

Rassegna del 22/01/2020

SCENARIO

22/01/2020	Arena	8 Costruzioni, su gli investimenti ma stime in frenata fino al 2021	Va.Za.	1
22/01/2020	Arena	30 Alta velocità, cominciati lavori imponenti	Ferraro Katia	2
22/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	13 L'onda lunga del porto in Italia impatto economico da 21 miliardi	Bottazzo Francesco	4
22/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	13 Mose, Zappalorto: «Basta rimpalli di responsabilità»	f.b	6
22/01/2020	Corriere delle Alpi	28 Sulle statali 51 bis e 52 lavori solo per 65 milioni	F. D. M.	7
22/01/2020	Gazzettino Friuli	3 Infrastrutture per salvare le imprese - Porti e strade chiavi dello sviluppo	...	8
22/01/2020	Gazzettino Padova	2 Regionale 10, il via dopo 40 anni - Un'attesa di 40 anni, la variante è realtà	Pipia Gabriele	10
22/01/2020	Gazzettino Padova	3 Decreto del presidente del Consiglio: 725 chilometri ora passano ad Anas	...	15
22/01/2020	Gazzettino Padova	3 «Sembrava un'utopia, adesso speriamo solo che rispettino i tempi»	Bovo Camilla	16
22/01/2020	Gazzettino Venezia	2 La forza del Porto: "vale" 21 miliardi - Venezia e Chioggia la "forza" dei porti: lavoro per 21mila con 1500 imprese	Trevisan Elisio	18
22/01/2020	Gazzettino Venezia	19 Dieci cantieri per il rilancio del centro - «Dieci cantieri nel 2020 Un nuovo volto alla città»	De Bortoli Davide	21
22/01/2020	Gazzettino Venezia	21 Contributi della Regione per la scuola a San Giorgio	Corazza Marco	23
22/01/2020	Giornale di Vicenza	38 Pedemontana L'ora dei cantieri sulla statale 47	Rancan Elena	24
22/01/2020	Giornale di Vicenza	38 «Valsugana, il ritorno all'Anas può fare rilanciare le priorità»	Comin Alessandro	26
22/01/2020	Italia Oggi	34 Comuni, il pareggio di bilancio non tornerà	Cerisano Francesco	27
22/01/2020	Messaggero Veneto	18 Intervista a Anna Di Pasquale - Autovie verso la newco iter concluso entro l'anno si attende la conferma del valore delle opere fatte	Pellizzari Giacomina	28
22/01/2020	Nuova Venezia	14 Alzate a Chioggia nove paratoie del mose i tecnici: test necessari - Mose, alzate nove paratoie a Chioggia i test continuano fino alla fine del 2020	Vitucci Alberto	30
22/01/2020	Nuova Venezia	26 Case sul Lusenzon un altro via libera al disegno di legge	E.B.A.	32
22/01/2020	Nuova Venezia	25 Il M5S attacca Anas «Rotatorie e piazzole in ritardo o scordate»	Anzoletti Elisabetta B.	33
22/01/2020	Nuova Venezia	25 «Ponte sul Brenta, vigilare sui tempi o il mercato orticolo sarà a rischio»	...	35
22/01/2020	Nuova Venezia	23 Modifica regolamento edilizio novità in vista e convegno sul tema	Ma. To.	36
22/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	21 Porto, un colosso da 21 miliardi - Centomila addetti e 21 miliardi di valore	Vitucci Alberto	37
22/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13 Intervista a Franco Miller - Miller: «La Tav Milano-Venezia va completata Le aziende venete pagano 15 anni di ritardi»	Salmaso Albino	40
22/01/2020	Tribuna-Treviso	18 Boom di riqualificazioni fuori mura Via Piave, giù lo stabile artigianale Adesso 7 appartamenti d'alta fascia	...	42

STUDIO. Dati dell'Osservatorio Samoter-Prometeia in vista della rassegna dal 21 al 25 marzo

Costruzioni, su gli investimenti ma stime in frenata fino al 2021

Nel 2019 incremento del 3,3%

Quest'anno previsione di un +1,8%

Gli investimenti nel comparto delle costruzioni cresceranno anche nel biennio 2020-2021, pur se a un ritmo rallentato rispetto al 2019. La stima è dell'Osservatorio Samoter-Prometeia, che a dicembre ha stilato il Monitor edilizia, indagine trimestrale sulla tendenza del settore che SaMoTer - il Salone internazionale macchine per costruzioni, alla 31esima edizione, in fiera, a Verona, dal 21 al 25 marzo - mette a disposizione delle aziende per aiutarle a interpretare le evoluzioni del mercato.

IL FUTURO. Ma ecco come si è arrivati a queste previsioni. Nel 2018 il valore complessivo degli investimenti in Italia aveva superato i 139 miliardi di euro. Le previsioni di chiusura del 2019 parlano di un ulteriore incremento del 3,3%, pari a circa 4,5 miliardi di euro: numeri destinati ad aumentare anche nel biennio successivo, con una crescita però rallentata e calcolata in 2,5 miliardi per quest'anno (+1,8%) e di 2,4 miliardi nel 2021 (+1,7%).

IL PASSATO. L'anno scorso, dopo un'impennata nei primi tre mesi, il mercato ha assistito a un ripiegamento nel periodo marzo-giugno e a un successivo, modesto, recupero da luglio a settembre (+0,2%), da attribuire al residenziale. Nel segmento, hanno pesato gli investimenti per il rinnovo del patrimonio abitativo, legati alla riqualificazione, spinti dai vantaggi derivanti dagli incentivi fiscali. Meno incisiva la componente delle nuove abitazioni, a causa del calo dei permessi a costruire.

A determinare il risultato, i risultati sul mercato immobiliare in positivo dal 2014, con

una crescita degli scambi del +5% rispetto ai primi nove mesi del 2018.

Nel non residenziale, invece, il commerciale risulta in forte crescita (+7,4% nel terzo trimestre 2019); il produttivo prosegue la tendenza negativa (-0,9%).

INVESTIMENTI PUBBLICI. Segnali di ripresa anche dalla pubblica amministrazione. L'andamento degli investimenti è del +6,9% nel primo semestre 2019, sostenuto dagli interventi di rilancio delle opere pubbliche da parte delle amministrazioni locali, che possono beneficiare dello sblocco degli avanzi di bilancio.

SICUREZZA E SOSTENIBILITÀ. Il biennio che si affaccia conserva il proprio profilo espansivo, anche se in decelerazione per tutti i comparti con l'eccezione del genio civile, trainato dalle ingenti risorse pubbliche messe a disposizione nel periodo 2016-2019 e dai fondi destinati dalla Legge di bilancio 2020 alle diverse amministrazioni, centrali e territoriali, per realizzare vari tipi di opere pubbliche o per interventi di manutenzione orientati alla sicurezza e alla sostenibilità.

CRESCITA MODERATA. Si prevede una crescita anche del residenziale, ma su ritmi più moderati rispetto al 2018-19. La progressiva riduzione dello stock di invenduto continuerà a sostenere la ripresa degli investimenti in nuove abitazioni. Bene anche le riqualificazioni, sostenute dalla proroga per il 2020 delle agevolazioni fiscali per il recupero edilizio e la riqualificazione energetica, potenziata dall'introduzione del «bonus facciate». • **Va.Za.**



Striscione di annuncio di Samoter 2020 a Veronafiere



Alta velocità, cominciati lavori imponenti

Giacomelli: «Non essendo stata aggiudicata alcuna gara dovrebbe trattarsi di interventi di bonifica invece sembrano strutturali»

Katia Ferraro

Escavatori, camion, macchine perforatrici del terreno, betoniere: sono sempre più diffusi e imponenti i lavori sulle aree che saranno attraversate dalla linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Brescia-Verona.

Non essendo ancora stata formalmente aggiudicata alcuna gara dovrebbe trattarsi di lavori pre-cantiere per interventi di bonifica, pulizia dalla vegetazione e predisposizione logistica.

Lavori evidenti per chi transita lungo la A4: dal casello di Peschiera del Garda fino a San Giorgio in Salici (Sona), dove sarà realizzata la galleria che servirà a passare sotto l'autostrada, sono in corso sbancamenti e movimentazioni di terra.

«A Castelnuovo sembra stiano preparando i rilevati ferroviari, le strutture che servono a sopraelevare l'opera dal piano di campagna», osserva Marcello Giacomelli, consigliere castelnovese con delega alla Viabilità, che esprime perplessità anche sui lavori in corso per la galleria di San Giorgio in Salici. «Non sembrano, come dichiarato, solo lavori di bonifica, pulizia e preparazione al cantiere, sono presenti delle armature tubolari che assomigliano a quelle utilizzate per i pali di fondazione o per paratie di pali in cemento armato. Se fosse così, significa che i lavori strutturali sono già iniziati nonostante non risulti dalle informazioni che abbiamo».

Giacomelli riferisce di aver chiesto spiegazioni alla deputata veronese del M5s France-

sca Businarolo «per sapere se nel frattempo sono stati sottoscritti contratti che giustifichino questi lavori, ma è difficile anche per lei ottenere risposte. Per questo non capisco il motivo di questa forte accelerazione dei lavori, non essendoci ufficialmente contratti in essere».

Finora le gare d'appalto pubblicate dal general contractor Cepav Due per la tratta Brescia-Verona sono quattro. L'unica per cui si vocifera l'aggiudicazione è quella di San Giorgio in Salici, dove sono in corso i lavori più imponenti, anche se sul sito dedicato risulta essere ancora nella fase dell'esame delle offerte. L'ultima pubblicata riguarda il territorio di Peschiera del Garda, lungo 5,58 chilometri dalla zona del Lugana fino alla zona Frassino ovest: un tratto su cui i riflettori sono da sempre puntati, dove è prevista la realizzazione di due gallerie artificiali tra cui quella fra lo stabilimento Franke fino all'imbocco di colle Baccotto passando davanti al santuario della Madonna del Frassino.

Le offerte possono essere presentate entro il 20 febbraio: l'importo a base di gara è di 109 milioni e 584 mila euro, con 935 giorni di lavoro quantificati (due anni e mezzo, ma complessivamente per realizzare l'intera tratta ne sono previsti circa sette).

Sempre su Peschiera è invece andata deserta la gara per i lavori tra la zona Frassino est e località Mano di ferro, cioè dalla galleria naturale di colle Baccotto fino al viadotto che dovrà essere costruito sul Mincio: scaduta il 19 di-

cembre, non è per ora stata ripubblicata come invece è avvenuto per quella che interessa Lonato, riaperta il 23 dicembre. Nessun bando al momento riguarda il territorio di Castelnuovo del Garda, ma Cepav due ha già chiesto al Comune un parere per una deviazione provvisoria del traffico su via Stazione (Sp27), dove dovrà essere rifatto il cavalcavia autostradale per comprendere anche la futura linea ferroviaria.

«Non sappiamo quando, ma la strada verrà chiusa per sette mesi per consentire i lavori di demolizione e ricostruzione del cavalcavia», conferma Giacomelli. Stando alla proposta avanzata da Cepav due, la deviazione sarà all'altezza della zona industriale per chi proviene da Castelnuovo e in corrispondenza di via Ca' Brusà per chi arriva da Mongabìa-Oliosì. Per oltrepassare l'autostrada si sfrutterà un sottopasso esistente alla fine della zona industriale, cui si arriva attraverso un percorso oggi parzialmente sterrato.

Nell'ipotesi presentata il sottopasso sarà semaforizzato con passaggio a senso unico alternato. Il problema che potrebbe nascere è però un altro. «Nel sottopasso esistente potranno passare veicoli con altezza massima di 2,40 metri», spiega Giacomelli. «Ciò comporterà che i mezzi pesanti dovranno transitare su altre strade e la preoccupazione dell'amministrazione comunale è evitare che accennino in modo rilevante il traffico sulle strade comunali, evitando che non vengano deviati su via Mantovana a Cavalcaselle». •





Lavori in corso sulle aree che saranno attraversate dalla linea ad alta velocità Brescia-Verona FOTO PECORA



Sbancamenti e movimentazioni di terra

L'onda lunga del porto in Italia: impatto economico da 21 miliardi

Lo studio: 1260 aziende e 92 mila lavoratori coinvolti. Mobilitazione e sciopero per gli scavi

VENEZIA Forse non è nato per mettere fretta a chi temporeggia sul futuro del porto di Venezia, ma a leggere lo studio sull'impatto economico e sociale del sistema portuale del Veneto, il risultato è proprio quello. Perché se l'ultimo campanello d'allarme è stata la cancellazione del collegamento diretto con la Cina della nave portacontainer Ocean Alliance, nei mesi scorsi non sono mancati gli appelli al governo. Da una parte l'approvazione del protocollo fanghi, che tarda e che blocca lo scavo dei canali e limita l'arrivo delle navi commerciali, dall'altra la soluzione alternativa al passaggio delle crociere davanti a San Marco non ancora individuata. Ma l'impatto dello scavo veneziano va oltre i confini dell'area metropolitana, arriva a toccare tutta la regione e si espande anche nel nord Italia. Del valore della produzione totale prodotta infatti è vero che 10,6 miliardi ricadono all'interno della Città metropolitana, ma è anche vero che 3,9 si diffondono in ambito regionale e i rimanenti 6,4 risultano distribuiti nel resto del territorio nazionale. C'è poi anche l'impatto economico complessivo, che non sfugge allo stesso trend, frutto di un porto multifunzionale dove nessun ambito prevale in maniera rilevante, ma i diversi settori e filiere risultano equamente bilanciati.

Ci sono le filiere agroalimentari, della pesca (incluso Chioggia) chimiche, energetiche, oltre a quelle commerciali e turistiche. Ec-

co perché, sintetizza lo studio (frutto della collaborazione tra Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Camera di Commercio Venezia Rovigo, in accordo con Unioncamere Veneto e con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture) Venezia rappresenta un polo strategico non solo per l'area di riferimento, configurandosi come il sistema portuale del Veneto, ma anche per tutto il Nord Italia, con aree di influenza che vanno dalla Lombardia al Friuli Venezia Giulia.

In questo modo alla multifunzionalità si associa la multiterritorialità «veri fattori strategici per la produzione economica e per le ricadute anche in termini di welfare che il "sistema porto" produce alle diverse scale». Ecco perché anche ieri i sindacati all'unisono hanno ribadito che non vogliono sentir parlare di piano B per lo scalo veneziano «perché B nel gergo sportivo, e non solo, significa retrocessione, arretramento mentre al contrario i porti di Venezia e Chioggia vogliono assolutamente restare nell'eccellenza visto che l'attività portuale è l'attività economica più importante della provincia e una delle più significative della regione», sottolineano le segreterie provinciali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uilt Uil. Quindi bisogna accelerare sull'approvazione del protocollo fanghi e riportare i canali ai 12 metri di profondità previsti dal piano regolatore portuale. Viene da sé che gio-

vedi mattina all'Heritage Tower di Marghera durante la presentazione dell'indagine, i sindacati non mancheranno di manifestare la propria preoccupazione confermando la mobilitazione con la previsione di 72 ore di sciopero già dichiarate e per il momento sospese in attesa che si concretizzino le dichiarazioni del ministro all'Ambiente Sergio Costa. Del resto, se come fa emergere lo studio, in quasi tutti i settori i flussi in ingresso al porto e destinati all'import risultano strettamente funzionali al Nordest, il venir meno della funzionalità dello scalo implicherebbe di conseguenza un consistente danno all'intero sistema economico locale. E naturalmente occupazionale.

Sono 1260 le aziende direttamente impiegate nel sistema portuale di Venezia, 322 a Chioggia per un impiego totale di 21.175 addetti, che sviluppano un valore della produzione diretto stimato in 6,6 miliardi di euro che, se rapportato alle dinamiche economiche territoriale, fa emergere l'estrema rilevanza del sistema portuale veneziano sia in ambito comunale che in quello metropolitano, con un peso economico che ammonta rispettivamente al 27 per cento nel primo caso e al 13 nel secondo. Poi c'è l'impatto economico complessivo (la produzione diretta, indiretta e l'indotto) che fa arrivare la stima a 21 miliardi di euro, con il coinvolgimento di oltre 92 mila lavoratori.

Francesco Bottazzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'indagine



● Domani all'Heritage Tower di Marghera convegno su «L'impatto economico e sociale del sistema portuale veneto», studio di Porto (nella foto il presidente Pino Musolino) e Camera di Commercio

Il dossier

I NUMERI DI VENEZIA

Porto passeggeri
1° home port in Italia
 85,9% Porto base



Passeggeri di crociera **1,56 milioni**
 Passeggeri di ferry, aliscafi e fluviali **0,23 milioni**

I NUMERI DI MARGHERA

Porto commerciale e industriale

26,49 milioni di tonnellate

7° porto mercantile in Italia

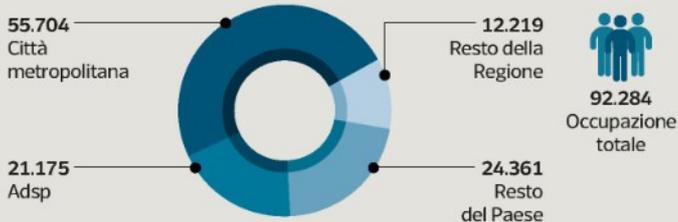


I NUMERI DI CHIOGGIA

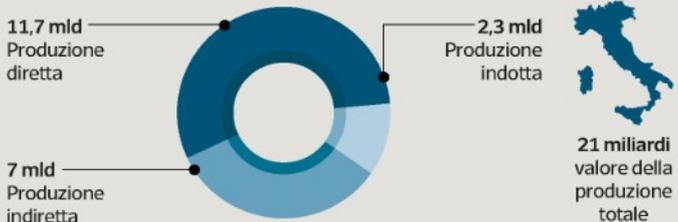
Porto peschereccio, commerciale e turistico
2° porto peschereccio in Italia



Impatto occupazionale del sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale alle diverse scale territoriali



Impatto economico diretto, indiretto e indotto totale del sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale



L'Ego-Hub

Mose, Zappalorto: «Basta rimpalli di responsabilità»

Oggi seconda cabina di regia. Il nodo del cronoprogramma e dei test alle dighe. Ieri le prove a Chioggia

VENEZIA Nove sono state alzate ieri, le altre lo saranno oggi perché la bocca di porto di Chioggia ha bisogno di rimanere sempre aperta per far passare i pescherecci. La prossima prova (3 marzo) toccherà a San Nicolò quando verrà alzata tutta la barriera. I test di sollevamento delle paratoie per i prossimi due mesi sono stati già definiti, Provveditore e commissario straordinario dovranno ultimare il cronoprogramma complessivo per arrivare velocemente alla conclusione dei lavori, o comunque alla messa in esercizio delle dighe. L'obiettivo più volte dichiarato è di poterlo fare già dal prossimo autunno, con una prova di chiusura delle tre bocche di porto, già a giugno.

Bisogna però far presto, correre e avere le idee chiare, proprio per questo il prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto ha convocato per oggi cabina di regia stabilita dal Comitato all'insegna della trasparenza. «Deve essere chiaro che non c'è più tempo da perdere, tanto meno non ci devono più essere rimpalli di responsabilità, i cittadini non possono essere presi in giro, soprattutto dopo quello che è successo il 12 novembre», sottolinea il prefetto. L'obiettivo è informare di quello che sta succedendo, e mettere di fronte alla propria responsabilità tutti i soggetti coinvolti. Per questo Zappalorto si aspetta almeno una prima bozza, già oggi, del cronoprogramma del Mose. Quello che

ha elaborato il Consorzio Venezia Nuova sottoponendolo all'approvazione del Provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto reggente Silvia Zincone e al commissario straordinario Elisabetta Spitz, che comunque stamattina non sarà presente a Ca' Corner. Probabilmente non ci sarà il piano definitivo, anche perché c'è il nodo dei finanziamenti necessari per ultimare gli interventi, e magari renderli più celeri. C'è poi il tema delle prove di sollevamento, che costano, anche parecchio, tra i trenta e i sessantamila euro: il provveditore sembrerebbe intenzionata a chiedere integrazioni su questo aspetto, anche perché non è periodo di chiedere più fondi.

Se ne parlerà alla cabina di regia di oggi in quanto i test sono fondamentali per poter arrivare al prossimo autunno pronti per poter alzare le paratoie in caso di acqua alta eccezionale. Il nodo sta tutto nel sistema di comando e controllo: quello automatizzato, che consentirà di gestire l'intero sistema Mose in situazioni meteo complicate, non sarà pronto prima dell'autunno; e con il sistema manuale sarebbe un'impresa fronteggiare le onde e il vento di un'alta marea eccezionale. Per giugno però in tutte le bocche di porto dovrebbero essere cablati due, se non tre, dei quattro compressori previsti a regime che quindi renderanno il sollevamento più veloce rispetto ad ora. (f. b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nove paratoie. I test di ieri alla bocca di porto di Chioggia. Oggi si replica



CONFERENZA DEI SERVIZI SULLA VIABILITÀ

Sulle statali 51 bis e 52 lavori solo per 65 milioni

COMELICO SUPERIORE. Conferenza dei servizi, ieri a Venezia, per i lavori programmati dall'Anas sulla 51 bis di Ale magna e sulla 52, in sostanza da Pieve di Cadore al passo Monte Croce Comelico. I sindaci ed i loro collaboratori vengono ascoltati in due tranche, una ieri e l'altra oggi. È stato confermato che il finanziamento è di 130 milioni di euro, ma solo la metà, 65 milioni, sono di fatto cantierabili. «Attendiamo che il governo», sottolinea il sindaco di Comelico Superiore, Marco Staunovo Polacco, «stanzi gli altri 65 milioni, altrimenti, come è intuibile, gli appalti rimarranno sulla carta».

Quest'anno, dunque, l'Anas procederà con i lavori finanziariamente autorizzati.

Tra questi c'è l'ingresso di Padola, che attende da anni di essere riorganizzato ed ampliato. Per quanto riguarda la galleria del Comelico, un cantiere da 10 milioni di euro, sarà realizzato quest'anno. La galleria paramassi, ai piedi di Coltrondo, è stata completata nella prima tranche di lavori (100 metri di prolungamento), ma attende il finanziamento per l'ulteriore allungamento, che quindi potrebbe slittare da quest'anno al prossimo.

Tutt'altro capitolo quello del traforo di Coltrondo: i 50 milioni di stanziamento sono stati confermati ed è in corso la progettazione. La speranza, in Comelico, è che il tunnel veda la luce prima delle Olimpiadi del 2026. Oggi a Venezia si discuterà di altri punti neri dove Anas interverrà per una radicale riqualificazione. —

F.D.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Infrastrutture per salvare le imprese

► Luci e ombre per l'economia, la relazione della presidente di Confindustria Mareschi Danieli: «Più investimenti»

► La stoccata al collega pordenonese Michelangelo Agrusti «Serve un organismo regionale unico, ma non a tutti i costi»

«L'obiettivo è quello di arrivare alla Confindustria unica entro la fine del mio mandato, ma non a tutti i costi». C'è chi la legge come un'apertura, chi come un tenere il punto. Fatto sta che le tensioni tra gli industriali friulani e quelli pordenonesi e giuliani sono destinate a continuare. Lo si è capito ieri, a Palazzo Torriani, nel corso della conferenza stampa di inizio anno della presidente Anna Mareschi Danieli, affiancata dai vice Vida, Cattelan e Feragotto, dal direttore Nencioni. Fattom il punto anche sulle imprese friulane. Per la presidente servono infrastrutture per rilanciare il ruolo delle imprese regionali.



A pagina III **PRESIDENTE Anna Mareschi Danieli**

Le linee guida di Confindustria

Porti e strade chiavi dello sviluppo

► Mareschi Danieli: «Sviluppo Impresa non pare favorire gli investimenti e manca un supporto alla fuga di cervelli»

► Resta l'obiettivo di arrivare a un'associazione unica regionale ma sono ancora alte le tensioni fra Udine, Trieste e Pordenone

SUL CANDIDATO NAZIONALE ILLY E BONOMI FAVORITI MA UDINE ATTENDE DI VALUTARE ALTRI PROFILI DI QUALITÀ

L'ANALISI

UDINE «L'obiettivo è quello di arrivare alla Confindustria unica entro la fine del mio mandato, ma non a tutti i costi». C'è chi la legge come un'apertura, chi come un tenere il punto. Fatto sta che le tensioni tra gli industriali friulani e quelli pordenonesi e giuliani sono destinate a continuare. Lo si è capito ieri, a Palazzo Torriani, nel corso della conferenza stampa di inizio anno della presidente Anna Mareschi Danieli, affiancata dai vice Vida, Cattelan e Feragotto, dal direttore Nencioni. «Il Friuli, in questi due anni, ha ottenuto ruoli di primo piano a livello nazionale ed europeo - ha puntualizzato Mareschi, - tanto da guadagnarsi l'appellativo di Modello Udine sul fronte dell'internazionalizzazione. L'unione con

le altre associazioni territoriali è possibile solo se tutti lo vogliono, noi non possiamo costringere nessuno. La nascita di Alto Adriatico (la firma ieri a Gorizia tra i presidenti Agrusti e Razeto, ndr) ha "scongelato" la questione, ma vedremo, nei fatti, come si concretizzerà. La Confindustria unica regionale resta un obiettivo e una speranza».

Mareschi Danieli ha quindi evidenziato luci e ombre del provvedimento regionale "Sviluppo Impresa", frutto di misure riproposte con una revisione delle agevolazioni per l'industria 4.0; che - a suo dire - non favorisce gli investimenti, mentre manca un supporto alla residenza delle alte figure specializzate che scelgono il Fvg per lavorare. Per quanto riguarda la Via della Seta «i cinesi fanno i loro interessi - afferma - così come gli Stati Uniti, con la loro battaglia commerciale, stanno facendo i propri». «L'Italia - a detta di Mareschi Danieli - per non soccombere, dovrebbe riuscire a portare nel nostro Paese tutta la catena del valore delle produzioni e il porto di Trieste, indicato quale terminal della Via della Seta, deve essere adeguatamente collegato

alle aree produttive territoriali. Senza dimenticare, peraltro, che questa è una partita che va comunque giocata a livello europeo». A proposito delle infrastrutture «banda larga e completamento della Sequals-Gemona rimangono le priorità».

SAFILO

Sul fronte Safilo, invece, la situazione, ha ammesso la numero uno degli industriali friulani, «non è rosea: l'azienda ha preso una volontà precisa, non entriamo nel merito degli ammortizzatori sociali, ma lavoriamo con i colleghi di Confindustria Belluno e con l'advisor indicato dal gruppo per cercare proposte di acquirenti. Parallelamente bisogna operare per una riqualificazione professionale dei dipendenti».



Mareschi Danieli, nel suo intervento, ha toccato anche altri temi. Tra questi, i rapporti con i sindacati, sfociati, a fine dicembre, nel patto tra Confindustria Udine, Cgil, Cisl e Uil territoriali, per il rilancio dell'area udinese, denominato "Per un futuro raggiungibile". Nel frattempo si segnala l'aumento delle imprese associate: 81 aziende, di cui aggregati 7, effettivi 49, start-up 25, per un totale di

1.425 dipendenti.

IL DOPO BOCCIA

Ultimo aspetto affrontato la futura guida di Confindustria a livello nazionale: in ballo, per il dopo Bocca, ci sono Carlo Bonomi, Andrea Illy, Licia Mattioli, Emanuele Orsini, Giuseppe Pasini. Favoriti i primi due, ma Udine attende ancora, prima di esprimersi, valutando tutti i profili di alta qualità. La decisione potrebbe arrivare il 30 gennaio, nel consiglio generale dell'associazione friulana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL TAVOLO Mareschi Danieli in Confindustria. Sotto, uno degli spazi di coworking di Friuli Innovazione



Regionale 10, il via dopo 40 anni

►Dallo Stato i 50 milioni per completare la Variante, l'assessore De Berti: «Subito il progetto, poi partiamo»

►La strada è lunga 23 chilometri e attraversa dieci Comuni, i sindaci: «Così l'ospedale di Schiavonia non sarà più isolato»

Nella Bassa Padovana se ne parla da oltre quarant'anni. Il primo progetto, ancora in un cassetto di un ufficio tecnico della Regione, risale all'anno 2002. Ora, dopo un'attesa che sembrava infinita, finalmente ci siamo. Lo Stato è pronto a stanziare 50 milioni per completare la Variante della Strada Regionale 10 (la vecchia Padana inferiore), 23,5 chilometri di asfalto che collegheranno i comuni di Carceri e Legnago, in provincia di Verona. Un'opera estremamente attesa che consentirà di bypassare i centri storici della Bassa Padovana e, al tempo stesso, permetterà un accesso più rapido all'ospedale di Schiavonia. L'assessore regionale ai Trasporti, Elisa De Berti, an-

nuncia un'importante serie di novità. «Lo scoglio più complicato è stato superato - spiega - perché adesso abbiamo la certezza del finanziamento. Nei prossimi giorni aggiudicheremo il progetto definitivo e quello esecutivo. Poi, a cavallo tra il 2021 e il 2022, potrà finalmente aprirsi il cantiere». La strada sarà gratuita e a due corsie. Partirà dove termina il primo lotto della Variante, realizzato da Anas una decina di anni fa, e arriverà nel Veronese intersecandosi con la Transpolesana. Attraverserà dieci territori comunali. Soddisfatti i sindaci: «L'ospedale sarà più facilmente raggiungibile, quest'opera non è più un'utopia».

Bovo e Pipia alle pagine II e III



STRADA La Regionale 10

La Regionale 10

Un'attesa di 40 anni, la variante è realtà

Attraverserà la Bassa e permetterà di raggiungere più rapidamente l'ospedale di Schiavonia. L'assessore regionale De Berti: «Pronti ad aggiudicare i progetti»

**SILVANO VERNIZZI
DI VENETO STRADE:
«SENZA INTOPPI,
I LAVORI POTREBBERO
INIZIARE A CAVALLO
TRA IL 2021 E IL 2022»**

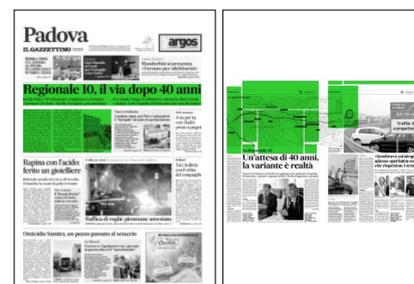
**LUNGA 23 CHILOMETRI
INTERESSERÀ
DIECI COMUNI
CONSENTENDO COSÌ
DI AGGIRARE
MOLTI CENTRI URBANI**

IL PIANO

PADOVA Nella Bassa Padovana se ne parla da oltre quarant'anni. Il primo progetto, ancora in un cassetto di un ufficio tecnico della Regione, risale all'anno 2002. Ora, dopo un'attesa che sembrava infinita, finalmente ci siamo. Lo Stato è pronto a stanziare 50 milioni per completare la Variante della Strada Regionale 10 (la vecchia Padana inferiore), 23,5 chilometri di asfalto che collegheranno i comuni di Carceri e

Legnago, in provincia di Verona. Un'opera estremamente attesa che consentirà di bypassare i centri storici della Bassa Padovana e, al tempo stesso, permetterà un accesso più rapido all'ospedale di Schiavonia. Lo scambio di documenti ufficiali con Anas e Ministero delle Infrastrutture risale alla scorsa settimana ma ora l'assessore regionale ai Trasporti, Elisa De Berti, annuncia un'importante serie di novità. «Lo scoglio più complicato è stato superato - spiega - perché adesso abbiamo la certezza del finanzia-

mento. Nei prossimi giorni aggiudicheremo il progetto definitivo e quello esecutivo. Poi, a cavallo tra il 2021 e il 2022, potrà final-



mente aprirsi il cantiere». La strada sarà gratuita e a due corsie. Larga 10 metri e mezzo, partirà dove termina il primo lotto della Variante, realizzato da Anas una decina di anni fa, e arriverà nel Veronese intersecandosi con la Transpolesana. Attraverserà dieci territori comunali: Carceri, Ponso, Borgo Veneto, Megliadino San Vitale, Montagnana e Urbana (in provincia di Padova) più Bevilacqua, Boschi Sant'Anna, Minerbe e Legnago (Verona).

I TEMPI TECNICI

Il bando di gara europeo per aggiudicare contestualmente progetto definitivo, progetto esecutivo e studio d'impatto ambientale è stato indetto lo scorso novembre. Hanno partecipato dodici raggruppamenti di studi ingegneristici. La commissione sta esaminando le offerte pervenute ed entro la prima settimana di febbraio verrà comunicata la graduatoria. «L'affidamento ha un

importo a base d'asta di 3,2 milioni di euro. Per redigere il doppio progetto ci vorranno 10 mesi quindi l'obiettivo è indire la gara d'appalto per aggiudicare i lavori nella seconda metà del 2021» spiega l'ingegner Silvano Vernizzi, direttore generale di Veneto Strade (società braccio operativo della Regione in tema di viabilità). «Se non ci saranno intoppi - prosegue - l'intervento potrà scattare a cavallo tra il 2021 e il 2022». Per realizzare 23 chilometri di strada, poi, potrebbero volerci tra i due e i tre anni. La nuova strada potrebbe essere pronta nel 2024.

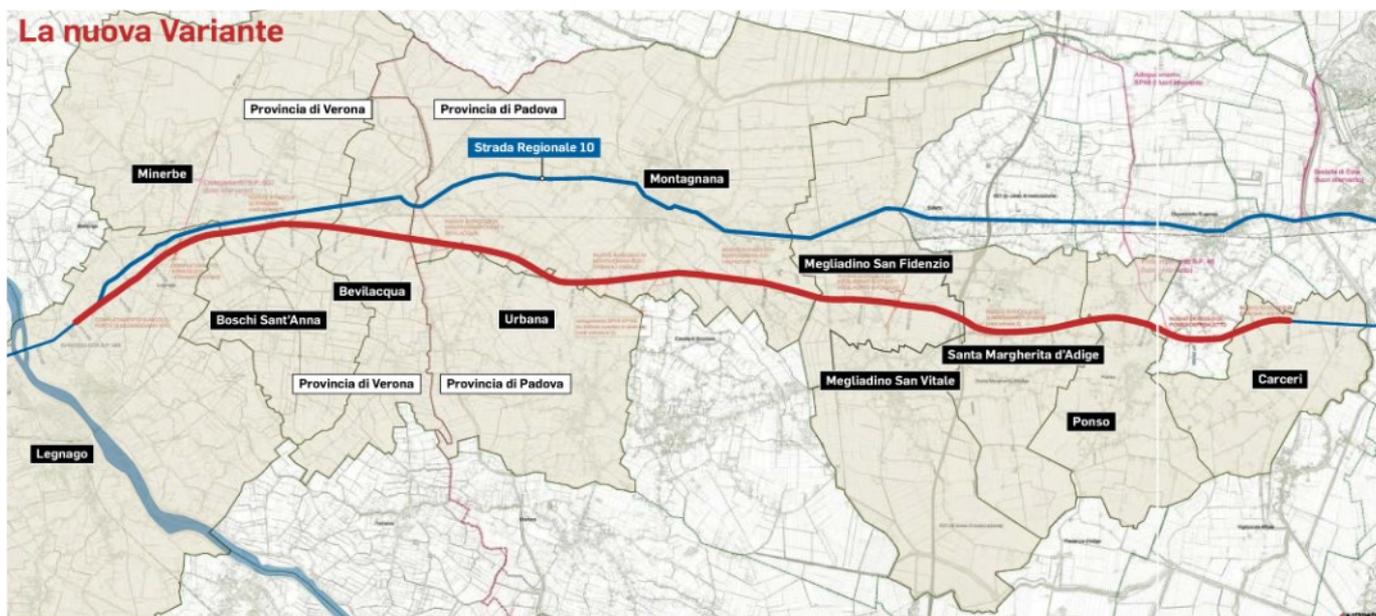
L'OBIETTIVO

«La Variante è incompleta da anni - evidenzia l'assessore De Berti - ma è fondamentale per sgravare dal traffico campagne e centri storici. Quando è stato realizzato il nuovo ospedale di Schiavonia ed è stato ridimensionato il plesso di Montagnana, il territorio ha accettato tutto ciò a condizione che venisse realizzata la

nuova strada. Appena sono stata nominata assessore i sindaci dell'allora Ulss 17 mi hanno subito posto la questione sul tavolo, quindi so bene quanto sia sentita questa necessità. Negli anni passati era stata paventata anche una strada a quattro corsie a pagamento, dal costo di 220 milioni, ma l'ipotesi è tramontata perché le imprese private non erano riuscite a trovare i finanziamenti. Nel 2018 - continua De Berti - ho incontrato i sindaci e ho trovato il loro consenso per una strada gratuita a due corsie. La svolta è arrivata nelle ultime settimane con un decreto del Consiglio dei Ministri. Anas torna in possesso di 725 chilometri di strade venete (450 regionali, il resto provinciali) e firmerà una convenzione con Veneto Strade, che continuerà a gestirle. È previsto da parte di Anas uno stanziamento di 100 milioni. Abbiamo chiesto che 50 di questi siano utilizzati per la nuova Variante».

Gabriele Pipia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TRAFFICO La Strada Regionale 10 è sempre molto trafficata. La nuova Variante partirà da Carceri e porterà fino a Legnago, nel Veronese



VOLANTINAGGIO I residenti invocano da anni la nuova Variante





L'ANNUNCIO L'assessore regionale Elisa De Berti e il direttore generale di Veneto Strade Silvano Vernizzi

La svolta

Decreto del presidente del Consiglio: 725 chilometri ora passano ad Anas

Un decreto firmato dal Presidente del Consiglio e trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. È questo l'atto, di poche settimane fa, che ha consentito di sbloccare la situazione relativa alla nuova Variante alla Strada Regionale 10. Il documento consegna di fatto all'Anas 725 chilometri di strade venete (di competenza provinciale o regionale) che, grazie ad una convenzione, saranno gestite comunque ancora dalla società Veneto Strade. Queste strade erano già di proprietà dell'Anas ma negli anni Duemila erano state trasferite a Regione e Province che però ormai non avevano più le risorse economiche necessarie a gestirle. Anas stipulerà una convenzione con Veneto Strade stanziando le risorse per manutenzione e investimenti. I sindaci della Bassa attendevano questa svolta da anni.



«Sembrava un'utopia, adesso speriamo solo che rispettino i tempi»

►La soddisfazione dei sindaci: «I soldi ci sono e la volontà pure, bisogna solo andare avanti senza aspettare ancora»

TIBERIO BUSINARO:
«NON C'È MOTIVO PER CUI NON SI REALIZZI L'OPERA, MA NON DOBBIAMO ABBASSARE LA GUARDIA»

LE REAZIONI

CARCERI Tra i sindaci della Bassa Padovana si stanno finalmente diffondendo ottimismo e fiducia. La notizia che a giorni saranno aggiudicati il progetto definitivo e quello esecutivo per il completamento della Variante alla sr10, e soprattutto le assicurazioni dell'assessore regionale Elisa De Berti sulla certezza del finanziamento, fanno ben sperare un territorio che da decenni attende l'opera. Molti ricordano che la strada renderà anche più agevole il collegamento con l'ospedale di Schiavonia. «Per la prima volta sono un po' ottimista – afferma il sindaco di Borgo Veneto Michele Sigolotto - Lo voglio essere, ora che c'è stata la riclassificazione della strada da regionale a Statale. Per troppo tempo il completamento della sr10 ha rischiato di diventare un'utopia in cui non credere più. Ma devo dire che ho visto la grande determinazione dell'assessore De Berti, che si è in dubbiamente data da fare: per il suo impegno concreto la voglio proprio ringraziare».

IL CONVEGNO

Lo scorso sabato si è svolto a Montagnana un convegno per riflettere sul futuro dell'opera, al quale hanno partecipato, oltre agli amministratori del territorio e a quelli regionali, anche i rappresentanti del Governo. «Ho chiesto al Sottosegretario di andare al Ministero, prendere quei soldi e destinarli al Veneto. – prosegue Sigolotto - Si parla dell'assegnazione di 50 milioni di euro per il completamento dell'opera. Scelgo di credere che possano bastare, se saranno realizzate rotatorie invece di cavalcavia e se le corsie saranno solo due invece di quattro. Secondo me sarebbe stato conveniente convocare anche le Autostrade, che avranno tutte l'interesse di collegare i caselli di Monselice e Santa Margherita D'Adige, anche in previsione dell'avvio di Agrologica».

Tra i fiduciosi, ma con qualche riserva, si può annoverare il sindaco di Montagnana Loredana Borghesan. «Il convegno di sabato scorso ha lasciato un po' di speranza e di apertura. – commenta – È stata fatta una precisa fotografia della situazione. Ma ora non possiamo più delegare nessuno. Tutti noi amministratori dobbiamo fare le verifiche necessarie affinché siano rispettati i prossimi step che ci siamo dati se non vogliamo ritrovarci qui tra cinque anni con lo stesso problema».

I TIMORI

Anche Borghesan ha il timore

che 50 milioni di euro possano non essere sufficienti, in considerazione al gran lavoro che si renderà necessario portare a termine, a partire dagli espropri. «Dev'essere un'opera adeguata, in grado di dare risposte al territorio. – conclude Borghesan – Anche in quest'ottica riveste una primaria importanza attuare un serio monitoraggio da qui ai prossimi mesi».

Silvia Mizzon, sindaco di Megliadino San Vitale, è a sua volta ottimista. «Dopo le assicurazioni dell'assessore regionale De Berti, oserei dire che finalmente si parte, sono fiduciosa. – afferma - Certo siamo già in ritardo. Ho 44 anni ed è praticamente da tutta la vita che sento parlare di questa opera. Ecco allora che dire che la colpa è stata della Regione che non ha fatto nulla negli ultimi cinque anni mi sembra una scusa banale. Io invece sono soddisfatta, perché finalmente si fa sul serio».

Tiberio Businaro, sindaco di Carceri, si dice certo della realizzazione dell'opera. «La mia non è una fiducia a prescindere, ma essendo amministratore so intuire se un progetto può arrivare all'obiettivo o meno. – dichiara – Se c'è un progetto e ci sono i soldi, non c'è motivo per cui non si realizzi la strada. Bisogna però non abbassare la guardia, stare sul pezzo».

Camilla Bovo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





CARCERI Tiberio Businaro



MONTAGNANA Loredana Borghesan



BORGO VENETO Michele Sigolotto

Venezia e Chioggia I numeri dei 2 terminal: 21mila occupati



La forza del Porto: “vale” 21 miliardi

PORTO Gli scali di Venezia e di Chioggia generano benessere per un territorio che va dalla Lombardia al Friuli Venezia Giulia. Chiuderli sarebbe un disastro non solo economico. Uno studio di Camera di Commercio e Autorità. Trevisan a pagina II

Laguna: economia e salvaguardia

**Venezia e Chioggia
la “forza” dei porti:
lavoro per 21mila
con 1500 imprese**

►L’anticipazione di uno studio della Camera di commercio e dell’Autorità sull’impatto economico sull’intero Nord

**DOMANI UN CONVEGNO
ALLA VENEZIA
HERITAGE TOWER.
IL VALORE DELLA
PRODUZIONE STIMATA
IN 21 MILIARDI**

PORTO

MESTRE Chi pensa che per avere aria e laguna più pulite e per evitare che la laguna venga trasformata in un braccio di mare basti chiudere il porto, com’è stato fat-



to con le grandi fabbriche di Porto Marghera, dovrebbe considerare tre fattori: il primo è che il porto opera seguendo le leggi, comprese quelle che tutelano l'ambiente naturale; il secondo è che la chiusura, venti trent'anni fa, delle industrie senza alternative valide ha reso Mestre povera e ha trasformato Venezia in un parco dei divertimenti per turisti mentre i nuovi lavori (nel turismo, nei servizi e nel commercio della grande distribuzione) sono pagati meno della metà di quelli in fabbrica e per la maggior parte sono precari; il terzo è che l'economia dei porti di Venezia e Chioggia porta benessere non solo a Venezia e alla Città metropolitana ma a un territorio molto più vasto che abbraccia il Nord Est e, più ancora, il nord Italia.

L'ANALISI

Prima di dire buttiamolo a mare, dunque, sarebbe meglio informarsi, che non vuol dire leggere i messaggi e i post sui social.

L'occasione per farlo capiterà proprio domani mattina alla Venezia Heritage Tower in Corso Gianni Sottana nel cuore dell'isola portuale, facilmente raggiungibile da via Banchina dell'Azoto. A partire dalle 10 Camera di Commercio di Venezia Rovigo, Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale (Adspmas), Centro Studi Sintesi, Smart Land, Unioncamere Veneto, Università Ca' Foscari, Studi e ricerche per il Mezzogiorno, Uniontrasporti, nonché l'assessore regionale ai Lavori pubblici Elisa De Berti e un rappresentan-

te del Comune di Venezia, interverranno alla presentazione dello studio "L'impatto economico e sociale del sistema portuale veneto" realizzato in collaborazione tra Adspmas e Camera di Commercio.

Uno studio realizzato con i dati dell'Autorità portuale, di Assopporti, delle aziende insediate nelle banchine e nel retroporto di Marghera e a Chioggia, della Camera di Commercio, di Comune, Ente zona industriale.

Come spiegheranno più approfonditamente i relatori domani, questo porto è ancora il primo home port d'Italia per le crociere, nonostante tutte le difficoltà legate al problema delle grandi navi non ancora risolto nonostante il decreto Clini Passera che le vuole allontanare dal bacino di San Marco sia del 2012; è il settimo porto mercantile in Italia, e con Chioggia è il secondo porto peschereccio del Paese dopo Mazzara del Vallo; dà lavoro a 21 mila persone, ha 21 miliardi di euro come valore della produzione, tra quello generato dalle imprese portuali (solo a Venezia sono 1.260 e a Chioggia 322), quello delle imprese terze collegate e quello prodotto dai consumi resi possibili grazie agli stipendi che prendono i lavoratori portuali.

Questo per quanto riguarda i dati più evidenti. Ma ci sono altri fattori che fanno dello scalo veneziano uno dei più importanti a livello nazionale: dallo studio emerge infatti che è una realtà multiterritoriale e multifunzione. Vale a dire che è di riferimento per le imprese del Veneto e

per molte del nord Italia, con aree di influenza che si estendono dalla Lombardia al Friuli Venezia Giulia.

I VANTAGGI

Multifunzione, o multipurpose, poi, significa che è un terminal che si occupa di crociere, container, merci varie, carichi eccezionali, traffici industriali e serve diversi settori, le filiere agroalimentari, siderurgiche, chimiche, energetiche, oltre a quelle commerciali e turistiche, senza dimenticare la pesca. Un aspetto che ha un'importanza fondamentale per lo stato di salute e il destino del porto: uno scalo con funzioni diversificate permette infatti di assorbire i cambiamenti repentini e imprevedibili dell'economia - si legge nello studio -, orientando le proprie priorità su uno o l'altro settore. Grazie alla flessibilità, insomma, il porto in un dato periodo può puntare di più sulla crocieristica o sui traffici di soia e semi, oppure ancora sul siderurgico o sui container, a seconda dello stato di salute di ognuno dei settori nei mercati internazionali.

Chiaro che se il Governo non approva il Protocollo fanghi e il Piano morfologico della laguna lo scalo è destinato a interrarsi e a diventare impraticabile, con buona pace di qualsiasi comportamento virtuoso che possano adottare l'Autorità, le imprese e gli altri operatori e imprenditori collegati.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

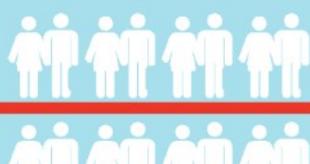
I porti di Venezia e Chioggia

Venezia, Porto passeggeri

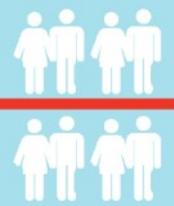
1° home port in Italia



VENEZIA
1,56 mln

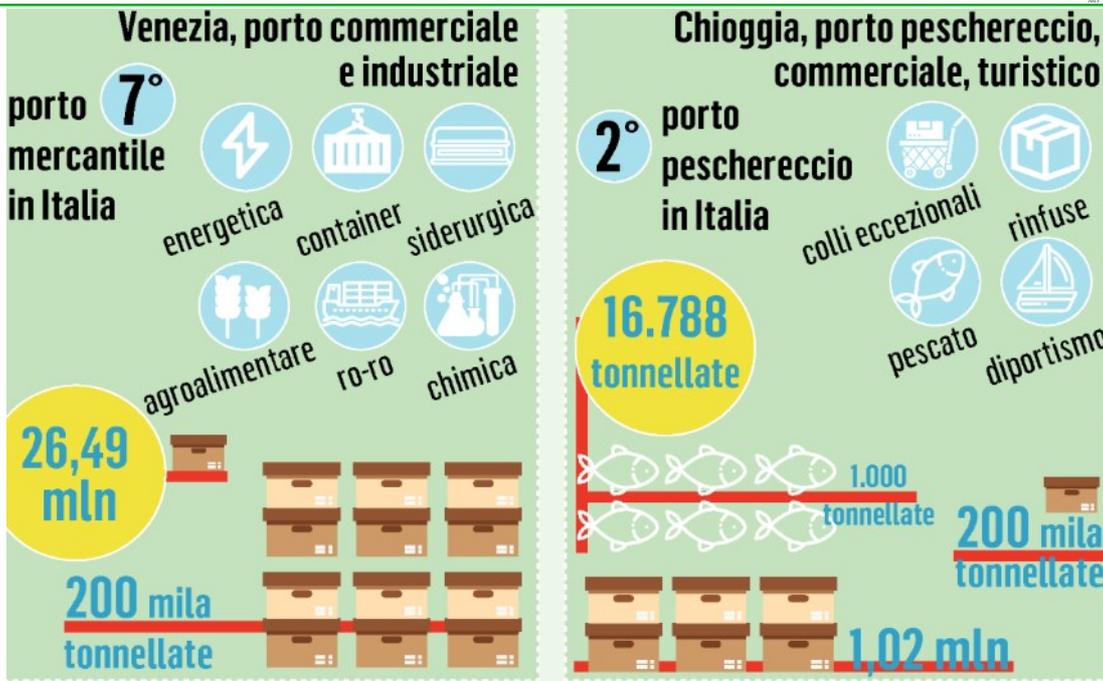


20.000
passeggeri



0,23
milioni





SISTEMA VENEZIANO In sintesi i principali dati del valore dei porti di Venezia e Chioggia

San Donà Dieci cantieri per il rilancio del centro

Si parte con la costruzione della nuova casa di riposo in via Calnova per proseguire con altri nove cantieri che rinnoveranno San Donà nel corso del 2020. Altro polo rilevante per lo sviluppo urbano è la Porta Nord, con l'ex cantina sociale trasformata in incubatore di aziende e il trasferimento delle due stazioni di ferrovia e bus in via Pralungo, ha illustrato ieri il sindaco Andrea Cereser, poi il completamento della viabilità per la cittadella studentesca, il rinnovamento della rete elettrica, la posa della fibra ottica, la riva e il nuovo pontile del parco fluviale.

De Bortoli a pagina XIX

«Dieci cantieri nel 2020 Un nuovo volto alla città»

► La promessa del sindaco Cereser ► Si proseguirà con Porta Nord
Si parte a febbraio con la casa di riposo Due le opere dal valore di 5 milioni

IL PRIMO CITTADINO

«In programma il completamento della viabilità che porta alla cittadella studentesca, il rinnovamento della rete elettrica e la posa della fibra ottica»

SAN DONÀ

«Dieci cantieri previsti in città nel corso di quest'anno». A prometterlo è il sindaco Andrea Cereser che ieri mattina ha presentato il programma delle opere del 2020 a San Donà. Per metà si tratta di opere che fanno capo al Comune, altre sono a cura di privati a cui il Comune ha fornito un supporto. Primo cantiere previsto con avvio in febbraio è la costruzione della nuova casa di riposo in

via Calnova, che terminerà con tutta probabilità alla fine del 2021. Altro polo rilevante per lo sviluppo urbano è la Porta Nord, con l'ex cantina sociale trasformata in "Cantina di talenti" ossia incubatore di aziende e il trasferimento delle due stazioni di ferrovia e bus in via Pralungo, «i bandi sono in corso. La posa della prima pietra sarà in estate e l'inaugurazione entro la fine del prossimo anno». Altro cantiere estivo in centro riguarderà il completamento della viabilità che porta alla cittadella studentesca (pi-

ste ciclabili e nuovi marciapiedi) nelle vie Roma, Perugia e Sabbioni.

GLI INVESTIMENTI

Due, inoltre, le opere dal va-



lore di 5 milioni ciascuna. Una consiste nel rinnovamento della rete elettrica grazie ai fondi del progetto "Elena", European Local Energy Assistance, che comprende 8.391 punti luce a led nelle strade e l'illuminazione di alcuni edifici pubblici. Attesa dal 2013 «questo è l'anno di Elena», assicura il sindaco. Altro investimento di 5 milioni riguarda la posa della fibra ottica, già avviata da parte dell'azienda Open Fiber che terminerà nel 2021. Ma ancora in primavera «sono previsti lavori per la riva e il nuovo pontile del parco fluviale - continua il sindaco - nel periodo estivo partiranno i lavori di ampliamento della sede del liceo Montale in via Pralungo che comprendono una nuova palestra». Altro intervento importante (con tutta probabilità in ottobre) riguarda la pavimentazione in porfido della zona pedonale di corso Trentin, attrezzata con panchine e aree verdi. «Dieci cantieri che causeranno qualche disagio - spiega il sindaco - ma si tratta dell'esito di un percorso lungo e faticoso. Opere necessarie per rendere la città attrattiva, a dare occupazione e servizi».

INCREMENTO DEMOGRAFICO

Cereser a riprova cita l'aumento demografico: «Il saldo è di 81 persone in più rispetto allo scorso anno. In totale i sandonatesi sono 41.924, continuiamo a crescere in controtendenza rispetto al Veneto e al resto d'Italia. Il piano regolatore prevede la possibilità di arrivare fino a 50mila abitanti precisa Cereser - c'è ancora una grande potenzialità. Aumentiamo l'offerta di servizi con una dotazione di trasporti pubblici importante e collegamenti ogni 20 minuti. Questo assieme a nuovi collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Venezia: una nuova linea in affiancamento alla bretella che dall'autostrada A4 conduce all'aeroporto, i lavori dovrebbero iniziare nel 2021. Oltre alla fibra che oggi vale quanto le infrastrutture».

Davide De Bortoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I PROGETTI Una veduta dall'alto di San Donà di Piave. Nel tondo il sindaco Andrea Cereser



Contributi della Regione per la scuola a San Giorgio

► Un milione e mezzo verso un nuovo edificio della "Marconi"

SAN MICHELE

Un nuovo plesso scolastico a San Michele al Tagliamento. Dopo la chiusura della scuola di San Giorgio, nella quale erano emersi problemi di salute staticità, l'amministrazione comunale si era attivata per trasferire alcuni studenti a San Michele capoluogo. Di fatto restava il problema della scuola nella popolosa frazione, con gli allievi costretti a rimanere confinati in una ala dell'edificio. La Regione è così intervenuta, attraverso un programma, stanziando 1 milione e 520 mila euro di finanziamento. Una somma importante che servirà alla costruzione della nuova scuola elementare "Marconi" a San Giorgio al Tagliamento. Un progetto al quale l'amministrazione comunale guidata dal sindaco Pasqualino Codognotto sta da tempo seguendo per arrivare alla sua realizzazione.

«Per quanto riguarda il nuovo plesso scolastico siamo in linea con i tempi che l'amministrazione aveva programmato - spiega il sindaco Codognotto - L'atto approvato dalla Regione è arrivato nei nostri uffici dà l'ulteriore certezza del finanziamento e ci permetterà di realizzare il nuovo plesso scolastico lungo via Nazio-

nale nella frazione di San Giorgio. È proseguito nei tempi stabiliti l'iter per arrivare a questo obiettivo atteso dalla nostra comunità». Il progetto infatti prevede la realizzazione di un fabbricato da adibire a scuola primaria da realizzare a seguito della demolizione dell'edificio preesistente nel polo scolastico e sportivo di San Giorgio. Per quanto riguarda la copertura finanziaria, vista l'urgenza e l'entità economica dell'opera, l'amministrazione comunale ha aderito al programma avviato dalla Regione per la formazione del Piano triennale 2018-2020 di edilizia scolastica, subito verranno stanziati 30 mila euro per un totale di oltre 1,8 milioni. Una scelta, quella di costruire la nuova scuola, che di fatto va in controtendenza rispetto a molte altre comunità, tanto che la proiezione demografica futura conferma la decisione. «A questa importante decisione - ha proseguito Codognotto - siamo arrivati attraverso un'analisi dei dati sull'attuale popolazione scolastica con le relative proiezioni future e i numerosi incontri ed informazioni fatti con gli organi didattici». Le famiglie di San Giorgio potranno in questo modo continuare a vivere nella frazione senza il problema degli spostamenti che negli ultimi mesi hanno interessato la popolazione, costretta in molti casi a portare i figli a San Michele o a usufruire dello scuolabus.

Marco Corazza

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SAN GIORGIO La scuola "Marconi" sarà abbattuta per dar spazio alla nuova struttura



SUPERSTRADA. Scattate le modifiche per la nuova maxi rotonda a Rosà

Pedemontana L'ora dei cantieri sulla statale 47

Una piccola rotatoria garantirà la fase di transizione
Lavori fino a marzo, nessuna chiusura della strada
Poi saranno abolite alcune uscite della Gasparona

**Il sindaco
Bordignon:
«Con la Regione
un doppio
monitoraggio
del traffico»**

Elena Rancan

La Pedemontana arriva nel "cuore" di Rosà. E' scattata ieri la modifica temporanea della circolazione veicolare lungo la statale 47 Valsugana, con spostamenti di carreggiata per dare spazio ai lavori necessari per la nuova superstrada.

Il tratto interessato si trova tra via Capitano Alessio e via Capitelvecchio più precisamente al km 46+925 circa: a tempo di record si sta realizzando una rotatoria per consentire l'effettuazione dei lavori che interesseranno il Comune fino al prossimo 7 marzo.

La principale nuova opera sarà una rotatoria per la quale è già stato realizzato un cavalcavia. Questa grande rotonda, che dovrebbe entrare in funzione nel giro di un mese, sarà lo snodo cruciale di tutto il traffico quando sarà

attiva la complanare alla Pedemontana.

Durante questo periodo la statale 47 rimarrà aperta, ma i disagi per gli utenti non mancheranno. «Il 2020 sarà un anno di grande rivoluzione per il nostro Comune - interviene il sindaco di Rosà

Paolo Bordignon - perché dobbiamo adeguarci alle attività legate alla costruzione della Pedemontana. Il governatore Luca Zaia ci ha garantito che la Regione elaborerà una previsione di come sarà il traffico in quel punto nevralgico. Inoltre, da parte nostra, è stato incaricato un consulente esterno per avere una proiezione del flusso veicolare all'interno del territorio rosatese». «La situazione è monitorata - chiude il primo cittadino -, ma molto impattante per il traffico, e lo sarà ancor più quando chi proviene da nord sulla Gasparona non potrà più uscire a Rosà».

Questa prima deviazione sarà il primo dei tanti passaggi che prevedono modifiche alla viabilità, su richiesta del Consorzio Stabile sis, società che ha in concessione la realizzazione e la gestione della nuova superstrada e con il parere favorevole dell'Anas spa,

per la statale 47. «Si tratta di un intervento delicato - spiega il vicesindaco con delega alla viabilità Simone Bizzotto - per i lavori che ora stanno interessando la Ss 47 e faranno sentire i loro effetti fino alla sistemazione finale della Pedemontana».

Come detto, successivamente all'apertura della nuova grande rotonda i lavori interesseranno l'uscita della Gasparona su Rosà: nello specifico, chi arriverà da Trento e vorrà proseguire per Padova, a Rosà non troverà più l'uscita. Per rientrare nella statale 47 dovrà dunque uscire a Casola o proseguire fino allo svincolo successivo che è quello di zona Baggi. specularmente, sarà abolita anche la possibilità di immettersi nella Gasparona in direzione Thiene. Chi arriverà da Thiene potrà invece continuare a uscire a Rosà, così come chi vorrà andare a Trento potrà entrare in Gasparona anche a Rosà.

«Quando entreranno in funzione le complanari e contestualmente la rotatoria in Ca' Dolfin - aggiunge Bizzotto - tutto il traffico, dai quattro punti cardinali, convergerà sulla rotatoria della ss47 a Rosà». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Le prime deviazioni del traffico sulla statale 47 CECCON



La grande rotonda in fase di allestimento tra via Capitano Alessio e via Capitelvecchio: intercetterà tutto il traffico FOTOSERVIZIO CECCON

INFRASTRUTTURE. Confindustria riaccende i riflettori dopo il cambio di gestione dell'arteria

«Valsugana, il ritorno all'Anas può fare rilanciare le priorità»

Marangoni: «Nodi a nord di Bassano». Sopralluoghi e idee per Tezze

Alessandro Comin

Valsugana chiama Valsugana. Nei giorni dell'avvio massiccio dei lavori per la Pedemontana a Rosà, è viva l'attenzione di Confindustria Vicenza per le criticità della statale 47 anche a nord di Bassano. Ci sono aspettative positive per il recente passaggio della gestione dell'asse dalla Regione Veneto all'Anas, come spiega il vicepresidente con delega alle infrastrutture Gaetano Marangoni: «La capacità e la forza economica per una buona gestione della strada, in assenza ormai di adeguati trasferimenti, non poteva che essere quella dello Stato. Nessuna pregiudiziale su questo cambiamento: è comprensibile che la Regione abbia portato avanti un accordo che ci auguriamo costituisca l'occasione per riportare tra le priorità i miglioramenti necessari sia verso Padova che soprattutto verso Trento». «Il nuovo corso dell'Anas è iniziato un paio di anni fa - prosegue Marangoni - e abbiamo apprezzato i risultati nella manutenzione della rete viaria. Siamo al lavoro per tornare a rappresentare l'importanza di interventi che risolvano i nodi più spinosi, come le varianti in Valbrenta e i collegamenti a sud di Bassano. A quest'ultimo proposito, è costante il dialogo con il Comune di Tezze sul

Brenta, dove siamo motivati a fornire contributi procedurali che tengano conto delle esigenze dei cittadini. Anche di recente abbiamo effettuato sopralluoghi insieme al sindaco Pellanda e ai suoi assessori per identificare le migliori soluzioni sull'indispensabile "bretella" di cui si parla da tempo». Anche il senatore Udc Antonio De Poli ha chiesto un cambio di passo per la statale 47: «Il decreto che ri-classifica le strade esclude purtroppo il tratto che va da Padova a Cittadella - ha dichiarato -, eppure anche lì urgono interventi, come nel caso del ponte di Curtarolo. Chiediamo dunque che anche quell'area torni sotto la competenza statale». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gaetano Marangoni



Incolonnamenti sulla statale Valsugana in Valbrenta CECCON



IL VICEMINISTRO AL MEF LAURA CASTELLI TRANQUILLIZZA GLI ENTI

Comuni, il pareggio di bilancio non tornerà

«Nessun dietrofront sul pareggio di bilancio. Il fantasma di un ritorno, in versione riveduta e corretta, degli obblighi contabili che per anni hanno ingessato i conti degli enti locali, resterà tale: un incubo appartenente al passato». A tranquillizzare i comuni, in fibrillazione dopo la delibera delle sezioni riunite della Corte conti (n.20/2019) che è sembrata aver resuscitato il vincolo, previsto dalla legge n.243/2012 e smantellato dalla Consulta, è il viceministro all'economia **Laura Castelli**. La rassicurazione del ministro arriva dopo la richiesta di chiarimento che l'Anci ha inviato al capo di gabinetto del Mef **Luigi Carbone** (si veda ItaliaOggi di ieri) chiedendo lumi su un'eventuale reviviscenza del vincolo che rischierebbe di mettere in crisi i bilanci comunali, soprattutto nei municipi che hanno finanziato o programmato investimenti.

L'alleggerimento dei paletti contabili grazie allo sblocco degli avanzi di amministrazione, unito ai benefici effetti del recente decreto sblocca cantieri (dl n.32/2019) e ai fondi stanziati dalla Manovra 2019 (e confermati dalla Manovra 2020) per progetti di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile (cosiddetta Norma Fraccaro), hanno ridato slancio agli investimenti comunali, così come recentemente certificato dall'Ufficio parlamentare di bilancio e dal Cresme che ha evidenziato una crescita del 16% della spesa comunale in appalti. Un'espansione, benefica per municipi e imprese, che ora non può essere messa in discussione da un'interpretazione, seppur autorevole, come quella della Corte conti.

Per questo il viceministro all'economia si è subito attivata affinché venga data una risposta «politica» al problema sorto dopo la pronuncia dei giudici contabili. Una risposta che si concretizzerà in un «chiarimento» ufficiale sulla corretta lettura da dare alla disciplina dettata dalla legge n.243/2012 e che potrebbe arrivare fino

alla decisione di presentare un disegno di legge «rinforzato» (da approvare a maggioranza assoluta dei componenti di ciascuna camera) in grado di modificare la legge del 2012. In questo modo verrebbe superata una delle obiezioni della Corte conti (delle sezioni unite ma anche dei giudici del Trentino Alto Adige che hanno sollevato la questione di massima) che aveva sollevato dubbi sulla possibilità che una legge ordinaria come la legge di bilancio 2019 (legge n.145/2018) potesse rottamare la legge 243 che ha uno status di legge «rinforzata».

Scongurare gli spettri di un ritorno del pareggio di bilancio non è l'unico grattacapo con cui il viceministro pentastellato sta avendo a che fare in questi giorni. Sul tavolo c'è anche la grana del Fondo di solidarietà comunale che è materia sempre esplosiva per le sperequazioni nell'erogazione delle risorse che sempre crea a livello comunale. Anche quest'anno quando, per effetto dell'extra dote di 100 milioni di euro stanziata dal governo per iniziare a restituire ai comuni i fondi tagliati col dl 66/2014 e mai più reintegrati, il Fondo è tornato a crescere. Subito dopo la diffusione delle cifre (si veda ItaliaOggi del 10 gennaio) i sindaci hanno lamentato le consuete penalizzazioni a carico dei piccoli comuni e delle amministrazioni virtuose. Penalizzazioni che in molti sperano vengano risolte proprio dai 100 milioni extra non ancora distribuiti dal Mef. A ritardare la distribuzione delle risorse la diversità di vedute (tutta interna al Partito democratico) tra l'altro viceministro al Mef, **Antonio Misiani**, e il sottosegretario al ministero dell'interno **Achille Variati**. Il primo intenzionato a dirottare più risorse verso i comuni terremotati, il secondo più sensibile alle istanze dei piccoli comuni. Due categorie di enti entrambe meritevoli di attenzione. Ma, come spesso accade, la coperta dei fondi è sempre troppo corta. Toccherà al viceministro Castelli fare opera di mediazione tra queste due istanze nella prospettiva di una rivisitazione globale dei meccanismi perequativi del Fondo, sempre più inadeguati a rappresentare la realtà degli enti locali. E non è escluso che, sciolto il nodo delle risorse 2020, il viceministro possa convocare un tavolo di riforma tecnico-politico per rifare al tagliando alla perequazione.

Francesco Cerisano

© Riproduzione riservata ■



Laura Castelli



Anna Di Pasquale amministratore di Alto Adriatico illustra il percorso: «Stiamo valutando l'impatto del Milleproroghe con le banche»

Autovie verso la newco iter concluso entro l'anno si attende la conferma del valore delle opere fatte

Un anno fa
la concessionaria ha
stimato le realizzazioni
476 milioni di euro

Tutti i 600 dipendenti
subentreranno nella
nuova realtà senza
soluzione di continuità

GIACOMINA PELLIZZARI

La Corte dei conti ha registrato la delibera del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) che dà il via libera all'accordo di cooperazione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (concedente), le Regioni Fvg e Veneto e la newco Autostrade Alto Adriatico (concessionaria) per la gestione dell'A4. Si tratta di un passaggio molto atteso per riaprire l'iter ministeriale che porterà al passaggio della concessione alla nuova società. È un percorso complesso, ma l'amministratore unico della newco, Anna Di Pasquale, è pronta a scommettere che si concluderà entro l'anno.

Perché è importante questo passaggio?

«Perché ci consente di riavviare l'iter per l'ottenimento in capo alla newco della concessione autostradale dell'A4. Il prossimo passo determinante sarà la definizione del valore di subentro, l'importo che Autostrade Alto Adriatico dovrà pagare ad Autovie Venete per dare efficacia all'accordo di cooperazione che tra i suoi allegati ha il Piano economico finanziario».

Il pagamento è vincolante?

«Possiamo fare tutte le carte del mondo ma senza il pagamento non ci sarà alcun passaggio».

Cos'è il valore di subentro?

«È il valore delle opere realizzate dal concessionario uscente e non ancora ammortizzate. Nel nostro caso l'investimento fatto per la terza corsia. Viene conteggiato sulla base degli atti convenzionali sottoscritti tra Autovie Venete ed il Ministero delle infrastrutture sulla base dei costi di costruzione al netto degli ammortamenti. Tale valore dovrà essere certificato dal Ministero delle infrastrutture».

Nel Piano economico finanziario un importo è stato indicato?

«La stima fatta da Autovie Venete al 31 dicembre 2019 è di 476 milioni di euro».

Ma se è già stato stimato perché deve intervenire il Ministero?

«Perché nel registrare l'accordo, il Cipe ha imposto al Ministero di certificare il valore di subentro stimato dal concessionario sulla base degli investimenti sostenuti e ritenuti ammissibili».

Con l'opera in corso come si fa?

«Il valore si compone degli investimenti realizzati e non ancora ammortizzati. Ogni mese viene fatta una stima e successivamente si farà un conguaglio».

Facciamo un esempio?

«Se il pagamento avverrà il 30 giugno 2020, il subentro che si andrà a pagare sarà quello maturato a maggio dopodiché

verrà fatto il conguaglio rispetto al valore di subentro alla data effettiva del passaggio».

Il valore di subentro è indispensabile anche per la capitalizzazione della Newco?

«Grazie al valore di subentro sarà possibile capitalizzare Alto Adriatico che oggi, con 6 milioni di capitale, non lo è a sufficienza per accedere ai finanziamenti necessari a garantire il proseguo della terza corsia. Il valore di subentro concorre in modo rilevante a determinare il valore di Autovie».

Cosa accadrà con il pagamento del valore di subentro?

«Con il pagamento Autovie Venete trasferirà ad Alto Adriatico il ramo d'azienda necessario per esercitare la concessione».

E Autovie che fine farà?

«Dopo il passaggio del ramo d'azienda verrà messa in liquidazione».

Chi finanzia l'operazione?

«I potenziali finanziatori dell'operazione sono la Banca europea per gli investimenti (Bei) e la Cassa depositi e prestiti. Prima di pagare il valore di subentro vanno firmati i contratti di finanziamento».

Saranno fondamentali per completare la terza corsia?

«Nel piano economico, Autostrade Alto Adriatico ha già previsto l'utilizzo dei finanzia-



menti bancari per ultimare i lotti in corso, quelli da fare e il valore di subentro».

L'iter sembra lungo.

«In realtà no, per determinare il valore di subentro serve che il Ministero definisca l'istruttoria già avviata».

Non è preoccupata?

«Ritengo che i temisiano gestiti anche perché i funzionari ministeriali hanno condiviso l'ipotesi di inserire il valore di subentro in un allegato del piano transitorio che dovrà essere approvato con decreto ministeriale Mit-Mef».

Un altro ancora?

«Proprio perché la concessione è scaduta, Autovie Venete deve fare un piano transitorio dalla data di scadenza a quella del subentro, l'iter operativo prevede che il verbale sul valore di subentro diventi un allegato al piano transitorio che dovrà essere approvato con decreto interministeriale. I due decreti arriveranno assieme alla Corte dei conti».

Questo iter vi mette al riparo da eventuali ricorsi?

«È un'operazione nella quale tutti i soggetti coinvolti hanno messo un importante tassello, pertanto non ritengo tale rischio concreto».

Mi scusi, ma insisto sui tempi.

«L'istruttoria sulla determinazione del valore di subentro è all'analisi del Ministero, quando avremo il valore certificato dal concedente completeremo i passaggi necessari alla capitalizzazione della newco. Le banche hanno già fatto le analisi di prefinanziabilità: siamo ai blocchi di partenza,

tutti questi temi sono gestiti nei vari livelli, lo dico con serenità».

Entro il 2020 la newco sarà operativa?

«Ritengo di sì, anche se sono numerosi i passaggi tecnici e i soggetti a diverso titolo coinvolti nel processo. Anche il ministero ha manifestato l'intenzione di chiudere l'iter in tempi brevi».

Anche per evitare altri balzelli normativi?

«Oltre all'aumento triennale dell'Ires, nel decreto Milleproroghe è stata inserita una norma che modifica l'attuale assetto normativo in caso di risoluzione, decadenza e recesso di una concessione autostradale. In tali casi nella gestione dell'autostrada, fino all'individuazione del nuovo soggetto, subentra Anas senza il previo pagamento del valore di subentro al concessionario uscente. Questa norma annulla tutte le clausole difformi contenute nelle convenzioni».

E quindi?

«Il ministero ha adeguato l'accordo di cooperazione al Milleproroghe e ne stiamo valutando l'impatto anche con la Bei e la Cassa depositi e prestiti».

È la prima operazione di questo genere in Italia?

«Così come è strutturata sì».

Tutela anche il personale?

«Tutto il personale di Autovie Venete sarà trasferito in Alto Adriatico, gli oltre 600 dipendenti subentreranno nei relativi contratti senza soluzione di continuità». —



La presidente della newco Alto Adriatico, Anna Di Pasquale

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SALVAGUARDIA

Mose, alzate nove paratoie a Chioggia i test continuano fino alla fine del 2020

Oggi il secondo vertice in Prefettura. Si parlerà dei tempi di conclusione dei lavori e di finanziamenti aggiuntivi per l'opera

Alzare una schiera costa intorno agli 80 mila euro. 100 milioni per le criticità

Alberto Vitucci

Avanti con le prove del Mose. Ieri è toccato a Chioggia. Nove paratoie su 18 sollevate in poco più di un'ora. Condizioni di mare calmo, nessun problema. Oggi si replica con le altre nove, alla presenza del sindaco di Chioggia Alessandro Ferro. Per la bocca di Chioggia è la terza prova dopo quelle di agosto e ottobre. In totale i sollevamenti del Mose sono stati 35 nel corso del 2019. Entro giugno è prevista una prova per le quattro barriere insieme.

«Sono test necessari a migliorare l'operatività del sistema», dicono i tecnici. I test più impegnativi per le barriere del Mose cominceranno nei prossimi mesi. E si dovranno fare in condizioni di mare agitato. Per verificare l'effettivo funzionamento del sistema in condizioni meteo avverse. Mose ancora al centro dei riflettori dunque. Per oggi in Prefettura è stata convocata la seconda riunione della Cabina di coordinamento. A inviare le convocazioni è il prefetto Vittorio Zappalorto, che ha accolto le sollecitazioni del sindaco Brugnaro e le direttive dell'ultimo Comitato. «Operazione trasparenza», la chiama Brugnaro. «È la prima volta in tanti anni», dice il sindaco, «che le decisioni che riguar-

dano il Mose sono prese non nelle segrete stanze dei ministeri ma in una riunione con i rappresentanti della città. I cittadini hanno il diritto di essere informati». Ieri intanto a Roma «pre riunione» convocata dalla commissaria Sbocca Cantieri Elisabetta Spitz. C'erano il provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone e i commissari straordinari del Mose. Si è parlato del nuovo cronoprogramma che il Consorzio presenterà stamattina. Niente di nuovo rispetto al piano di novembre. Solo un'accelerazione delle prove previste nel corso del 2020. Che potranno avere il valore di test a partire da giugno. «Per quella data saranno ultimati gli impianti di emergenza e i generatori», dicono i tecnici, «saranno istruite le squadre al lavoro, dovrebbe essere finita anche la control room. A partire da giugno il Mose potrebbe anche essere usato in caso di acqua alta. Pur sapendo che non è un'opera finita né collaudata. In giugno peraltro è molto difficile che si presentino acque alte eccezionale. Dunque tutto è rinviato all'autunno. Intanto ci sono da trovare i soldi per mandare avanti la grande macchina. Per i sollevamenti di prova il Comitato tecnico aveva stanziato due mesi fa 2,7 milioni di euro, circa 80-90 mila per ogni intervento. Ci sono da pagare le squadre e gli operai, l'energia e le barche di servizio.

Poi servono cento milioni

per l'avviamento, altri 100 per riparare le criticità ancora irrisolte – corrosioni, ossidazioni, valvole che non funzionano – manutenzione straordinaria per togliere la sabbia che si accumula sul fondale e nei cassoni a paratoie alzate, un problema soprattutto a Treporti.

Poi occorrono altri 200 milioni per le attività del 2020. Chi dovrà pagare gli extracosti? È uno dei temi che saranno trattati oggi nella riunione in Prefettura. A cui forse la commissaria Spitz non parteciperà per impegni personali.

Intanto l'iniziativa è stata presa dal prefetto. Che in modo inusuale rispetto alla sua carica inviata «a fare presto». Sua la richiesta la notte del 12 novembre di «alzare le paratoie», a cui i commissari avevano opposto un cortese rifiuto per motivi di sicurezza. Anche la commissaria Spitz vuole tagliare i tempi. E ha chiesto il nuovo cronoprogramma per l'emergenza. Ma dopo 35 anni di progetti, ritardi, inchieste e tangenti, sembra difficile che adesso il tempo perso possa essere recuperato in pochi mesi. Oggi a Ca' Corner la seconda riunione. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PARATOIE

Stamattina in funzione le restanti nove

Terzo test per le paratoie nella bocca di porto di Chioggia ieri mattina. Sono state sollevate solo metà delle 18 paratoie per non interferire con l'attività di pesca e il traffico delle barche. Oggi si alza la seconda parte delle paratoie (altre 9).

Nella foto, il momento in cui si è conclusa la prova del sollevamento in bocca di porto di Chioggia.—



Un momento della prova di ieri mattina a Chioggia: stamattina si replica alla presenza anche del sindaco Alessandro Ferro

Case sul Lusenzo un altro via libera al disegno di legge

SOTTOMARINA. Via libera dalla commissione Bilancio della Camera al disegno di legge per risolvere il problema delle case demaniali su riva Lusenzo. L'iter potrebbe chiudersi già la prossima settimana in commissione deliberante. La legge prevede il trasferimento dell'area demaniale sul Lusenzo al patrimonio comunale e la successiva cessione ai privati che abitano in case su cui da sempre hanno pagato le tasse e di cui esistono regolati atti notarili di compravendita.

Con la legge va a risolversi una vicenda che si trascina da un secolo e che da alcuni anni sta creando forti apprensioni alle 200 famiglie a cui lo Stato contesta la proprietà della casa reclamando canoni di affitto pregressi con bollette anche da centinaia di migliaia di euro. La vicenda si apre nel 1920 quando il Magistrato alle Acque di Venezia propose ai cittadini di Sottomarina di costruire a proprie spese un muro di sponda per arginare le acque del canale Lusenzo. In cambio dei lavori, i cit-

tadini avrebbero potuto costruire le proprie abitazioni sugli appezzamenti di terreno bonificati. I terreni, e quindi anche le abitazioni costruite, entrarono a far parte del Demanio marittimo e poi, negli anni '60, vennero ceduti allo Stato. Ma nel passaggio ci si dimenticò di rendere ufficiale che la proprietà delle case era passata ai cittadini. Di conseguenza il Demanio da qualche anno rivendica la proprietà delle case e chiede i canoni di locazione arretrati. Dopo molti tentativi falliti, da qualche mese è stato individuato il percorso legislativo per risolvere la questione e, grazie all'accordo bipartisan, il disegno di legge segue un iter accelerato e andrà direttamente in sede deliberante la prossima settimana dopo l'ultimo passaggio in commissione di ieri. «Ancora poco tempo», spiega il vicesindaco Marco Veronese, «e i cittadini di Sottomarina potranno avere la giustizia che attendono da anni». —

E.B.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le case costruite sulla riva del Lusenzo a Sottomarina



CHIOGGIA

Il M5S attacca Anas «Rotatorie e piazzole in ritardo o scordate»

I consiglieri sottolineano i continui posticipi degli interventi a Valli e Ca' Lino: in stallo i lavori sul ponte translagunare

CHIOGGIA. «Chioggia dimenticata, rotonde e piazzole di sosta sulla Romea in forte ritardo». Ad attaccare Anas per i mancati interventi promessi per mettere in sicurezza il tratto sud della statale è il gruppo consiliare Cinque stelle che, bypassando la sua stessa giunta, alza la voce e chiede che almeno gli interventi di minima annunciati per migliorare la viabilità nelle frazioni vengano cantierati e che la Regione inserisca Chioggia nei piani di rinnovo della viabilità.

I consiglieri grillini si riferiscono in particolare alle due rotonde, una a Valli e una a Ca' Lino, e alle piazzole per gli autobus a Sant'Anna. «Anche se non si tratta di opere totalmente risolutive», spiega il capogruppo Cinque Stelle, Paolo Bonfà, «la realizzazione degli interventi promessi da Anas la scorsa primavera, e poi posticipati di un anno, non può più attendere. Siamo rimasti stupiti pochi giorni fa sentendo che la Regione ha annunciato una svolta in tema di viabilità vedendo che su Chioggia non è previsto nulla... Attendiamo da anni che Chioggia sia inserita in adeguati piani regionali, forse la Lega non si accorge dell'isolamento di cui è vittima la nostra città. Abbiamo forte necessità di uno sviluppo della rete stradale e ferroviaria».

Nel frattempo i Cinque Stelle chiedono che almeno partano gli interventi progettati e finanziati per la messa in sicurezza della Romea. «La rotonda di Valli deve essere cantierata tempestivamente», spiega Bonfà, «il progetto è pronto da un anno e non possiamo affrontare un'altra estate con la roulette russa negli attraversamenti (concluso l'anno scolastico il semaforo viene spento

ndr). Si acceleri l'iter anche per quella di Ca' Lino dove l'incrocio a raso è molto pericoloso. Dobbiamo poi denunciare il forte ritardo nella realizzazione delle fermate dei bus a Sant'Anna, abbiamo i ragazzi che attendono i mezzi sul ciglio della strada con i camion che passano a un metro... Il progetto è pronto da mesi e non capiamo perché i lavori, non particolarmente onerosi, non siano ancora partiti».

Vi è poi tutto il capitolo sui lavori per il ponte translagunare di cui si parla da oltre due mesi, ma su cui ancora non è stato trovato un accordo tra Anas e Comune per tempistica e modalità di esecuzione. Oggi o domani dovrebbe essere un nuovo momento di confronto dal quale ci si attende che esca la fumata bianca. —

Elisabetta B. Anzoletti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Cantieri a metà e disagi sul ponte transalagunare

L'APPELLO DEL PRESIDENTE BOSCOLO PALO

«Ponte sul Brenta, vigilare sui tempi o il mercato orticolo sarà a rischio»

Riflettori accesi sui lavori in corso sul ponte sul Brenta per non compromettere il settore orticolo. L'amministratore unico del mercato di Brondolo, Giuseppe Boscolo Palo, ha posto nuovamente all'attenzione le possibili complicazioni derivanti da un cantiere ancora aperto a aprile, approfittando della presenza in città lunedì dell'assessore regionale ai trasporti Elisa De Berti. «I campi di radicchio si trovano a sud del ponte», ricorda Palo, «il mercato a nord. Tra aprile e maggio abbiamo l'80% della produzione annuale di radicchio. Se in quel momento ci fosse ancora il cantiere, per il comparto orticolo sarebbe un disastro. Il prodotto non arriverebbe al mercato o, in alternativa, sarebbe portato al mercato di Rosolina, struttura già destinata alla chiusura... Già due mesi fa posi la questione a Comune e Anas per far capire l'importanza per il nostro comparto di tempi certi per la ristrutturazione del ponte che nessuno ovviamente contesta. Chiediamo alla Regione di vigilare sui tempi e di sostenere le nostre richieste». L'assessore De Berti, pur precisando di non avere competenze su un cantiere di Anas sulla Romena, ha promesso di inviare un sollecito per ribadire l'importanza di chiudere entro fine marzo. I lavori, che implicano un corposo restringimento della carreggiata, si sono aperti ieri e dovrebbero concludersi in due mesi, salvo imprevisti meteo.



SPINEA

Modifica regolamento edilizio novità in vista e convegno sul tema

SPINEA. Da febbraio potrebbero cambiare alcune norme per l'edificazione: l'obiettivo cui si punta sembra essere quello di una razionalizzazione degli spazi, non una nuova colata di cemento. Nel prossimo consiglio comunale la maggioranza punterà ad approvare alcune modifiche alle norme tecniche operative con la proroga dei termini per l'edificazione dei lotti non edificati.

Non sarà più necessario dare inizio ai lavori entro il 15 maggio 2020, ma basterà aver presentato solo la documentazione completa per la realizzazione del progetto.

I contenuti del provvedimento sono già stati illustrati a dicembre alla seconda commissione consiliare e in breve verrà adottato. Per fare il punto su questa e sulle altre novità regionali in ambito edilizio, l'assessorato della Pianificazione e tutela del territorio organizzerà venerdì 21 febbraio un seminario sulla possibilità di regolarizzare le difformità realizzate prima del 1977, il recupero dei sottotetti ai fini abitativi e i criteri di applicazione del "piano casa a regime". Interverranno gli avvocati Stefano Bigolaro, Domenico Chinello e Alessandro Veronese. Il seminario si svolgerà nella sala parrocchiale della Chiesa dei santi Vito e Modesto. —

Ma.To.



Porto, un colosso da 21 miliardi

Quasi centomila posti di lavoro compreso l'indotto
Un volume pari al 13% del Pil metropolitano
Musolino: «Polo strategico non solo per Venezia»

Un impatto economico da 21 miliardi di euro, 92 mila posti di lavoro compreso l'indotto. Venezia primo home port d'Italia e settimo porto mercantile. Chioggia secondo porto

peschereccio. In percentuale, questo significa il 27% del Pil complessivo di Venezia e il 13% dell'area metropolitana. Sono i numeri dell'«Osservatorio sull'impatto economico e sociale

del Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale». La conclusione: «L'Autorità di sistema rappresenta un polo strategico non solo per l'area di riferimento». VITUCCI / APAG 21

Centomila addetti e 21 miliardi di valore

Uno studio dell'Autorità portuale dipinge uno scenario di sviluppo. «Le attività portuali portano ricchezza al territorio»

Alberto Vitucci

PORTO MARGHERA. Un impatto economico da 21 miliardi di euro, quasi centomila posti di lavoro. Cifre che impressionano quelle del Sistema portuale veneziano negli ultimi dodici mesi. Quasi uno "spot" pubblicitario rivolto alla politica e al mondo dell'economia, quello lanciato dall'Autorità portuale veneziana. Che ha realizzato uno studio intitolato "Osservatorio sull'impatto economico e sociale del Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale". Obiettivo dichiarato, quello di "definire il ruolo e il peso del sistema portuale dell'Alto Adriatico nelle future linee di sviluppo strategico a livello regionale e nazionale". Partendo dall'influenza e degli indotti economici e sociali generati. Iniziativa che sembra precorrere il dibattito avviato sulla centralità dello scalo veneziano e sulle sue difficoltà, legate alla mancata espansione e allo scavo dei canali, alla crocieristica e allo sviluppo futuro di Porto Marghera.

Cifre che testimoniano di un'economia consolidata. Sul fronte della crocieristica, Venezia si consolida il primo

home-port d'Italia con 1,56 milioni di passeggeri e 230 milioni di arrivi legati ai ferry, agli aliscafi e alla navigazione fluviale. Il porto commerciale è il settimo in Italia. Movimenta in un anno 26 milioni e mezzo di merci nei settori dell'energetica, container, siderurgica, agroalimentare, ro-ro e chimica. Chioggia fornisce la sua parte, in particolare sul fronte della pesca. «Secondo porto peschereccio in Italia dopo Mazara del Vallo», scrivono i ricercatori, con 16.788 tonnellate di pescato. Un milione di tonnellate la quantità delle merci movimentate ogni anno nel porto di Chioggia, in maggioranza rinfuse.

Novità dello Studio elaborato dagli esperti dell'Ufficio pianificazione strategica, è che "il porto non è più soltanto un luogo o un'infrastruttura". Ma un sistema territoriale complesso, che ha influenza sul territorio circostante, sulla Città metropolitana e sull'intero Nord Est. Un'area dove grandi sono l'influenza e l'indotto economico dell'attività generata dal porto. «Non solo di tipo trasportistico, ma industria, costruzioni, commercio e servizi».

Sono 1260, secondo lo stu-

dio, le aziende impiegate nel sistema portuale veneziano, 322 quelle di Chioggia, con un impiego totale di 21.175 addetti. Le aziende coinvolte dal Porto sviluppano un valore della produzione stimato in 6,6 milioni di euro, con un peso economico pari al 27% del totale in ambito comunale, 13% metropolitano. La tesi dei tecnici del Porto è che l'attività dello scalo veneziano influenza l'economia e genera altre attività. L'impatto totale sull'occupazione viene dunque stimato in oltre 92 mila posti di lavoro. Il 61% dei quali ricade "all'interno dell'ambito metropolitano", mentre il 13% interessa l'intero territorio regionale e il rimanente 26% è distribuito nel territorio nazionale.

Quasi un messaggio lanciato alla politica romana dal presidente Pino Musolino, vicino alla scadenza del suo mandato. "L'Autorità di Sistema dell'Alto Adriatico", conclude lo studio, "rappresenta un polo strategico non solo per l'area di riferimento". Un sistema portuale "multi funzionale e multi territoriale" che ha ancora molte possibilità di sviluppo e, quindi, reclama delle scelte strategiche chiare. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I NUMERI DEL PORTO**Le imprese**Aziende a Porto Marghera **1.260**Aziende a Chioggia **322**Addetti globali **21.175****Compreso l'indotto**Impatto economico **21** miliardi di euroImpatto totale sull'occupazione
92.000 posti di lavoro**Il volume totale**Valore di produzione **6,6** milioni di euro

Peso economico

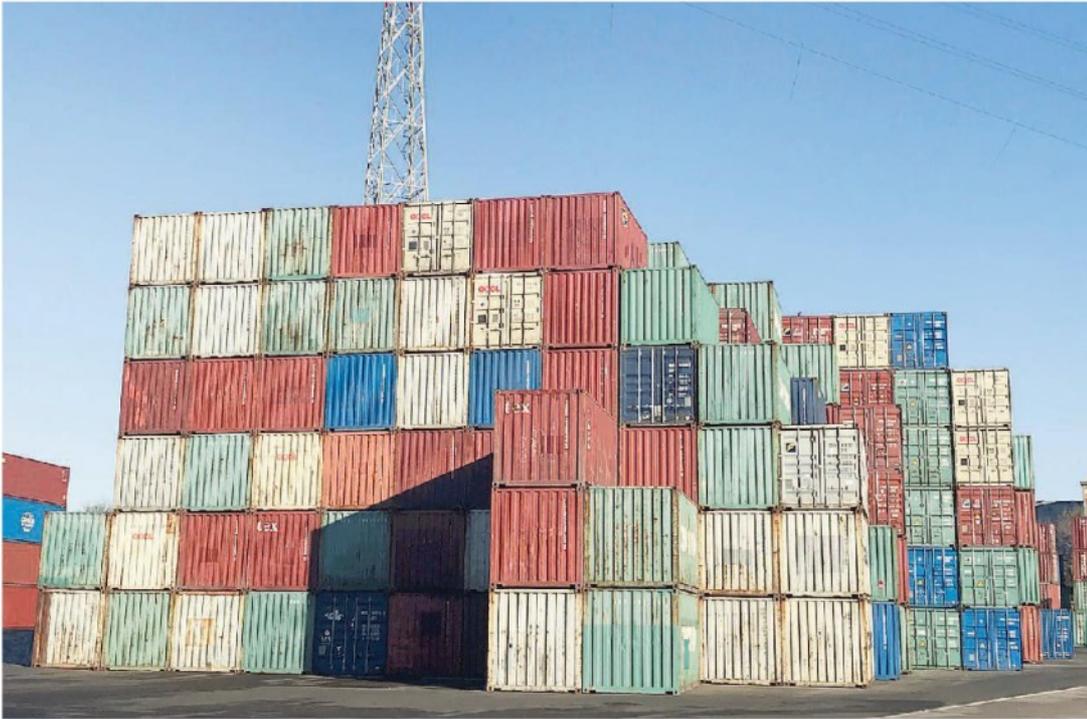
27% del Pil comunale di Venezia**13%** del Pil metropolitanoPercentuale nell'ambito
metropolitano**61%**

Percentuale nel Veneto

13%

Percentuale nel resto d'Italia

26%**Il sistema portuale
Venezia Chioggia****1°**
home port in Italia**1,56 milioni**
di croceristi**0,23 milioni**
tra ferry, aliscafo,
fluviale**7°**
porto mercantile
in Italia**26,49 milioni**
di tonnellate**2°**
porto peschereccio
in Italia (Chioggia)**16.788**
tonnellate di pescato**1,02 milioni**
tra colli eccezionali,
rinfuse e diportismo



Un piazzale di container nella zona del Porto di Venezia. In alto, il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Pino Musolino

Parla il responsabile delle infrastrutture di Confindustria Veneto: completare le tangenziali da Bergamo a Mestre che corrono a fianco della A4

Miller: «La Tav Milano-Venezia va completata Le aziende venete pagano 15 anni di ritardi»

«La linea dei treni è ancora quella realizzata ai tempi di Cavour»

L'INTERVISTA

Albino Salmaso

I 725 chilometri di statali del Veneto che Zaia ha "ceduto" all'Anas? «Se il presidente della Regione ha firmato, ci sarà un motivo di carattere generale che lo ha convinto. Certo, si tratta di un accordo che non si concilia per nulla con la richiesta di autonomia. Ma più che le strade, la vera emergenza si chiama Tav Brescia-Venezia: il Nordest è in ritardo di 15 anni rispetto all'asse Milano-Bologna e Milano-Torino. I nostri binari sono saturi e la autostrada A4 non può reggere il traffico merci sul corridoio Lisbona-Kiev».

Franco Miller, veronese, nella squadra di Confindustria veneta, ha la delega alle infrastrutture e la sua idea di alta velocità è una mezza rivoluzione: Milano-Verona in 47 minuti e Verona-Venezia in 30, senza fermate a Brescia, Desenzano, Vicenza e Padova. Si potrà mai fare?

A che punto siamo in realtà con la Tav? L'appalto della galleria di Lonato è andato deserto, come mai?

«Mi sa che finirà così: se anche il secondo bando andrà deserto, Gentile (ad di Rfi) è orientato a concedere al consorzio Cepav2 l'appalto della galleria di Lonato e si tratta di un ottimo segnale, perché il 60% dei lavori sarà assegnato a imprese locali. Stiamo parlando dello stesso consorzio che ha realizzato la Treviglio-Brescia e per accorciare i tempi verrà utilizzata una "maxi-talpa" fabbricata in Cina. Dovrebbe arrivare in Italia il 10-15 febbraio».

Come mai si chiede aiuto alla Cina?

«Perché loro sono all'avanguardia e realizzano 500 chilometri di alta velocità l'anno. Dopo la Pechino-Shanghai pensano di arrivare a Mosca e poi fino a Berlino per portare le loro merci in Europa con i treni e non più via mare: una rivoluzione».

Se venissero anche in Italia forse la Brescia-Padova potrebbe arrivare al traguardo per le Olimpiadi di Cortina nel 2026 o no?

«Meglio no, altrimenti le nostre aziende restano senza lavoro. Il governo ha confermato l'impegno sulla Brescia-Verona e anche il tunnel di San Giorgio ai Salici è stato avviato. Temo però che per le Olimpiadi di Cortina 2026 non si arrivi al traguardo, perché manca tutto il progetto esecutivo da Vicenza a Padova. Tra qualche mese partiranno invece i cantieri sulla Venezia-Trieste che non prevede il quadruplicamento dei binari, ma la riqualificazione tecnica della linea per consentire ai treni di viaggiare a 200 chilometri all'ora».

Mestre da 30 anni attende di arrivare in treno fino all'aeroporto di Tessera: sarà la volta buona? Ci sono 411 milioni da spendere...

«Spero di sì, ma non per le olimpiadi di Cortina 2026. Il Marco Polo di Venezia, con Malpensa e Fiumicino, rientra nei tre progetti esecutivi di Rfi e quindi la bretella per l'aeroporto prima o poi si farà. Ci vuole la volontà politica e questo governo ha dissolto i dubbi. Mi pare invece più difficile far decollare la Tav sulla Padova-Bologna, perché non è inserita nei corridoi internazionali come la Torino-Lione e quindi la Ue non l'ha finanziata. Ci si può provare, anche se la vera priorità è la Milano-Venezia: è ancora quella realizzata ai tempi del regno lombardo-veneto dell'imperatore Ferdinando I d'Austria e poi completata da Cavour».

Dai progetti della Regione è sparito il dossier Sfmr, cioè la metropolitana veneta: si

può riprendere?

«Mi auguro di sì, ne ho parlato con l'assessore Elisa De Berti. Il progetto Sfmr è fermo, mancano le risorse di Rfi e Regione per farlo decollare, ma va certamente rilanciato per rispondere alle esigenze dei pendolari. Il tema di fondo resta quello dei binari: la Milano-Venezia è satura, due binari non bastano e ci si deve assolutamente concentrare sull'alta velocità per recuperare il ritardo di 15 anni rispetto alla Milano-Torino».

Forse proprio per questo le categorie economiche spingono perché Abertis-Atlantia realizzi la quarta corsia sulla A4 da Brescia a Venezia. Lei che ne pensa?

«L'autostrada è più intasata di Tir della linea ferroviaria e va raggiunto l'obiettivo di trasferire il 20% del traffico merci dalla gomma alla rotaia. Io non credo che si debba realizzare la quarta corsia sulla A4 e ho proposto la Sitave, il sistema di tangenziali venete».

Nel concreto di cosa stiamo parlando?

«A Brescia, Verona, Vicenza e Padova esistono le tangenziali parallele alla A4. Vanno prolungate su tutto il percorso da Bergamo fino a Venezia sulla lato sud rispetto alla Serenissima, per consentire al traffico locale di spostarsi in tempi rapidi e senza pagare i pedaggi. Ci sono stati dei problemi con il project financing, ma l'idea va rilanciata d'intesa con la A4 e la A22; ci vuole un patto tra pubblico e privato».

Entro l'anno la Pedemontana dovrebbe tagliare il traguardo: che ne pensa?

«Finalmente un segnale positivo. È un'opera fondamentale da completare che può davvero sollevare la A4 dal traffico tra Montebello e Montecchio». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Franco Miller, responsabile di Confindustria veneta per il settore infrastrutture. A destra una manifestazione con Boccia a favore della Tav

Boom di riqualificazioni fuori mura Via Piave, giù lo stabile artigianale Adesso 7 appartamenti d'alta fascia

La dove c'era uno stabile misto, artigianale e residenziale, sorgerà un nuovissimo stabile pregiato, con 7 appartamenti di varie metrature dotati di garage al piano terra..

Alla curva di via Piave, di fronte alla chiesa di san Pio X, e allo svincolo con via Marconi, va in scena da qualche giorno una riqualificazione significativa.

La firma il gruppo Cecchin di Castelfranco, che peraltro è l'impresa che sta completando la ristrutturazione dell'ex cinema Edison in pieno centro.

Da un alto c'è la conferma della possibilità di riqualificare vecchi siti abbandonati da anni (quello che è stato appena demolito in pochi giorni era senza vita da 15 anni) se non da decenni. Ma è anche la conferma della tensione verso la zona fuori mura, o a immediato ridosso del Put,

come confermano le diverse gru erette nel quartiere a Nrd est della Mura, dallo stadio fino a Selvana, più che mai abbelliti da recenti ristrutturazioni, e con altri stabili in cerca di...nuova vita.

Per gli operatori immobiliari è la conferma che al di là dei cantieri vip del centro storico - il cui recente boom sta trasformando interi quadranti, a cominciare dall'area di San Nicolò, ma che non sono certo alla portata di tutte le tasche - c'è la possibilità di modernissime riqualificazioni in aree molto vicine al centro, con il sostegno degli incentivi. E non caso c'era stato chi aveva deciso di investire su queste aree ex artigianali, nella periferie (fra cui Im.Pre.Sa), che possono consentire formule di abbattimento dei costi in formula sinergiche fra un numero limi-

tato di comproprietari, a cominciare dal bonus sismico.

«L'obiettivo è di realizzare un immobile che unisce qualità costruttive in linea con il risparmio energetico, oggi tanto sentito, in sostituzione di un fabbricato in disuso dal 2005», dicono al quartiere generale del gruppo Cecchin, «L'utilizzo di materiali di pregio abbinato a moderne tecnologie di costruzione, consentono di poter beneficiare di un complesso ad elevata efficienza energetica con appartamenti in classe A4 e la possibilità di risparmiare sui costi utilizzando i "bonus", in una posizione molto vicina alle mura e al centro»

Il cronoprogramma dei lavori, dopo la demolizione del fabbricato esistente, prevede la consegna delle unità abitative per il 2021.

L'OPERAZIONE IMMOBILIARE



Sopra il rendering del nuovo complesso residenziale di via Piave, pronto nel 2021: a destra com'era lo stabile artigianale e residenziale e il cantiere in questi giorni dopo la demolizione

