il sindaco, Gianfranco Trapula, dopo le ultime verifiche in seguito all'incontro a Venezia dove si è svolta una riunione di Struttura di progetto della Superstrada Pedemontana Veneta con le Province di Vicenza e Treviso e i 37 sindaci dei Comuni tutti territorialmente interessati dalla costruzione dell'infrastruttura.

Nell'ambito dei temi trattati nell'incontro è stata affrontata la questione relativa alla costruzione della Spv, del tratto fra Montecchio e Castelgomberto, con conseguenze dirette sulla futura nuova autostazione dell'autostrada A4 del costo di 60 mi-

lioni e tempi di realizzazione ipotizzati in circa due anni. «Ho avuto conferma dell'inizio dei lavori di cantierizzazione e di tracciamento - spiega Trapula - insomma tutte le operazioni di preparazione all'avvio vero e proprio del cantiere. Già, quindi, si inizia a vedere l'allestimento per il casello». Ma il sindaco conferma che «non è finita qui» riferendosi al traffico e alla viabilità, molto intensi nello snodo di Alte Ceccato in diverse ore del giorno, dove passano migliaia di auto e mezzi pesanti. «L'ingegner Elisabetta Pellegrini, che dirige Struttura di Progetto, ci ha annunciato che è iniziato anche uno studio specifico riguardante i flussi veicolari - prosegue Trapula - che coinvolgerà tutta la superstrada Pedemontana, fra cui è compresa anche Montecchio». Studio che terminerà a dicembre e quindi i risultati verranno diffusi, presumibilmente, entro l'anno. Successivamente verranno contattati, per un incontro, i diversi Comuni a seconda delle zone di competenza per affrontare le varie soluzioni, qualora si

presentassero criticità legate al traffico. «Per Montecchio ci hanno già spiegato che saremo convocati singolarmente dato che il nostro è un caso a sé - conferma il sindaco -. La parte cruciale è indubbiamente il tratto che riguarda l'uscita dell'attuale casello» dove convergono molti veicoli provenienti dalle valli dell'Agno e del Chiampo ma anche dalla Sp 500 e dall'intero Ovest Vicentino. In ogni caso è ormai assodato che l'apertura del casello non sarà contemporanea alla Pedemontana. Le due opere avranno un'operatività «sfasata». Le tempistiche, non ancora ufficializzate, stimerebbero il termine dei lavori e la conseguente immissione diretta in A4 non prima di due o tre anni, quindi almeno nel 2022. Intanto proseguono senza interruzione i lavori lungo la Variante alla Sp 246 e futura Pedemontana, che stando alle previsioni dovrebbe entrare in funzione a giugno del prossimo anno. «Entro novembre sarà riaperto lo svincolo di via Molinetto - conclude -. Da gennaio a giugno operativi gli altri». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le cifre dell'infrastruttura

60

**I MILIONI PER REALIZZARE
IL NUOVO CASELLO DELLA A4**

Dopo l'annuncio di fine settembre, diventa ufficiale il via ai lavori per l'allestimento del casello dell'autostrada A4 tra Montecchio Maggiore e Montebello

2

**GLI ANNI PREVENTIVATI
PER VEDERE FINITA L'OPERA**

Le tempistiche, non ancora ufficializzate, stimerebbero il termine dei lavori e la conseguente immissione diretta della Spv in A4 non prima di due o tre anni



Percorso ad ostacoli

Una prescrizione del Cipe aveva rallentato l'iter

Una questione, quella del casello autostradale della A4, lunga cinque mesi. Anzi molto di più ma salita alla ribalta a maggio di quest'anno quando, durante una riunione in municipio a Montecchio Maggiore e riguardante il tratto castellano della Superstrada Pedemontana Veneta, è stato improvvisamente reso noto che esisteva una prescrizione del Cipe, il Comitato interministeriale della programmazione economica. Prescrizione risalente al 2017 e che imponeva di stipulare, prima dell'avvio dei lavori della Tav e del nuovo svincolo di Montecchio Maggiore, una convenzione tra Ferrovie, ministero dei Trasporti, Autostrada e Consorzio Iricav Due. Una direttiva che avrebbe allungato in maniera esponenziale i tempi di costruzione, creando non pochi problemi alla viabilità di tutto l'Ovest Vicentino e in particolare a quelle che gravita sul nodo viario strategico di Alte Ceccato. Nelle settimane successive - dopo molti incontri e riunioni intercorse tra



L'attuale casello della A4

gli amministratori, i referenti della categorie economiche e degli enti provinciali, regionali e statali - era però arrivato lo sblocco della questione con la decisione del Cipe di slegare il progetto del nuovo casello da quello dell'alta velocità Verona-Vicenza. Così facendo, un ostacolo importante è stato quindi superato. Rimane, però, un altro nodo da sciogliere: quello della situazione che si prospetta per i prossimi anni e legato alla viabilità della zona che gravita sul nuovo casello dell'autostrada A4 quando verrà aperta La Superstrada Pedemontana Veneta. Intanto è previsto l'avvio di uno studio sul traffico. **A.F.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una delle aree di lavoro per la Pedemontana e il nuovo casello A4

COLOSSO IN CRISI Dubbi sull'uomo dei conti Astaldi: a rischio il piano di risanamento

LILLO A PAG. 7

L'INCHIESTA I 2 commissari indagati per corruzione

Astaldi, i dubbi sull'indipendenza dell'uomo dei conti finito a Intesa

L'attestatore del concordato nominato nel cda della banca creditrice: a rischio il salvataggio

Ipse dixit

I RILIEVI DEI MAGISTRATI /2

I RILIEVI DEI MAGISTRATI /1

I commissari Rocchi e Ambrosini omettevano di rilevare le cause di incompatibilità dell'attestatore Gatti essendo da subito nota la nomina in Intesa

Rocchi e Ambrosini si facevano promettere compensi sulla base dell'aliquota media (circa 36 milioni di euro) e non minima (circa 21 milioni)

I pareri

Le valutazioni del prof. Alpa & C. negano conflitti d'interessi

I pm però accusano

» MARCO LILLO

Scedono in campo illuminari del diritto nella questione chiave del caso Astaldi.

Il professor Guido Alpa per Astaldi e i professori Nicolò Abriani e Andrea Zoppi per l'attestatore del piano Astaldi (Corrado Gatti) hanno fornito ben tre pareri *pro veritate* per sostenere le tesi di Astaldi e del suo uomo dei conti. Per tutti e tre, il professore di economia Corrado Gatti, nominato attestatore di Astaldi un anno fa, poi nominato nel Cda di Intesa, re-

sta indipendente. Però Gatti è indagato per corruzione in atti giudiziari con i Commissari giudiziali Francesco Rocchi e Stefano Ambrosini perché (in cambio della previsione di compensi più alti nel piano di Astaldi) i due non avrebbero sollevato il problema dell'incompatibilità di Gatti che ora i tre super-professori chiudono con un tratto di penna.

I pareri dei professori, tra i più importanti nel settore del diritto civile e commerciale d'Italia, sono stati resi quando nessuno sapeva che il loro collega fosse indagato: lo abbiamo svelato venerdì 8 novembre. Quei pareri sostengono in soldoni che Corrado Gatti, attestatore del piano di risanamento di Astaldi, è rimasto indipendente, come richiede la legge, anche dopo

la sua nomina nel Cda di Banca Intesa, importante creditore di Astaldi, interessata al concordato preventivo asseverato da Gatti.

Per i pm, da un lato due dei tre commissari di Astaldi, cioè Rocchi e Ambrosini (il terzo è estraneo all'inchiesta) "si facevano promettere compensi sulla base dell'aliquota media (circa 36 milioni di euro) e non minima (circa 21 milioni) che Gatti in



quei termini indicava nella relazione di attestazione” e dall’altro lato i commissari “omettevano di rilevare le cause di incompatibilità dell’attestatore Gatti essendo stata da subito loro nota la nomina del Gatti a componente del Cda di Intesa”.

I pareri dei tre super-professori sono finiti sul tavolo dei giudici. Alla fine infatti sarà il presidente della sezione fallimentare Antonino La Malfa con il giudice delegato Angela Coluccio a dire una volta per tutte se il consigliere di Intesa Gatti è indipendente per Astaldi o no. E da questa scelta discenderanno molte conseguenze. Non tanto sul piano penale ma sul piano del salvataggio di Astaldi asseverato proprio dall’attestatore (indipendente?) Gatti. La materia è complessa e bisogna spiegare tutto dall’inizio.

Astaldi, secondo gruppo italiano delle costruzioni non riesce a far fronte a un debito di 3 miliardi e mezzo e a ottobre 2018 chiede il concordato preventivo al Tribunale di Roma che nomina tre commissari giudiziali. Il piano di risanamento che passa nella sua seconda versione solo il 5 agosto 2019 si basa sui conti ‘attestati’ per Astaldi dal professor Gatti.

Il 17 ottobre l’associazione dei consumatori Aduc solleva il problema della mancanza di indipendenza del consi-

gliere di Banca Intesa Gatti. Il Tribunale e i commissari decidono finalmente di fare una verifica. In quel periodo, Astaldi e Gatti si rivolgono ai tre luminari per puntellare Gatti ma in ultima analisi anche il piano di risanamento che ha asseverato. Il 30 ottobre però la Guardia di Finanza si presenta a casa dei due commissari e dell’attestatore a sequestrare i loro telefonini. I commissari Francesco Rocchi e Stefano Ambrosini e Gatti scoprono di essere indagati per corruzione in atti giudiziari. Rocchi si dimette subito, Ambrosini che è indagato anche per istigazione alla corruzione in un secondo filone, resiste.

A prescindere dai presunti reati, molto complicati e tutti da dimostrare, il problema è l’impatto dell’inchiesta sulla procedura di concordato più grande d’Europa. La questione più delicata riguarda proprio il ruolo dell’attestatore Corrado Gatti e la sua indipendenza. I giudici fallimentari hanno chiesto alla Procura carte dell’indagine e le stanno studiando. Nelle 17 pagine del decreto di perquisizione i pm romani dedicano un paragrafo alla ‘incompatibilità sopravvenuta di Gatti’ e riportano i contenuti di due telefonate.

LA PRIMA tra Rocchi e Gatti del 10 aprile 2019 è così sintetizzata: “Gatti spiega che domani dovrà essere a Milano per firmare dei documenti inerenti alla sua candidatura nel Cda di Intesa San Paolo. Rocchi si congratula per l’importanza dell’incarico. Gatti riferisce che presso Intesa hanno voluto la presenza di una persona di Roma ‘per tutto un giro che poi magari quando avremo tempo ti di-

rò’. Rocchi - proseguono i pm - domanda se ci possano essere delle incompatibilità con il ruolo di attestatore di Astaldi, dato che Intesa è uno dei creditori”.

Insomma il proverbiale caso del cliente che chiede all’oste se il vino è buono. “Gatti - scrivono i pm - risponde che secondo lui non ci sono problemi, visto che lui è attestatore e non advisor. Rocchi concorda, dicendo che, peraltro, ha già firmato la relazione (attestazione, ndr). Rocchi chiede “quando ci sarà l’assemblea (di Intesa). Gatti risponde che si terrà il 30 aprile”.

Il *Fatto* ha sentito Corrado Gatti che spiega in sintesi la tesi che i tre pareri argomentano meglio: “Nel Cda di Intesa sono un consigliere non esecutivo indipendente e componente del comitato di controllo, per legge devo avere requisiti di indipendenza rafforzati, come quelli del sindaco delle società. Sono entrato in Intesa il 30 aprile. Il primopiano di Astaldi risale a febbraio e, dopo la nomina in Intesa, è stato fatto solo un aggiornamento a giugno”.

Stefano Ambrosini e l’altro commissario che non è indagato, Vincenzo Ioffredi, secondo *La Stampa* “avrebbero presentato una relazione sulla non indipendenza di Gatti”. Però nel decreto è citata una sintesi stringata di una telefonata di Ambrosini del 19 ottobre, due giorni dopo l’esposto Aduc: “Ambrosini afferma di essersi già speso per Gatti, nel tentativo di sterilizzare e smorzare sul nascere la questione della incompatibilità”. Ora spetta al Tribunale decidere se Gatti è incompatibile e se Ambrosini debba restare al suo posto.

LA SOCIETÀ

Al tribunale fallimentare

LA ASTALDI è il secondo gruppo italiano di costruzioni. È una società quotata in Borsa che vanta 10 mila dipendenti, un fatturato di 3 miliardi e un portafoglio ordini di 20 miliardi. Un anno fa c'è stata la presentazione della richiesta di concordato al Tribunale Fallimentare di Roma. Il 5 agosto, il Tribunale di Roma - presidente della sezione fallimentare Antonino La Malfa, giudice delegato Angela Coluccio - ha ammesso Astaldi alla procedura di concordato preventivo in continuità aziendale, proprio sulla base di un piano e di una proposta di concordato presentati da Astaldi sulla base dell'offerta irrevocabile di acquisto di Salini. Nell'offerta Salini stima che siano coinvolte nell'operazione "Progetto Italia" ben 500 mila persone, interessate direttamente o indirettamente, alla sorte delle società nazionali e internazionali dei due gruppi. Il Tribunale ha ammesso il concordato e fissato l'adunanza dei creditori per l'approvazione del piano e quindi anche dell'offerta al 6 febbraio 2020



LASCHEDA

L'inchiesta

Due commissari giudiziali su tre del concordato di Astaldi - Stefano Ambrosini e Francesco Rocchi - in concorso con l'asseveratore nominato dalla società Corrado Gatti, sono accusati a Roma di corruzione in atti giudiziari. Il pm il 30 ottobre hanno effettuato perquisizioni e sequestrato cellulari e computer



Il colosso romano
I lavori di Astaldi nel cantiere della Metro 4 a Milano
LaPresse



STEFANO AMBROSINI
Commissario di Astaldi, è indagato a Roma per corruzione



CORRADO GATTI
Asseveratore della procedura della società Astaldi

IN FRIULI NESSUNO COMPRA GLI EX ALLOGGI DEI MILITARI

AVIANI / PAG. 20

DEMANIO

Il Friuli resta terra di caserme vuote e nessuno compra gli alloggi militari

Solo 135 beni dismessi su 608 sono passati agli enti local Novelli (Forza Italia): «Sprecato un immenso patrimonio»

Lucia Aviani

UDINE. Dei 3 mila 300 immobili militari dismessi presenti sul territorio nazionale circa mille e 500, dunque poco meno della metà, si trovano in Friuli Venezia Giulia e di essi 608 sono stati dichiarati alienabili, ma nei 18 anni trascorsi da tale catalogazione per appena 135 il progetto si è concretizzato.

La fotografia arriva dal deputato di Forza Italia Roberto Novelli, che parla di «immenso patrimonio sprecato» e sollecita il ministero della Difesa a far luce sulle responsabilità del caso. «La nostra regione – dichiara Novelli – è stata per decenni la più militarizzata d'Italia: dopo la fine della guerra fredda molte strutture sono state chiuse, ma non si è pensato al loro riutilizzo. Il risultato è un enorme capitale immobiliare sprecato. Stabili che avreb-

bero potuto essere venduti sono stati abbandonati a se stessi e si trovano ormai ridotti a ruderi, ricettacolo di sporcizia e spesso di delinquenza: è uno scempio, perpetrato ai danni della comunità, che oggi pretende che le responsabilità vengano accertate».

I dati forniti dal Governo in risposta all'interrogazione del deputato sullo stato dell'arte della dismissione degli edifici riconducibili al demanio militare parlano chiaro: in Friuli Venezia Giulia dei 196 non alloggiativi (caserme e postazioni) indicati come alienabili 53 sono stati richiesti dalla Regione, in 41 casi ai fini del trasferimento agli enti locali.

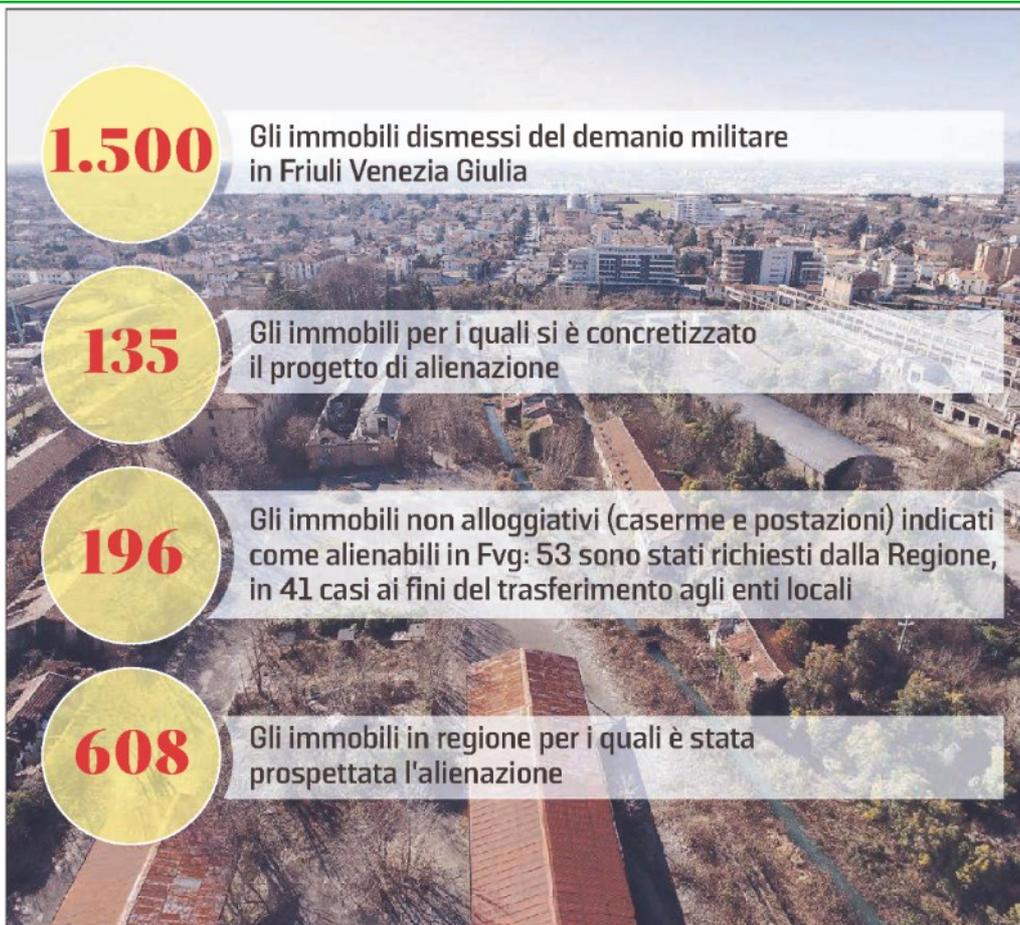
Per quanto riguarda invece gli alloggi, sul territorio regionale quelli per i quali è stata prospettata l'alienazione sono 608, eppure soltanto 41 sono stati ceduti tramite

esercizio del diritto di prelazione dell'occupante; 23 risultano aggiudicati recentemente e in fase di rogito, 42 sono stati lasciati in conduzione a chi vi risiedeva, mentre per 8 è in itinere la procedura di vendita del diritto di usufrutto. Tredici non risultano ancora inseriti in bandi d'asta, 452 lo sono ma la totale assenza di offerte ha paralizzato la pratica.

«Circostanza che non sorprende: sono infatti talmente degradati – rileva Novelli – che è impossibile trovare soggetti interessati all'acquisto. È stata persa l'occasione di immettere stabili sani sul mercato nel momento in cui esso sarebbe stato in grado di assorbire l'offerta, e ora ci ritroviamo delle macerie. Il Governo deve individuare i responsabili, impegnarsi per recuperare il recuperabile e aggiornare sugli auspicati passi avanti». —

BY NC ND AL CUN I D R I T T I R I S E R V A T I





ROBERTO NOVELLI
DEPUTATO FRIULANO
DI FORZA ITALIA

SARÀ UN 2020 POSITIVO

A Parigi e Copenaghen le metrò con la Icop che rifà anche il Morandi

BASILIANO. La piattaforma logistica di Trieste vale da sola 130 milioni di euro. Per la Icop, che conta di chiudere i lavori entro marzo 2019, si tratta di una delle commesse più importanti di sempre. Ma l'azienda di Basiliano, 350 dipendenti e un valore della produzione che quest'anno si attesterà a 140 milioni, 3 in più del 2018, quasi il doppio rispetto al 2008, non teme contraccolpi: «Nel 2020 – spiega il vicepresidente Piero Petrucco – contiamo di confermarci su questi livelli. Questo anche grazie a un incremento del ramo micro-tunnel».

A far volare ordini e fatturati l'oil&gas, con i tunnel di interconnessione alla Tap Grecia-Albania-Italia e il potenziamento della dorsale adriatica, dalla Puglia alle Marche, e mega-appalti esteri come le metrò di Parigi (linea 15 e 16) e Copenaghen, prossimi a concludersi. Il portafoglio ordini garantisce il ricambio. 150 addetti dislocati in Danimarca sono pronti a trasferirsi in Svezia, a Göteborg, dove Icop realizzerà le fondazioni della nuova stazione ferroviaria, mentre in Francia, il mercato estero più

importante, con un peso del 30% sul bilancio 2019, un nuovo importante progetto vede protagonista il gruppo friulano a Montecarlo.

«Nelle fondazioni speciali – spiega ancora Petrucco – sono i grandi appalti, dove la competizione è tra principali player europei del settore, a garantire remuneratività a un'azienda come la nostra». Per restare al passo servono spalle robuste: nel biennio 2017-2018 Icop ha investito 25 milioni sul parco macchine, «altrimenti non avremmo potuto lavorare in paesi come Svezia e Danimarca», rivela il vicepresidente.

Entrata dalla porta principale nel giro europeo delle grandi opere, Icop sta rafforzando il suo ruolo in Italia. A confermarlo la presenza nel cantiere del nuovo ponte Morandi, ma anche altri importanti appalti come quello per Acea Acqua nel parco di Veio, alle porte di Roma. E a Trieste la piattaforma logistica porterà nuovi sviluppi, legati alla connessione con lo scalo legnami e allo scalo ferroviario. «Ma quello italiano – conclude Petrucco – resta ancora un mercato turbolento». —

R.D.T.



Una squadra della Icop



IL TERZO LOTTO SULL'A4

Lavori finiti in anticipo Tiliaventum verso un bonus da 30 milioni

UDINE. Missione quasi compiuta per il terzo lotto della terza corsia A4, quello compreso tra Gonars e Alvisopoli. Autovie Venete, come conferma il presidente Maurizio Castagna, conta di aprire il traffico sulle tre corsie, in entrambe le direzioni, entro aprile del 2020, con quasi un anno di anticipo rispetto al cronoprogramma dei lavori, avviati nella primavera del 2017.

Il consorzio Tiliaventum, composto dalla friulana Rizzani de Eccher con la emiliana Pizzarotti, dovrebbe quindi aggiudicarsi un premio di circa 30 milioni per la conclusione anticipata, pari al 10% dell'importo dell'appalto, che si aggira attorno ai 300 milioni. Già entro la fine del 2019, forse addirittura entro fine mese, sarà aperto al traffico, con la consegna del secondo viadotto, il nuovo ponte sul fiume Tagliamento. Una volta guadato il fiume, all'appello mancherà, sui 26 chilometri affidati a Tiliaventum, soltanto l'ultimo sub lotto a ridosso di San Giorgio di Nogaro: si tratta della nuova uscita e dei 4,5 chilometri verso Latisana.

Tra la fine del 2020 e l'inizio del 2021, invece, dovrebbe essere completata la tratta che va dallo snodo di Palmanova, percorribile a tre corsie dall'agosto di quest'anno, fino a Portogruaro: per arrivarci manca anche la prima frazione del 2° lotto, l'altro appalto, del valore di oltre 100 milioni, che vede impegnate Rizzani De Eccher e Pizzarotti. Queste, assieme alla tratta compresa tra lo snodo di Palmanova e Gonars (prima frazione del 4° lotto), le opere in corso di esecuzione.

Già affidata anche la seconda frazione del 4° lotto, che va dallo snodo A4-A23 al casello di Palmanova. Ma la fine del puzzle è lontana: sono ancora da appaltare, infatti, i lavori sulle tratte Portogruaro-San-Donà in Veneto (seconda e la terza frazione del 2° lotto) e Palmanova-Villesse in Friuli Venezia Giulia (terza frazione del 4° lotto). Per l'avvio delle gare bisognerà sciogliere il nodo delle risorse e della nuova concessione: a occuparsene, quindi, sarà la nuova Autovie. —

R.D.T.

BY NC ND AL CUN I D R I T T I R I S E R V A T I



Lavori della terza corsia sull'A4 tra Alvisopoli e Gonars



Via libera al secondo stralcio del progetto Montesyndial

Dopo l'analisi dei rischi ambientali c'è il sì alla "pavimentazione" dell'area
Ora spetta al Cipe sbloccare i fondi per le demolizioni e la nuova banchina

Gianni Favarato

PORTO MARGHERA. Una banchina portuale sul canale Sud lunga ben 1 chilometro e 400 metri e un'area di 83 ettari, pari a circa dieci campi da calcio accessibile alla strada, dalla ferrovia e dalla laguna che oltre ad ospitare container da caricare o scaricare dalla navi permetterebbe di sviluppare anche una "retro banchina" con attività logistiche e di trasformazione leggere di prodotti e imballaggi.

Stiamo parlando del progetto del nuovo terminal portuale per container e attività collaterali nella cosiddetta area Montesyndial, messo a punto dall'Autorità di Sistema Portuale nei terreni acquistati nel 2008 pagando circa 70 milioni di euro. Un progetto che si candida a diventare il più grande e significativo intervento di recupero di aree industriale dismesse del Petrochimico dalla industrie chimiche come Montefibre e Syndial (l'ex Enichem, ora Eni Rewind) che producevano, rispettivamente, nylon e acido solforico.

Una "rigenerazione" di due ex aree industriali, inquinate e altrimenti destinate all'abbandono, come tante al-

tre a Porto Marghera. L'Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia, presieduta da Pino Musolino, ha avuto il via libera dei ministeri competenti ed ora è in attesa che lo stesso venga trattato nella prima riunione possibile del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) così da poter accedere ai finanziamenti già stanziati dallo Stato per il primo stralcio del progetto per il nuovo terminal. Le attività di bonifica, cominciate nel 2011 hanno riguardato, i lavori di trattamento e bonifica delle acque di falda che hanno permesso di trattare quasi 44.000 metri cubo di acqua contenente cloro e a smaltite 700 tonnellate di fanghi clorurati concentrati nei terreni. Questa prima fase, terminata nel febbraio 2019 (che continuerà, comunque, per quanto riguarda la bonifica delle acque di falda), è stata finanziata con 12 milioni di euro. La seconda fase è iniziata nel corso del 2018, mentre stava terminando la prima fase, con la «revisione funzionale del progetto» per predisporre un terminal efficiente di ultima generazione grazie alle sue corrette proporzioni tra lunghezza di banchina e piazzali disponibili. Questo ha

comportato una revisione del progetto di bonifica del sito che dopo oltre 12 mesi è arrivato il via libera alla revisione progettuale da parte del ministero dell'Ambiente che approvato le analisi di rischio ambientale del sito e autorizzato la realizzazione di un «pavimento portuale» che garantisce l'interruzione dei percorsi di migrazione degli inquinanti». Per l'Autorità Portuale, dunque, la realizzazione del secondo stralcio del progetto per il terminal «può continuare senza ulteriori necessità di interventi di bonifica», con l'abbattimento di alcuni edifici infrastrutture di servizio (piazzale, distribuzione elettricità, ecc.) a cui seguirà l'arretramento dell'attuale banchina di almeno 30 metri per permettere l'attracco delle grandi navi portacontainer al nuovo terminal, senza bloccare la navigazione alle altre navi dirette ai terminal esistenti lungo il tratto del canale Sud che si inoltra nel polo industriale. Sul lato opposto della banchina Montesyndial continueranno, nel frattempo, ad operare i due terminal di container già esistenti (Tiv e Vecon) che potrebbero spostarsi nel nuovo terminal a lavori conclusi. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Nella mappa delle macroisole di Porto Marghera con l'area di 83 ettari denominata "Montesyndial", contornata in rosso, all'imbocco del canale Sud che si collega al canale dei Petroli (Malamocco-Marghera)
Sulla destra, in alto, il cantiere dove è stata realizzata la bonifica delle acque sotterranee e contaminate della prima falda e sotto uno nave portacontainer sul canale Sud davanti alla banchina che sarà arretrata

Albergo di lusso, effetto anti-degrado ma il via libera al cambio d'uso è rinviato

Commissione in sopralluogo all'area del nuovo hotel a 5 stelle. Opposizione critica su funzione turistica, parcheggi, viabilità

Mitia Chiarin

Sopralluogo della commissione Urbanistica ieri in via Pascoli per vedere gli immobili dell'ex Tim destinati a diventare il nuovo albergo a cinque stelle di Mestre. Ma ci vorrà una terza seduta di commissione per licenziare la richiesta di cambio d'uso del palazzo, vuoto dallo scorso settembre, perché si attende il parere della Municipalità che si esprime mercoledì. Dal centrosinistra, all'opposizione, restano le perplessità. Una è di fondo, ovvero il mancato ruolo di regia dell'amministrazione comunale per un riuso dello stabile con funzioni diverse dal ricettivo, non legate alla monocultura turistica.

Rimangono dubbi anche sulla scelta dei proponenti, la Dhotels che intende acquisire il palazzo dal fondo Goethe della Serenissima Sgr, di garantirsi lo standard a parcheggi con un accordo con il park Saba, in stazione ferroviaria, e non con il parcheggio comuna-

le di via Costa, gestito da Avm, vicinissimo all'area. Operazione da 40 mila euro che finisce con il portare traffico sempre in stazione. Rocco Fiano si preoccupa degli effetti sulla viabilità di via Carducci. «Si rinvia al Pums e all'approvazione del progetto architettonico senza una valutazione preventiva che ci viene sempre chiesto di rinviare», avverte il Pd Emanuele Rosteghin. «Ovviamente dagli uffici su questi progetti arrivano sempre pareri», ribatte l'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin. Il Comune da questa operazione incassa oltre un milione, compresi 745 mila di beneficio pubblico (analoga cifra la trattiene il privato), frutto di un confronto con i tecnici comunali.

Si aggiungono 150 mila euro almeno l'anno di imposta di soggiorno che pagheranno i futuri clienti delle 130 stanze di lusso. La riqualificazione di un'area con tanti problemi di degrado, non è, invece, messa in discussione. Ai consiglieri comunali, con la presidente Lo-

renza Lavini e l'assessore, spiega la situazione l'architetto Plinio Danieli che precisa come l'area tra via Meucci e via Pascoli «sia in completo abbandono, specie di notte. Sembra il vecchio Candiani», ricorda.

Abattere la palazzina, in acquisizione dalla Fondazione di Venezia con un preliminare già firmato, consente di creare una nuova piazza che guarda il museo M9 e che diventa l'ingresso all'hotel a cinque stelle, firmato sempre dagli architetti Sauerbruch e Hutton. L'edificio, a forma di H, vedrà demolito il tratto centrale sostituito da una galleria luminosa sospesa. De Martin non teme le critiche: spiega che i privati hanno accolto l'invito a prevedere inserti "green" come pareti e tetti verdi, previsti dal regolamento edilizio. Il fronte su via Carducci ha altri proprietari, la Beni Stabili. «Confidiamo che anche loro partecipino al miglioramento della qualità di questi immobili», spiega. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

IL PROGETTO

Centotrenta camere vicino al museo

Sopra la commissione con l'architetto Danieli. Sotto la nuova galleria prevista per l'albergo e a fianco come appare oggi l'immobile vuoto.





AUTOSTRADE**De Berti assicura
«Autovie realizzerà
tutta la 3° corsia»**

«La terza corsia Portogruaro-San Donà verrà fatta». L'assessore regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti rassicura i sindaci del Veneto orientale, dopo le dichiarazioni arrivate alla presentazione dei conti di Autovie Venete, società partecipata dalla Regione. «Il mancato aumento dei pedaggi sta creando problemi, i rallentamenti si devono a una delle "toninellate", le norme introdotte da Toninelli» prosegue De Berti «Nel rinnovo della concessione Autovie o la nuova newco ha bisogno di certezze, se ci saranno, non saranno a rischio gli investimenti per realizzarla». Altro nodo viario critico è il tratto Brescia-Padova. «L'autostrada è satura, ma qui il concedente è il ministero, non abbiamo potere di incidere» prosegue De Berti «possiamo solo caldeggiare gli interventi. Sono convinta che stiano valutando la situazione».



Un cantiere lungo dieci anni

L'interramento della ferrovia. Dal vertice Rfi-Provincia per la circonvallazione di Trento anche i tempi del colossale progetto: lavori al via nel 2025, costerà 1,3 miliardi > Gianpaolo Tessari alle pagine 18-19

Ferrovia interrata, Trento maxi cantiere per una decina di anni

Il futuro delle infrastrutture. I vertici di Rfi ieri in Provincia per mettere nero su bianco la circonvallazione del capoluogo. Accordo e tempistica: cantieri al via nel 2025 e costo di un miliardo e 300 mila euro. Il sindaco Andreatta: «È l'idea di Busquets che diventa realtà»

GIANPAOLO TESSARI

TRENTO. La città trasformata in un gigantesco cantiere. E per almeno dieci anni: non domani mattina, ma dal 2025 al 2035. Un cantiere come probabilmente non si è mai visto nel passato. Per cosa? Per interrare la ferrovia in città, spostare per un periodo di tempo la stazione dei treni allo scalo Filzi e bypassare il capoluogo. Il tutto per un investimento monstre da 1 miliardo e 300 milioni di euro. Se ne parla dal lontano 2003.

L'idea del grande caos che si porterà in dote nel capoluogo una simile, imponente, opera non toglie, anzi, entusiasmo al sindaco Alessandro Andreatta: «No, la città capirà. La vivibilità senza più la ferita della ferrovia crescerà in modo enorme. Ci saranno solo vantaggi. Dopo anni, quando pareva ormai tramontato, diventa ora realtà il sogno visionario dell'architetto Busquets» osserva il primo cittadino con gli occhi luccicanti.

Il sogno di Busquets

Proprio Andreatta è stato uno dei tre protagonisti del protocollo firmato ieri su questo delicato passaggio anche dal presidente della Provincia Maurizio Fugatti e dall'amministratore delegato di Rfi Maurizio Gentile. Per cosa? L'atto di ieri segue il Protocollo siglato dalle

parti nell'aprile 2018 e traccia una road map delle attività che Rfi, Provincia e Comune sono chiamate a svolgere. Rfi, in quanto società incaricata di progettare e realizzare la nuova linea ferroviaria da Verona a Fortezza, (parte integrante del corridoio europeo Tent-T Scandinavo-Mediterraneo) aggiornerà il progetto della circonvallazione ferroviaria di Trento: prevede l'interramento (a circa 10 metri di profondità) della linea ferroviaria per un tratto di 2,4 chilometri: grosso modo fra l'area della rotonda di Nassirya a Trento nord e via Monte Baldo a Trento sud.

La stazione interrata

Poi occorrerà prevedere la realizzazione di un'altra stazione sotterranea allo scalo Filzi che, fino a completamento dei lavori, servirà sia il traffico merci che quello passeggeri. Poi, a regime, solo quello delle merci, visto che con l'ultimazione dei lavori quella di piazza Dante tornerà ad essere la stazione utilizzata per il trasporto passeggeri.

L'incontro in Provincia, molti gli amministratori in sala, è servito per fare un ragionamento ad ampio spettro sul corridoio del Brennero in termini di stato di avanzamento della progettazione e della realizzazione delle opere. Ovvero galleria di base del Brennero,

tratte d'accesso sud, terminal intermodale. E degli obiettivi di trasporto che questa infrastruttura strategica prevede, oltre ad impegni e risorse. Su Trento c'è chiarezza, mentre per i lotti a nord, e quello di Rovereto, in sostanza si metterà nero su bianco la progettazione da oggi in avanti.

Il numero uno di Rfi, Gentile ha chiosato: «Il Tunnel, per ritardi sul versante austriaco, non sarà terminato prima del 2028. Dei complessivi 230 chilometri di gallerie sotterranee necessarie per il completamento dell'opera, ne sono stati conclusi 130. Il bypass di Trento potrebbe essere finito nel 2032 ma sarà a regime solo tre anni dopo, nel 2035. Dobbiamo muoverci in coerenza, sapendo che quando tutto sarà realizzato il traffico sarà quadruplicato. Un'opera imponente che serve alle realtà produttive visto e considerato che ogni anno l'Italia esporta, verso l'Europa, qualche cosa come 300 milioni di tonnellate di merce, su un totale di un miliardo riferite al nostro Paese.



Rispetto alla Svizzera, che da tempo ha scelto di movimentare merci su rotaia, noi siamo indietro. E la gomma che la fa da padrona. Il tunnel del Brennero rappresenta un'opera centrale nello sviluppo dei collegamenti internazionali italiani, sul corridoio svedese-mediterraneo. Oggi i principali valichi commerciali verso l'estero sono il traforo del Sempione (i cui trasporti avvengono al 93% su treno) e il valico del Brennero (i cui scambi sono al 72% su gomma). Una volta ultimato il tunnel e le tratte di accesso, si prevede di portare il passaggio dei treni merci dai 66 attuali ai 225 transiti

giornalieri» ha continuato.

La road map: Rossi rivendica

Nella road map verranno inseriti tutti gli interventi ferroviari che interessano il Trentino: tratte d'accesso al tunnel del Brennero (lotti prioritari e lotti di collegamento), i collegamenti con il Veneto tramite l'elettrificazione della ferrovia della Valsugana e il proseguimento fino a Feltre, i collegamenti con l'Alto Garda e l'ipotesi della ferrovia Rovereto-Riva. Nonché le opere di ammodernamento delle infrastrutture esistenti: sottopasso ferroviario della stazione di Rovereto, nuova stazione a Calliano,

riduzione passaggi a livello.

Sullo stato dell'arte del by-pass ferroviario interviene l'ex governatore Ugo Rossi: «Più volte in questi mesi il presidente Fugatti ha affermato che su questi temi non era stato fatto nulla in passato. Respingiamo con forza queste affermazioni e facciamo notare come la stessa presentazione fatta da Rfi dimostri che tutto ciò che è stato illustrato come avanzamento delle attività' del gruppo di lavoro si fonda su una visione e un impegno che rivendichiamo con forza». Vero è che un intervento di tale portata non può avere un unico padre.

NUMERI

10

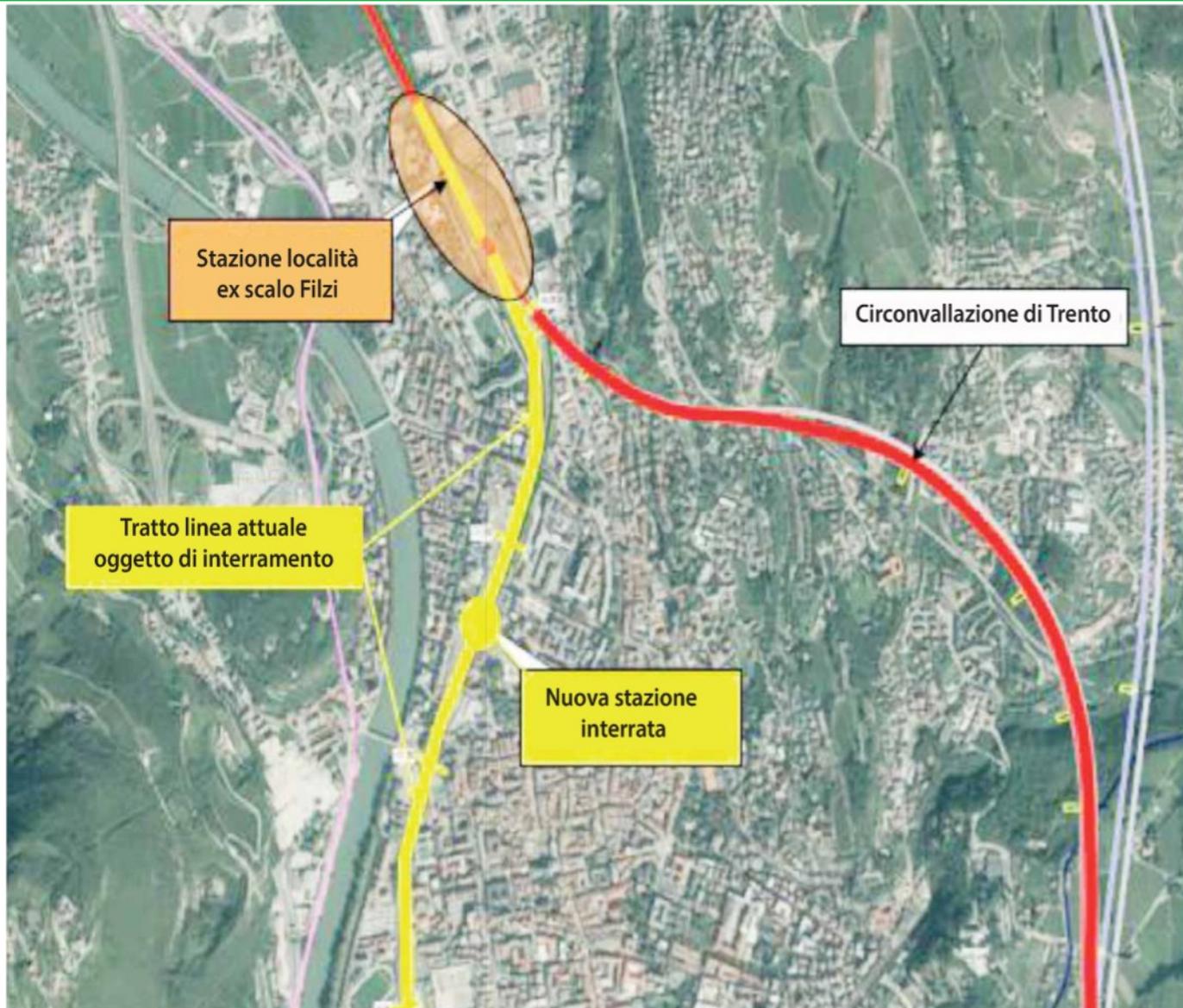
gli anni

- tanti ne serviranno per completare l'interramento nel tratto cittadino della ferrovia del Brennero: se ne parla dal 2003

1,3

i miliardi

- È la cifra che servirà per completare l'interramento: l'avvio del cantiere è previsto nel 2025, la conclusione nel 2035



• La pianta del tratto cittadino della ferrovia che verrà interrato: con questo progetto è previsto anche l'interramento della stazione



• I vertici di Rfi ieri con il sindaco Andreatta ed il governatore Fugatti



• Ci vorranno 5 anni per l'elettrificazione della Valsugana: si punta a completarla per le Olimpiadi del 2026

IL RINNOVO

Fugatti: «Il ministro De Micheli sta decidendo come e se liquidare i soci privati di Autobrennero»

• Sono tante le partite sulla mobilità che si intersecano. Mentre qui a lato pubblichiamo due slide che chiariscono come, la prima, la partita dei comuni roveretani sia distinta, come tempistica, rispetto a quella della circonvallazione di Trento. La seconda slide spiega invece come per il capoluogo, con tre ipotesi sul tavolo, si sia alla fine scelta la terza: lievemente più costosa ma molto più soddisfacente sul piano della proposta complessiva.

Ma la ferrovia verrà, viene, finanziata anche con il famoso tesoretto di A22. E qualcuno si è chiesto se queste risorse saranno mantenute per il loro scopo originario: «Il ministro Paola De Micheli si è presa l'incarico di approfondire la questione di Autostrada del Brennero-A22, valutando se lasciare i privati all'interno della compagine azionaria o valutare la loro liquidazione, con il fondo ferroviario, per la creazione di una società in-house. Speriamo di essere in una fase risolutiva della vicenda, in quanto vi sono diversi investimenti infrastrutturali connessi al fondo», ha detto Fugatti. «Non vi è solo la circonvallazione ferroviaria di Trento e Rovereto, ma anche il progetto del Nordus e dei collegamenti territoriali nelle opere da finanziare nei prossimi anni».



A22 scoppia. De Col: « Presto più forza ad intermodalità»

• Entro il 2023 la Provincia prevede di iniziare i lavori di ammodernamento dello snodo ferroviario di Roncafort, in modo tale da migliorare le operazioni di scambio intermodale tra strada e ferrovia e alleggerire l'Autostrada del Brennero dal traffico pesante. Lo ha fatto sapere Raffaele De Col, dirigente generale del dipartimento infrastrutture e trasporti, in occasione dell'incontro sul completamento dei tratti di accesso al tunnel di base del Brennero. Secondo quanto emerso, i lavori allo snodo di Roncafort costeranno otto milioni di euro.

«Oggi ci troviamo con un'Autostrada del Brennero in crisi per flussi di traffico pesante, che cresce del 2,5% all'anno. Nei prossimi anni dobbiamo intervenire per rendere più appetibile e sostenibile il trasporto su gomma», ha detto De Col. Tra gli altri interventi ricordati da De Col per ridurre il traffico sull'A22, vi sono l'avvio dei lavori per la circonvallazione ferroviaria di Trento, prevista entro il 2025, e il completamento del tunnel di base del Brennero, nel 2028. Il trasporto delle merci è tema vero.



Il Rovereto-Riva? «Progetto leggero pubblico-privato»

Il collegamento con il lago. In Finanziaria previsti 50 mila euro per la fattibilità. Le Ferrovie: «Lì c'è la mobilità più elevata di tutto il Trentino»

TRENTO. Un collegamento smilzo, leggero, «lean» all'inglese. Definisce così un possibile trenino del lago di Garda, l'amministratore delegato di Rfi Maurizio Gentile non negando che l'idea sia nell'agenda dei ragionamenti, ancorché a livello embrionale, delle Ferrovie.

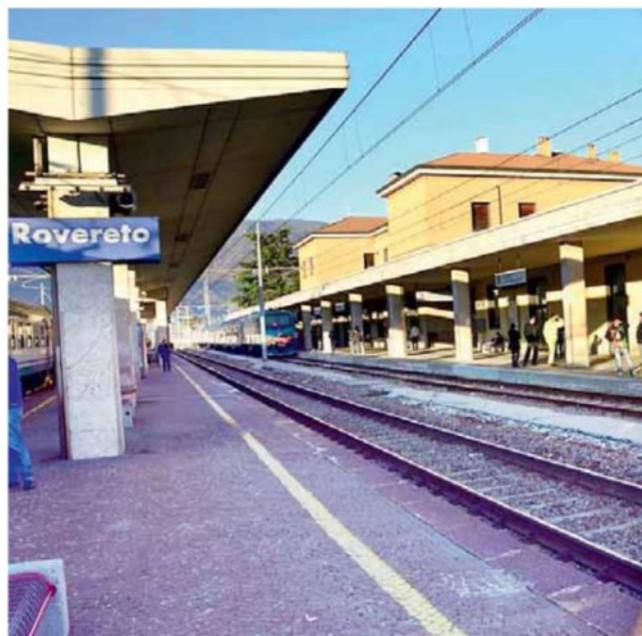
Inutile nasconderselo: l'idea del governatore Maurizio Fugatti di ripescare (se ne parlava anni fa) quell'idea ha messo in moto diversi ragionamenti: non fosse altro che su quel tratto di basso Trentino si registra la mobilità più elevata di tutta la Provincia: «Noi intanto metteremo in campo con la prossima manovra finanziaria un investimento di 50 mila euro per fare un progetto di sostenibilità economica. Non è che con questo passo ora noi si prometta che faremo il nuovo collegamento, ma se ci muoviamo è perché c'è già stata un'interlocuzione con Rfi. I critici dicono che si è già parlato in passato di quest'idea? Bene, noi ora vediamo se è sostenibile dal punto di vista dei costi. Ho detto subito che, in una tratta che porta sul lago di Garda, ci potrebbe

essere l'interesse dei privati» spiegava il governatore a margine dell'incontro sul by-pass di Trento.

Rfi lavora con un metodo codificato. C'è un accordo di programma triennale con il Mit, ora c'è in vigore quello 2019/21, che prevede le cose da fare e i finanziamenti previsti. Ad oggi, ma pare evidente, un collegamento ferroviario Rovereto-Riva non c'è anche se, a titolo teorico, ci potrebbero essere delle integrazioni.

Il numero uno di Rfi osserva: «Si tratterebbe di un collegamento "lean" leggero, come diciamo noi. Vorrebbe dire utilizzare del materiale rotabile di minor peso (e minor costo) e anche i treni non dico che sarebbero delle sorta di tramvai ma nemmeno, per capirci, delle Freccie. Il tratto che la Provincia ora va a verificare gode per buona parte dell'anno di notevole afflusso turistico. E questo potrebbe attrarre (evento raro, causa costi molto elevati) anche degli investitori privati. Sarebbe - chiude l'analisi Maurizio Gentile - una partnership pubblico-privata». **G.T.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



• Torna il sogno della ferrovia Rovereto-Riva



Valsugana elettrica in 5 anni

Treni cadenzati per pendolari

Via libera al progetto.

«Potremo realizzarlo prima delle Olimpiadi invernali del 2026»

TRENTO. Prima delle Olimpiadi invernali del 2026. In un cronoprogramma che per le ferrovie è impostato su svariati decenni, 4/5 anni sono bruscolini: eppure ieri si è detto che la Valsugana elettrica diventerà realtà in quel breve periodo. A certificarlo è stato Christian Colaneri che segue il progetto in questione per Rfi: «Si parla di quest'idea da qualche anno, dal 2015, in abbinata con l'allungamento dell'elettrificazione sino a Feltre. Ora l'intervento è definito in modo molto puntuale: abbiamo 60 milioni per farlo, 59 li mette la Provincia ed uno noi. In tempo per le Olimpiadi ci sarà l'elettrificazione tra Trento e Primolano, con diversi cambiamenti anche nelle stazioni. Un intervento complesso, ma siamo intenzionati a consegnare l'opera sino ad un anno prima. Si lavorerà per rimodulare il treno sulle esigenze dei pendolari, ma non solo. È anche possibile un collegamento verso Feltre e si pensa dunque all'anello del Ring: ma qui si tratterebbe di un intervento complesso, da 20 chilometri di cui ben 10 in galleria».

Osserva a riguardo il dirigente generale della Provincia Raffaele De Col: «Ora si va verso Venezia e non Belluno: ma adesso in Veneto la linea elettrica arriva a chiudersi. Certo il Ring costerebbe una cifra molto importante: si parla di 200/250 milioni di euro». E, su questo, il dirigente ai trasporti Roberto Andreatta aggiungeva: «C'è un aspetto legato all'ambiente da non trascurare: da oggi al 2025 si possono mettere sulla tratta della Valsugana rinnovata treni elettrici e non già a gasolio, con un risparmio anche in termini di emissioni nell'aria, nonché di costo. Almeno sino a Borgo possiamo pensare poi ad un cadenzamento tipo metro».

In sala, con tanti sindaci, anche il primo cittadino di Pergine, Roberto Oss Emer. Benediva l'arrivo dell'elettrificazione della Valsugana ma, alzatosi in piedi verso la fine dell'incontro, rilanciava: «Se davvero vogliono terminare l'elettrificazione entro il 2025 sarebbero dovuti partire "ieri" con il progetto d'interramento di Pergine. Se si pensa che a Lavis 800 metri di lavori sono costati 17 milioni di euro, per Pergine, 1200 metri, ipotizzo 30 milioni. Fugatti scelga questa come grande opera». **G.T.**



Bosco, 4 anni di carte in Comune «Ecco l'iter, valutato e approvato»

I primi confronti già nel 2016. Lo sfogo della Cazzaro: «Ci mettiamo la faccia, guai a chi infanga»

Quasi due anni, tanto è durata la fase di incubazione del "Bosco verticale" all'interno degli uffici di Ca' Sugana.

Un percorso lungo, complesso, al quale hanno partecipato gli uffici dell'allora amministrazione Manildo ma anche Ente Parco del Sile e Soprintendenza per arrivare alla via libera dato dagli uffici nel 2018, con il sindaco Mario Conte insediatosi da ormai un mese e mezzo. Quello che raccontano i documenti di un progetto che il costruttore, Mauro Cazzaro, difende a 360 gradi preparandosi alla battaglia legale innescata dalla vicina società Mts: «È tutto in regola, noi ci mettiamo la faccia, gli investimenti, la credibilità. L'avremmo mai fatto se ci fosse stato anche un solo dubbio sulla bontà dell'iter? Mai, siamo un'azienda alla quarta generazione».

IL PROGETTO

A raccontare la genesi del piano edilizio lungo il Sile sono le carte, quella che la stessa impresa sfodera per smontare chi, anche dall'interno di Ca' Sugana, ritiene che non siano stati rispettati i passaggi dovuti per l'avvio del cantiere. Dal primo incontro con l'architetto Boeri nel febbraio 2016, al

vertice tra Boeri e Rallo (Soprintendenza) dell'aprile 2017, dal confronto con gli uffici edilizia del Comune alla richiesta del parere preliminare (luglio 2017) fino al via libera definitivo (luglio 2018). «Ci sono i documenti protocollati» spiegano dall'impresa, «a cui hanno fatto da corollario decine e decine di contatti non soltanto con gli uffici ma con gli altri enti a partire dal Parco del Sile, per affinare il progetto». Affermazione che trova conferma nelle ammissioni della passata amministrazione, che pure chiese che il piano edilizio approdasse anche in giunta per una discussione (poi non fatta); e chiese e ottenne un parere legale sulla correttezza dei parametri costruttivi (altezze e volumi). «Comune, Ente Parco, Soprintendenza sono stati tutti interpellati più volte, e due volte è stata analizzata tutta la documentazione di progetto», spiega la Cazzaro, «E sempre con esito positivo». Un nuovo esame è stato disposto nel luglio scorso, dopo le critiche sollevate dalla Mts, che aveva chiesto la sospensione dei lavori, «che non è stata giustamente concessa, verificato che era tutto a posto».

SCONTRO TRA UFFICI

Tra le tante carte, anche quella firmata dal dirigente dell'Urbanistica Stefano Barbieri, che interpellato dall'assessore evidenzia criticità sulla correttezza formale del cantiere. «Un parere che abbiamo letto e analizzato, ma che non è corretto né fondato», seguono dalla impresa, «prova ne sia il fatto che a seguito di quello, non è stata disposta alcuna modifica all'iter dei lavori dando ragione a quanto fatto fino ad allora dall'ufficio Edilizia».

LO SFOGO

«Sappiamo quello che facciamo e come lo facciamo», dice Mauro Cazzaro, patron dell'impresa, «Abbiamo investito molto, Boeri prima di metterci la firma ha voluto tutte le garanzie. Non siamo impresari improvvisati che puntano al solo profitto, altrimenti avremmo potuto approfittare di molta più cubatura. Come lavoriamo lo testimoniano i tanti interventi fatti. Sul "Bosco" c'è il nostro buon nome, non permettiamo venga infangato, e non avremmo fatto mai nulla che lo potesse mettere a rischio. E ci batteremo per questo».

Federico de Wolanski

BY-NC-ND ALLI DIRITTI RISERVATI

**Bosco, 4 anni di carte in Comune
«Ecco l'iter, valutato e approvato»**

CONTROLLA GRATIS IL TUO UDITO

Ti aspettiamo nei Centri Amplifon a:

- TREVISO - P.zza della Vittoria, 20/A - T. 0422 264058
- TREVISO - Strada Comunale delle Corti, 57 - T. 0422 420056
- MONTEBELLUNA - Via Galileo Galilei, 33 - T. 0423 809490
- CASTELFRANCO V.TO - Piazza Europa/Unità, 71 - T. 0423 225940
- MOGLIANO V.TO - Via Manzoni, 2 - T. 041 453284
- ODERZO - Via Mattei, 20/a - T. 0422 207077

amplifon



Mauro Cazzaro

Lavori in corso per la realizzazione del "Bosco verticale"

IL VIADOTTO SUL PIAVE

Nuovo ponte, terza petizione «Firmeranno venti sindaci»

Vidor, il primo cittadino: «I disagi di questi giorni dicono che l'opera è necessaria»
Appello a Provincia e Regione: saranno coinvolti gli enti locali dell'area Unesco

Cordiali attacca: «Due richieste non sono bastate, non vogliamo altre chiacchiere»

Riccardo Mazzero

VIDOR. «I disagi che si sono verificati sabato scorso in via Montegrappa, sono un ulteriore segnale di come il nuovo ponte di Vidor sia opera non più rimandabile: entro fine anno invieremo a provincia e Regione una terza petizione, dopo le precedenti datate 2010 e 2015, questa volta firmata da oltre 20 amministrazioni locali con cui chiediamo alle istituzioni che l'opera venga messa a bilancio e risposte concrete su progettualità e tempistiche». È un Albino Cordiali con toni quasi imperativi quello che annuncia la nuova petizione avente per destinatari la provincia di Treviso e Regione Veneto.

«OPERA NON RINVIABILE»

Il sindaco di Vidor non usa mezze parole per ribadire a gran voce che la nuova infrastruttura è opera non più rinviabile, dopo che la rottura di una tubazione sabato scorso in via Montegrappa, a poche centinaia di metri dal viadotto che collega l'alta Sinistra Piave con la bassa, ha evidenziato le criticità di una viabilità palesemente da ammodernare. «Sabato 9 novembre è stata la cosiddetta giornata da bollino rosso, su una via dove ogni giorno transitano oltre 20mila veicoli - continua Cordiali - e nel prossimo weekend, meteo permettendo, si preannunciano altre ore di disagi per i lavori di Enel all'altezza dell'incrocio tra via Ban-

fi e Montegrappa. Per fortuna negli anni quest'area non è stata soggetta a particolari problemi, ma non è più accettabile che ogni qualvolta ci sia un piccolo intervento la viabilità dell'intera area si blocchi letteralmente. Servono delle alternative e, come tutti sappiamo, queste sono, oggi più che mai, rappresentate dal nuovo ponte di Vidor».

GLIENTI COINVOLTI

«Il sottoscritto - continua il primo cittadino del Carroccio - ed i sindaci di Pederobba e Valdobbiadene, nei rispettivi prossimi consigli comunali metteremo in approvazione l'ennesima petizione da inviare alle istituzioni. Istanza che verrà sottoposta e fatta firmare anche ai Comuni del territorio Unesco, del Bellunese e della Destra Piave come Maser, Cavaso del Tomba, Crocetta del Montello, per cui questo viatico è fondamentale sia dal punto di vista commerciale che turistico. Questa carta comune sarà solo la prima di una serie di manifestazioni di cui i vari enti si faranno portabandiera, con cui vogliamo ottenere qualcosa di concreto e non solo chiacchiere» conclude il sindaco di Vidor.

Tutto tace infatti dal 2015, anno in cui la Regione approvò il progetto preliminare del nuovo ponte di Vidor. Ora, gli enti locali, appoggiati anche da una petizione online che ha raccolto oltre 500 firme, chiedono che a Palazzo Balbi vengano messi a bilancio i 650mila euro necessari alla progettazione esecutiva di un'opera il cui costo totale dovrebbe superare ampiamente i 40 milioni di euro. —

BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Verifiche dell'Anas sul Ponte di Vidor

