

## Rassegna del 04/08/2020

### ASSOCIAZIONI ANCE

04/08/2020	Messaggero	4	Intervista a Gabriele Buia - «Modello che va bene solo per l'emergenza non si può pensare di rinunciare alle gare»	Orsini Jacopo	1
04/08/2020	Sole 24 Ore	2	Il modello Genova è stato vincente con l'unità politica - Non solo deroghe, decisiva la coesione politica	Santilli Giorgio	2

### SCENARIO

04/08/2020	Arena	10	Genova ha il nuovo ponte Il «cuore» è nato a Valeggio - «Col ponte di Genova è rinata anche la Cordioli di Valeggio»	Lorandi Francesca	4
04/08/2020	Arena	10	Casa, compravendite giù del 15,9% a Verona	F.L.	6
04/08/2020	Arena	10	Nel Veronese 678 i rogiti a gennaio-marzo: il 77% per la prima abitazione	Va.Za.	7
04/08/2020	Arena	10	Due veronesi nel consiglio nazionale della Fimaa	Va.Za.	8
04/08/2020	Arena	10	Alta Velocità, confronto in Regione per assicurare il futuro all'Ancap	Va.Za.	9
04/08/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	4	Genova, l'uomo del ponte: « Veneto sicuro » - Un ingegnere veneto a Genova per il ponte di Renzo Piano «Da noi infrastrutture sicure»	Favero Gianni	10
04/08/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	4	L'azienda lungo il tracciato della Tav da 27 anni lotta per non spostarsi	Sorio Matteo	13
04/08/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Porto, l'atto finale «A giorni il commissario» - Porto, Giri e Campitelli disertano Commissario entro fine settimana	Zorzi Alberto	14
04/08/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Struttura per gestire il Mose il governo accelera i tempi Sarà nel decreto Agosto	A.Zo	16
04/08/2020	Gazzettino	3	Atlantia-Cdp, trattativa ferma per i nodi manleva e prezzo	Dimito Rosario	17
04/08/2020	Gazzettino	9	Il Veneto pronto a prendersi le responsabilità	Zaia Luca	19
04/08/2020	Gazzettino Treviso	9	La nuova opera parla trevigiano - Euroedile e Baldassar: quanta Marca nel Morandi	Zanardo Mattia - Fregonese Annalisa	20
04/08/2020	Gazzettino Venezia	10	Progetto Terna, Marghera chiede un piano di mitigazioni	gi.gim.	22
04/08/2020	Gazzettino Venezia	15	Slittano di oltre un mese i lavori al ponte sul Naviglio	Giantin Luisa	23
04/08/2020	Gazzettino Venezia	16	Via libera alle tangenziali, ma in formato ridotto: è polemica	De Gasperi Gabriella	25
04/08/2020	Mattino Padova	21	Nuovo centro diurno per l'Ospedale ai Colli Ora tocca alla mensa - Ospedale ai Colli: fine dei lavori nel 2023 Ora tocca a mensa, Rsa e riabilitazione	Zanetti Simonetta	26
04/08/2020	Mattino Padova	21	Laboratori, palestra e relax per trenta disabili adulti	S.ZAN.	28
04/08/2020	Mattino Padova	25	Il Seminario Minore è passato a Trifoglio Firmato il rogito per 10,7 milioni	Biasetto Gianni	29
04/08/2020	Mattino Padova	26	Sgomberato l'hotel Sollievo Senza lavoro 48 dipendenti - Sgomberato l'hotel Sollievo, andrà all'asta	Franchin Federico	31
04/08/2020	Mattino Padova	27	Opere pubbliche battaglia di cifre in Consiglio	Zuanon Francesco	33
04/08/2020	Mattino Padova	3	Intervista a Nereo Parisotto - «Sospesi nel vuoto a 50 metri d'altezza nemmeno il lockdown ci ha fermati»	De Polo Andrea	34
04/08/2020	Messaggero Veneto	18	Fincantieri realizza il ponte più lungo sul Danubio in Romania	...	36
04/08/2020	Nuova Venezia	21	Bretella per l'aeroporto confronto in Regione prima della scelta finale - Treno per l'aeroporto, decisione vicina ma la galleria e il cappio non convincono	Chiarin Mitia	37
04/08/2020	Nuova Venezia	21	Barriera verde sul Dese per la pista ciclabile Turbine-Marocchessa	...	39
04/08/2020	Nuova Venezia	17	Salta il voto sul bilancio Commissariamento vicino per il Porto - Salta di nuovo l'approvazione del bilancio Porto, si avvicina il commissariamento	Chiarin Mitia	40
04/08/2020	Nuova Venezia	27	Saltano le tangenziali non ci sono i 17 milioni	Ragazzi Alessandro	42
04/08/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	16	Intervista a Andy Varallo - Cortina, nel 2026 i nuovi collegamenti «Prima il Civetta, poi la Marmolada»	Vietina Stefano	43
04/08/2020	Piccolo Trieste	21	Gara per la galleria Montebello: restyling conteso da 6 imprese	Greco Massimo	46
04/08/2020	Sole 24 Ore	22	Bonus 110%. Controlli a catena di Enea, Mise e Fisco sui dati tecnici - Dopo le asseverazioni controlli a catena di Enea, Mise e Agenzia	Rollino Luca	48
04/08/2020	Sole 24 Ore	22	Sismabonus, tante tecniche	Barocci Andrea	50
04/08/2020	Stampa	14	Intervista a Christian Solinas - "Nessuna legge del cemento Ma l'edilizia deve lavorare"	Pinna Nicola	51
04/08/2020	Tribuna-Treviso	17	Santa Bona più sicura con il depuratore e le strade nuove - Santa Bona Vecchia pronta dopo due anni «Ora più sicurezza e stop agli allagamenti»	Cipolla Federico	52
04/08/2020	Tribuna-Treviso	3	Intervista a Nereo Parisotto - Ponte S. Giorgio, il giorno della rinascita - «Sospesi nel vuoto a 50 metri d'altezza nemmeno il lockdown ci ha fermati»	De Polo Andrea	54

L'intervista **Gabriele Buia**

«Modello che va bene solo per l'emergenza non si può pensare di rinunciare alle gare»

«Il modello Genova va bene per Genova, per le situazioni di grande emergenza. Ma non si può derogare alle procedure di gara. Non sono quelle che rallentano la costruzione delle opere pubbliche». Gabriele Buia, presidente dell'Ance, l'associazione che riunisce i costruttori edili, giudica un successo la ricostruzione così rapida, avvenuta in 15 mesi, del ponte sul Polcevera ma non crede che il modello sia replicabile in Italia per le altre opere pubbliche in situazioni normali. «La memoria delle 43 persone morte nel crollo ci deve far ricordare che abbiamo la necessità di mettere in sicurezza tutto il patrimonio infrastrutturale italiano», premette Buia. «Abbiamo dimostrato che in Italia le imprese, se messe in condizioni di farlo e non oberate di adempimenti e burocrazia, sono capaci di lavorare come le altre imprese europee e mondiali, se non meglio. Ma il modello Genova non è replicabile».

**Perché?**

«Il progetto del ponte è stato regalato. Il conto non lo paga lo Stato ma Autostrade per l'Italia. Non sono quindi soldi pubblici. Il tracciato è rimasto lo stesso e quindi non c'è stato bisogno di procedere con la Valutazione di impatto ambientale, che avrebbero portato via una enormità di tempo. Poi c'è stata una attenzione mediatica e istituzionale di tutti gli attori interessati perché chiaramente il ponte era un simbolo e c'era una città importante bloccata. E tutto quello che in Italia normalmente ha bisogno

di tempi biblici grazie a questa attenzione è stato accelerato: permessi interventi, controlli, tutto facilitato. Un caso irripetibile in Italia, normalmente non succede così».

**Dove si rallenta di solito nella costruzione delle opere?**

«Tutti i tempi a monte delle gare necessitano di anni, autorizzazioni continue, pareri che allungano tantissimo i tempi di costruzione. Quella di Genova è stata una procedura unica, grazie anche alla caparbia del sindaco, che va bene però solo per una grande emergenza come il ponte crollato, una calamità naturale o un terremoto».

**Quindi non sono le gare a rallentare i tempi?**

«No assolutamente. Noi vogliamo le gare, siamo per il confronto e la concorrenza, secondo quanto previsto dalle leggi. A questo non siamo disposti a rinunciare. Sono tutte le procedure a monte che richiedono anni. L'Anas stessa dice che per le autorizzazioni di un nuovo progetto infrastrutturale strategico servono cinque anni. In condizioni normali il ponte di Genova sarebbe ancora nella fase di progettazione».

**Il decreto semplificazioni appena varato dal governo non migliorerà le cose?**

«Non c'è quello che servirebbe per accelerare nella costruzione delle opere. Non si è intervenuti su tutti i pareri richiesti agli enti appaltanti per chiudere la fase di progettazione. Ci sono delle norme che prese singolarmente sono dei migliora-

menti ma la semplificazione che consenta di dire: i denari pubblici devono essere utilizzati in un arco prestabilito di anni non c'è. Non c'è stata la volontà di accelerare le procedure affinché gli stanziamenti dello Stato vengano utilizzati in poco tempo».

**Se il modello Genova non è replicabile, cosa si può fare per sbloccare le opere in Italia.**

«Prima di tutto è necessario semplificare le fasi autorizzative. Accorciare i tempi decisionali dei contratti di programma. E abbiamo anche chiesto che la procedura straordinaria dei commissari possa diventare una procedura ordinaria».

**Che segnali si vedono nel settore delle costruzioni dopo il lockdown?**

«Il lockdown ha bloccato il Paese e anche il mondo delle costruzioni. Il settore viene da dieci anni di lunghe sofferenze e il lockdown ha fermato anche la pubblica amministrazione con un calo del numero dei bandi. È necessario quindi che il governo finanzia direttamente tutti i progetti cantierabili pubblici già pronti e che non si riescono a finanziare perché i fondi vengono dirottati sulle esigenze di gestione quotidiana. Poi dobbiamo fare in modo che i soldi che arriveranno con il Recovery fund siano utilizzati rapidamente perché se continuiamo a mantenere le procedure a monte della gara così lunghe e farraginose rischiamo di non sfruttare i fondi europei».

**Jacopo Orsini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL PRESIDENTE ANCE:  
È NECESSARIO  
INTERVENIRE  
PER SEMPLIFICARE  
TUTTE LE FASI  
AUTORIZZATIVE**



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

**IL PONTE SAN GIORGIO: UN'OPERA PER RICORDARE ANCHE LE 43 VITTIME DEL 14 AGOSTO 2018**

**LA STRATEGIA**

**Il modello Genova è stato vincente con l'unità politica**

**Giorgio Santilli** — a pag. 2

L'EREDITÀ DEL PONTE ALL'ITALIA

# Non solo deroghe, decisiva la coesione politica

**La lezione di Bucci: la politica deve condividere le opere e la data entro cui finirle**

**Giorgio Santilli**

**Dai poteri straordinari alla rapidità nella Pa, i cinque punti che spiegano il successo del modello Genova**

Che cosa è davvero il modello Genova? Quali elementi lo hanno reso possibile? Ed è replicabile ad altre opere, come promette di fare il premier Conte con il Dl semplificazioni? In questi mesi chi ha spiegato meglio questo successo è stato il suo principale artefice, Marco Bucci, sindaco di Genova e commissario del Ponte. Analisi dettagliata, rigorosa, la sua, a dispetto degli slogan abusati. Commissario e deroghe, ma non solo. Genova ha goduto di condizioni eccezionali difficili da replicare in laboratorio. Ci vorrebbe, per farlo, una visione unitaria della politica, un "patto costituente" tra tutte le forze politiche sulla grande questione infrastrutturale italiana.

## 1

### POTERI STRAORDINARI

**Anche ai commissari serve coesione politica**

«La condizione senza cui l'intervento non può funzionare - diceva Bucci il 18 marzo scorso in una intervista al Sole 24 Ore - è l'allineamento di tutte le amministrazioni pubbliche agli obiettivi finali. Soprattutto l'allinea-

mento della testa delle amministrazioni pubbliche perché se una parte politica è in dissenso, i ritardi sono inevitabili. Se la Regione è contraria, io posso aggirare un parere negativo con i poteri commissariali, ma è sicuro che mi rallenterà in altri modi. I poteri del commissario superano le inerzie ma non vincono il dissenso politico». Ma non basta una coesione generica su un elenco di opere: «La politica deve condividere una data entro cui finire le opere».

## 2

### TECNICHE PRIVATE

**Il fattore Bucci: managerialità al potere**

Bucci è un manager che ha sempre lavorato nel settore privato, molto negli Usa. Si vanta di aver introdotto metodi manageriali ricordando che il manager è pagato per centrare obiettivi. «Durante il lavoro il punto di riferimento è sempre la best option rispetto all'obiettivo di partenza. Ogni volta che la realtà introduce una novità, faccio un aggiornamento del project planning scegliendo sempre, fra le soluzioni disponibili, quella che più è vicina al mio obiettivo». Altro elemento essenziale: una struttura commissariale altamente professionale. Ma Genova ha dimostrato che le professionalità - progettisti, imprese, manager - non mancano se coordinate verso un obiettivo comune.

## 3

### DEROGHE AL CODICE

**La procedura di appalto senza fare classifiche**

C'è deroga e deroga. Non solo l'affidamento di appalti senza bando di gara previsto dall'art. 32 della direttiva Ue 2014/24 e replicato dall'art. 2 del Dl semplificazioni. A fare la differenza è un'altra deroga. «L'aspetto fondamentale - ha spiegato Bucci - è poter negoziare con i fornitori senza stilare una graduatoria finale». Ha invitato 20 concorrenti a fare un'offerta per il Ponte. Poi ha motivato la sua scelta. «Ma non ho fatto graduatorie perché così non avrò un secondo classificato che potrà fare ricorso al Tar. Anche qui ho applicato l'art. 32». È l'aspetto più ardito, quello che più degli altri rende indigesto il modello Genova a molti, fra cui l'associazione costruttori Ance.

## 4

### LA RIVOLUZIONE NELLA PA

**Lavorare in parallelo non in sequenza**

Ma il segreto dei tempi veloci sta in una rivoluzione che la Pa deve fare: lavorare non in sequenza, ma in parallelo (cioè contemporaneamente) le diverse fasi dell'opera: progetto, gara, pareri. «Questo non vuol dire saltare passaggi o utilizzare scorciatoie. Significa ridurre al minimo i tempi burocratici di attesa tra una fase e l'altra: qui è il problema italiano. Se prima devo fare il progetto e poi partire per avere le autorizzazioni e poi partire con la gara dopo che è finito il progetto, impiegherò anni. Procedere in parallelo è quel che fa



una qualunque azienda privata che si dà obiettivi di tempo e un cronoprogramma». I pareri, ad esempio: avviare tutte le istruttorie insieme, senza metterli in fila.

# 5

## LE CAPACITÀ ITALIANE

### Un buon progetto e la data per finirlo

Non c'era bisogno del progetto di Genova per scoprire chi sono Renzo Piano e le imprese che all'estero affermano continuamente la competitività italiana come Fincantieri, Salini Impregilo (ora Webuild), Italferr. Perché, allora, stavolta ha funzionato? «Perché eravamo tutti allineati allo stesso obiettivo», è stata la risposta unanime. Per replicare 10, 100, 1000 volte Genova serve questo «allineamento» a un buon progetto e a una data entro cui realizzarlo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Genova. Il ponte San Giorgio

L'INAUGURAZIONE. Cerimonia con Mattarella. «Ferita che non si rimargina»



## Genova ha il nuovo ponte Il «cuore» è nato a Valeggio

**ACCIAIO SCALIGERO.** Inaugurato ieri a Genova il nuovo ponte San Giorgio, costruito sul progetto di Renzo Piano a due anni dal crollo del viadotto Morandi. Durante la cerimonia, alla presenza del presidente della Repubblica, del premier e delle autorità liguri, sono stati letti i nomi delle 43 vittime della tragedia. Mattarella prima della cerimonia ha incontrato i familiari: «La ferita non si rimargina». Costruito a tempo di record il ponte ha un'anima in acciaio realizzata a Valeggio nello stabilimento di Fincantieri Infrastructure. [PAG 2 e](#) **LORANDI** [PAG 10](#)

## INFRASTRUTTURE. La società dell'ex gruppo Tosoni era stata rilevata dal colosso italiano «Col ponte di Genova è rinata anche la Cordioli di Valeggio»

Dal Zotto (Fincantieri Infrastructure): «Da qui tutta la parte strutturale del progetto di Genova»

**Francesca Lorandi**

Un cuore d'acciaio veronese. L'inaugurazione del nuovo ponte di Genova, festeggiata ieri con una cerimonia alla quale hanno partecipato le principali cariche dello Sta-

to, ha rappresentato certo la rinascita di un intero Paese ancora ferito dal dolore per la morte di 43 persone, durante il crollo avvenuto esattamente due anni fa. Ma fin dall'inizio della realizzazione, questo ponte ha segnato anche la rinascita di un'azienda che, dopo un grande passato, pareva dovesse rinunciare al suo futuro.

Era il marzo del 2019 quando nei capannoni della ex

Cordioli (gruppo Tosoni), rilevata da Fincantieri Infrastructure dalla procedura di



amministrazione straordinaria nella quale si trovava dal 2016, veniva tagliata la prima lamiera del nuovo viadotto sul Polcevera. «L'aggiudicazione dell'azienda è avvenuta nell'estate del 2018, prima del crollo del ponte di Genova», ricorda Siro Dal Zotto, il direttore operativo di Fincantieri Infrastructure, del Gruppo Fincantieri, che per la realizzazione del viadotto di Genova si è unita a Webuild (ex Salini Impregilo) nella joint venture Pergenova. «Abbiamo rimesso in funzione lo stabilimento, rinnovato le macchine, creato un layout produttivo nuovo, riassunti i lavoratori e introducendone anche di nuovi, in particolare in ambito tecnico. Abbiamo poi acquisito il lavoro di Genova a fine novembre del 2018 e iniziato la produzione l'aprile successivo».

A Valeggio, prosegue Dal Zotto, «è stata realizzata tutta la parte strutturale del ponte». Queste componenti sono state poi trasportate nei siti di Fincantieri di Castellammare di Stabia, in provincia di Napoli, e di Sestri Ponente, a una manciata di chilometri dal Polcevera, dove sono state assemblate e portate in cantiere, per la posa in opera. Diciassette mesi di lavoro ininterrotto, quello che ha visto impegnati oltre 65 operai dello stabilimento di Valeg-

gio, dal quale sono transitati enormi quantità di acciaio: in totale, per l'intera opera, 9mila tonnellate per l'armatura, 17mila per la carpenteria metallica, oltre a 88 concetti di acciaio.

La soddisfazione per questa infrastruttura arriva anche dai sindacati, che avevano seguito i lavoratori della ex Cordioli nel passaggio all'interno del Gruppo Fincantieri: «Vogliamo ringraziare gli operai metalmeccanici e tutti i dipendenti che hanno contribuito a realizzare l'acciaio per la costruzione questa importante opera», sottolinea Luca Mori, segretario generale della Fim Cisl di Verona, «un esempio di quanto il buono lavoro sia un pilastro fondamentale del nostro Paese, per guardare al futuro con speranza e più fiducia».

Il progetto, allo stabilimento di Valeggio, ha portato molta fortuna. Terminati i lavori per il viadotto di Genova, operai, tecnici, progettisti si stanno ora concentrando sulla costruzione in Romania di un ponte sospeso sul Danubio, che una volta ultimato sarà il più lungo del Paese e il terzo con la campata centrale più lunga in Europa: un'opera altamente strategica per il Paese, le cui attività di progettazione costruttiva e ingegnerizzazione sono realizzate proprio nel sito veronese. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le strutture in acciaio fornite dall'ex Cordioli per il Ponte di Genova

**IMMOBILIARE.** Dai dati dell'Agenzia Entrate, nei primi tre mesi 2020 il settore segna una frenata

# Casa, compravendite giù del 15,9% a Verona

Pratiche bloccate per il lockdown  
I prezzi invece sono aumentati  
e nella città scaligera segnano un  
+2,2% sul primo trimestre 2019

**Le transazioni a livello regionale hanno toccato quota 10.835 di cui 2.167 nella nostra provincia**

La crisi legata alla pandemia ha fatto sentire i suoi effetti anche sul mercato immobiliare, già nel primo trimestre dell'anno. A livello nazionale il calo delle compravendite è stato del 15,5%, rispetto allo stesso periodo del 2019, circa in linea con quello registrato in Veneto, del 15,3%, con 10.835 transazioni registrate da gennaio a marzo. Un numero che colloca la regione al terzo posto per quantità di compravendite, ma al decimo per calo percentuale del mercato. È quanto emerge dai dati dell'Osservatorio del mercato immobiliare dell'Agenzia delle Entrate.

La flessione ha colpito tutte le province venete. Verona, nel dettaglio, ha segnato nel primo trimestre una diminuzione delle transazioni del 15,9% rispetto allo stesso periodo del 2019, con 2.167 operazioni concluse. A livello regionale, il calo più significativo è stato registrato a Rovigo, -22,9%, e a seguire Belluno col -17,3%, Padova -17%, appunto Verona, e poi Venezia con -14,8%, Treviso -14,5% e Vicenza -11,3%.

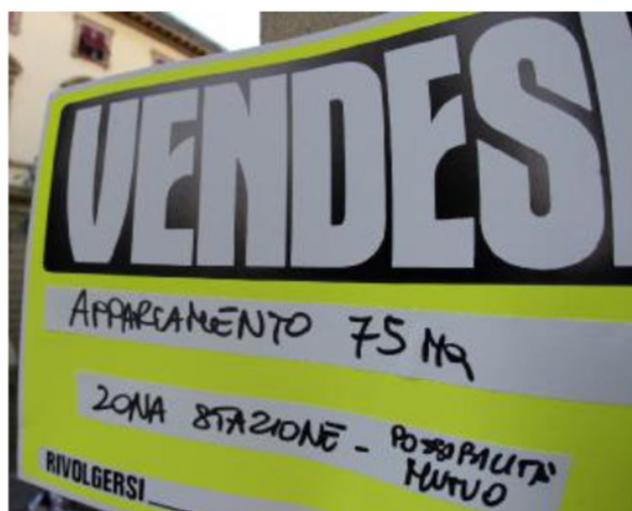
Guardando ai prezzi, a Verona sono aumentati del 2,2% rispetto al primo trimestre

dello scorso anno, attestandosi a 2.050 euro al metro quadro. In Veneto, Venezia resta la città più cara, con valori che si attestano a 4.500 euro al metro quadro, senza variazioni rispetto all'anno scorso. A Treviso i prezzi sono in linea con quelli di Verona, ma in crescita del 6,3%, a Padova un immobile in città costa 1.730 euro al metro quadro (+3,3%), 1.200 euro a Vicenza (+0,3%), 1.100 euro a Belluno (+1,5%). Chiude la classifica Rovigo, 980 euro al metro quadro, in crescita dell'1,3%.

E le previsioni per il secondo trimestre dell'anno? Tutti i dati riportati dall'Osservatorio del mercato immobiliare dell'Agenzia delle Entrate, «seppur riferiti a un periodo nel quale la crisi era già in atto», si legge nel report, «non colgono ancora appieno gli effetti economici della crisi come riflessa sul mercato immobiliare. In effetti, il confinamento (lockdown) ha ridotto drasticamente la possibilità di redigere rogiti nel mese di marzo, ad aprile e parzialmente a maggio».

Gli effetti economici sul mercato immobiliare, causati dal più generale calo delle attività e dell'occupazione, «saranno pienamente valutabili solo nei prossimi trimestri», conclude l'Osservatorio, «quando si potranno consuntivare gli effetti sul mercato immobiliare di questa crisi che interrompe bruscamente la fase di crescita in atto dal 2014». • F.L.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Frenata nella compravendite di casa a causa dell'emergenza Covid



## Elaborazione del Centro studi Tecnocasa

# Nel Veronese 678 i rogiti a gennaio-marzo: il 77% per la prima abitazione

Anche l'elaborazione condotta dall'Ufficio studi del Gruppo Tecnocasa su dati dell'Agenzia delle Entrate conferma il calo delle compravendite di casa nei primi tre mesi del 2020 a livello nazionale.

Nel contesto, Verona ha mantenuto un tasso di scambi più elevato sulla media. Tra i centri urbani più popolosi, infatti, sono Napoli e Bari (-19,5%), Milano (-19,3%) e Genova (-19,2%) a subire le flessioni più marcate. Il ribasso in assoluto meno importante ha interessato Bologna, che chiude con un -6,4% delle compravendite, seguita da Verona che perde l'8,4%. In riva all'Adige, da gennaio a fine marzo 2019 si erano concretizzati 740 rogiti. Un anno più tardi, 678, proprio per l'impossibilità, a marzo di chiudere affari già in fase avanzata nelle agenzie immobiliari e dai notai.

**ACQUISTO PRIMA CASA.** Nel primo trimestre - fanno sapere dall'Ufficio studi del Gruppo - le compravendite effettuate dalle agenzie Tecnocasa hanno riguardato per il 77% l'acquisto della prima casa, per il 17,5% un investimento e per il 5,5% la casa vacanza. Rispetto allo stesso trimestre dell'anno

scorso, si registra un lieve aumento nella percentuale di acquisti di quattro locali (18,1%) e cinque locali (6,1%), che erano rispettivamente il 17,6% e il 5,4%.

**IMPATTO DEL COVID.** L'impatto Covid porterà ad un ridimensionamento dei volumi di circa 100 mila compravendite rispetto alla chiusura del 2019. Secondo le stime dell'Ufficio studi, i prezzi nelle grandi città potrebbero rimanere stabili, con ritocchi verso il basso per le proposte di qualità discutibile e verso l'alto per appartamenti e ville di pregio.

Se si dovesse concretizzare la preferenza, emersa durante la pandemia, per case con spazi esterni potrebbe anche continuare la ripresa delle zone periferiche delle metropoli e dell'hinterland delle grandi città dove, è più facile trovare queste tipologie residenziali a prezzi più vantaggiosi.

**MUTUI BASSI CON INCOGNITE.** Nonostante i bassi tassi di interesse, che rendono decisamente convenienti i mutui, l'incognita principale che incombe sul mercato immobiliare è l'andamento dell'economia, in particolare dell'occupazione. **Va.Za.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## CONFCOMMERCIO

## Due veronesi nel consiglio nazionale della Fimaa

L'assemblea di Fimaa nazionale, la Federazione italiana mediatori agenti d'affari, aderente al sistema Confcommercio e che rappresenta oltre 12mila imprese associate, ha rinnovato nei giorni scorsi il consiglio in carica per i prossimi cinque anni, fino all'estate 2025.

Ci sono anche due veronesi ai vertici dell'associazione, che rimane presieduta dal veresino Santino Taverna. È infatti stato eletto il presidente di Fimaa Verona, Francesco Gentili, tra i più votati, che dopo varie esperienze all'interno di franchising, si è specializzato negli immobili di alta gamma, presidiando il territorio del centro di Verona e le zone più prestigiose del Lago di Garda. Con lui va a Roma anche il commercialista Claudio Girardi, da lungo tempo collaboratore del sistema associativo oltre che del quotidiano L'Arena, come revisore dei conti. Nel Veronese Fimaa conta 130 imprese e svolge un'intesa attività di formazione per gli iscritti, che si è consolidata nei mesi del lockdown, quando Gentili ha organizzato su facebook dirette con notai, avvocati ed esperti del mercato immobiliare per assistere i colleghi in un periodo particolarmente delicato. ● **Va.Za.**



Francesco Gentili



Claudio Girardi



**AZIENDE.** Al tavolo i rappresentanti dell'impresa, Rfi, sindacati e amministratori: fare in fretta

# Alta Velocità, confronto in Regione per assicurare il futuro all'Ancap

Bisogna attendere ancora per trovare una soluzione per Ancap, l'azienda veronese di porcellane da 27 anni sulla graticola perché insediata sul tracciato Tav. Ieri si è svolto un nuovo tavolo regionale, convocato dall'assessore al Lavoro, Elena Donazzan e gestito dall'Unità di crisi aziendale, dato che il sito di Sommacampagna dà lavoro a 108 dipendenti. Per anni si è parlato di un trasferimento dello stabilimento, dal tracciato dell'Alta Velocità Milano-Verona. Poi una previsione urbanistica modificata nell'ultima versione approvata a marzo, della «porta Ovest» di Verona, ha modificato le carte. In sostanza, è passata la proposta di utilizzare il sedime ferroviario esistente per creare una piccola deviazione su cui costruire i binari dell'Alta Velocità, mantenendo Ancap al suo posto.

Tutto sistemato dunque? Non proprio. Dalla precedente riunione del 3 giugno scorso, ieri è stato monitorato lo stato di avanzamento dell'accordo tra Cepav Due, il consorzio di imprese che sta realizzando l'infrastruttura ferroviaria in qualità di general contractor per conto di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), e

Ancap, per delineare il futuro dell'azienda. All'incontro erano presenti rappresentanti dell'impresa, di Cepav Due, i vertici delle tre organizzazioni sindacali di categoria Femca Cisl, Filctem Cgil, Uitec Uil ed il vicesindaco del Comune di Sommacampagna, Giandomenico Allegrì. Tutti d'accordo sul fatto che occorra chiudere presto, coinvolgendo Rfi.

«Dal 2003 l'impresa è sottoposta a vincolo d'esproprio. Non è possibile vendere, ampliare, programmare investimenti. Abbiamo perso quota sul mercato rispetto ai competitor. Tutti i finanziamenti di Industria 4.0 per noi sono stati inaccessibili», spiega Simone Boschini, responsabile marketing di Ancap. Insomma, serve trovare la quadra sui costi dell'accordo e sugli investimenti per il rilancio nella sede originaria. «Il tavolo regionale tornerà, quindi, a riunirsi nei tempi più rapidi possibili per favorire l'individuazione di un accordo tra le parti in grado di salvaguardare e rilanciare le attività produttive di Ancap, tutelando i lavoratori impiegati nell'azienda di Sommacampagna», recita una nota della Regione. ● **Va.Za.**



Andrea Boschini dell'Ancap nell'area dove passeranno i treni



L'INTERVISTA L'INGEGNERE VENETO DAL ZOTTO

# Genova, l'uomo del ponte: «Veneto sicuro»



di Gianni Favero

L'ingegnere vicentino Dal Zotto è il direttore operativo del nuovo ponte di Genova. «Veneto più sicuro». a pag. 4

## Un ingegnere veneto a Genova per il ponte di Renzo Piano «Da noi infrastrutture sicure»

Dal Zotto: «Ma nel resto d'Italia molte opere sono datate e vanno sostituite»

**PADOVA** Lui è l'uomo del ponte, nel senso veneto del termine. Defilato rispetto alle prime file nel taglio del nastro del nuovo viadotto sul Polcevera, a due anni meno dieci giorni dal collasso dell'allora Ponte Morandi, l'ingegnere vicentino Siro Dal Zotto porta a dama da direttore operativo uno fra i suoi progetti più memorabili. Residente a Padova e in servizio alla Fincantieri di Valeggio sul Mincio (Verona), Dal Zotto è forse fra le poche figure veramente qualificate per stilare un giudizio sullo stato delle infrastrutture stradali della nostra regione.

«Per deformazione professionale, sono solito fermarmi spesso a osservare le opere e mi sembra che qui da noi siano state realizzate abbastanza bene. Non vedo pericoli immediati. Sicuramente anche da noi ci saranno manutenzioni e rifacimenti da compiere - aggiunge - ma il nostro territorio non ha i problemi della Liguria. Non c'è l'esposizione al mare e siamo meno soggetti a frane ed alluvioni violente».

**Con il nuovo ponte di Genova è stata realizzata un'opera utilizzando la migliore tecnologia e le migliori competenze possibili. Ma, allargando lo sguardo an-**

**che fuori dal Veneto, tutto il resto della rete italiana in che condizioni è?**

«I ponti autostradali d'Italia sono stati costruiti tutti o quasi fra la fine anni '50 e i '70. La maggior parte è in muratura, il 15% è stato realizzato in calcestruzzo armato e appena il 5% ha una struttura in acciaio. Per decenni abbiamo inseguito la falsa idea che il calcestruzzo fosse un materiale incorruttibile, resistente come la roccia, mentre solo in tempi più recenti si è capito che ha una durata molto più limitata. È necessario, cioè, che i ponti in calcestruzzo, dopo 50 o 60 anni, siano sottoposti a serie riflessioni su interventi di ripristino profondo se non proprio di sostituzione».

**È un problema solo del nostro Paese?**

«No, è un argomento concreto che riguarda, ad esempio, anche gli Stati Uniti. E anche se si è lontani dal mare e dalle insidie del vento salato teniamo presente che d'inverno lo spargimento di sale per prevenire la formazione di ghiaccio è una procedura comune e, con il tempo, le infiltrazioni raggiungono i ferri di armatura corrodendoli. Senza considerare gli effetti anche su altre infrastrutture, come le gallerie, col distacco

della volta come abbiamo osservato di recente in Liguria».

**Dovrebbe esprimere una valutazione complessiva sulla salute dei ponti?**

«Non sarei pessimista in assoluto ma che ci sia una manutenzione trascurata è evidente, lo si sa da tanto tempo. Ci vorrebbe un piano nazionale di manutenzione e sostituzione».

**Le strutture in acciaio che vantaggi hanno rispetto a quelle in calcestruzzo?**

«Anche l'acciaio richiede una manutenzione periodica ma è un materiale che non ha scadenza. Un ripristino della vernice dovrebbe essere fatto ogni 10 anni ma, anche in assenza, normalmente la sicurezza è comunque garantita per altri 20 o 30 anni».

**Veniamo al nuovo ponte di Genova. Cos'ha di veramente speciale?**

«È un ponte interamente



saldato e ha questa forma particolare a carena di nave voluta da Renzo Piano, poco diffusa. Poi ricordiamo che è lungo 1.067 metri ed è curvo. Ma va anche considerato che quella che vediamo è effettivamente la struttura portante mentre in altre situazioni una forma più o meno simile viene ottenuta con un rivestimento. Uno degli obiettivi fin dall'inizio è stato di evitare che ci fosse qualcosa di falso».

**La manutenzione sarà una procedura difficile?**

«Al contrario. Questo ponte è all'interno completamente ispezionabile e sono previsti dei robot che permettono di visionare il fondo esterno e monitorare eventuali danneggiamenti della vernice. Non serviranno gru o ponteggi, sarà tutto meno costoso rispetto ad un ponte tradizionale».

**Gianni Favero**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

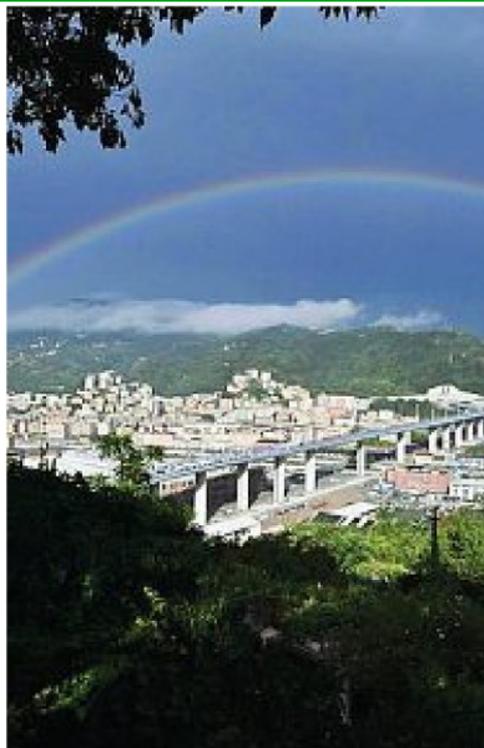
Meglio l'acciaio del calcestruzzo: è un materiale che non ha scadenza

La manutenzione dei nostri ponti è trascurata, lo si sa da tempo

**L'INAUGURAZIONE  
DUE ANNI DOPO**



L'ingegnere il vicentino Siro Dal Zotto è direttore operativo dei lavori per la costruzione del nuovo ponte di Genova



**L'arcobaleno** Un arcobaleno ha salutato ieri il nuovo ponte

# L'azienda lungo il tracciato della Tav da 27 anni lotta per non spostarsi

## Ancora ignoto il destino di Ancap, ieri tavolo di confronto in Regione

**VERONA** Il Tav non c'è. Ma è come se ci fosse. Da quanto? «Da ventisette anni alla prese con il tracciato», scriveva ieri la Regione Veneto nel suo nuovo aggiornamento sul futuro della sede di Ancap, l'azienda veronese da circa un centinaio di dipendenti «il cui sito produttivo, secondo i progetti del 1993, insiste sul tracciato dell'Alta Velocità Milano-Verona». Dal 1993 al 2020. Ventisette anni di limbo il cui effetto, alla lunga, sono gli investimenti aziendali bloccati. Il punto è che la storia di Ancap e del tracciato Tav non ha ancora uno sbocco definitivo. Se la delibera del 2003 del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) prescriveva di delocalizzare l'attività, l'accordo finale sulla delocalizzazione non è arrivato. Ballerebbero aspetti legati alle risorse. E adesso, di fronte allo scenario di una permanenza in quel sito col tracciato a non intaccare Ancap, l'azienda che produce porcellane di qualità dal 1964 — stabilimento da 40mila metri quadrati al confine tra Sommacampagna e Sona, in una zona dove gli espropriandi non mancano — racconta che «sì, pare che ci proporranno di rimanere dove siamo anche se ufficialmente siamo fermi alla delocalizzazione. Noi chiediamo una soluzione definitiva e un progetto esecutivo chiaro. Per quasi trent'anni non abbiamo potuto muovere uno spillo perché dovevamo essere trasferiti mentre ora pare che il sito produttivo non si tocchi. Di fatto in tutto questo tempo non abbiamo potuto investire né operare alcun aggiorna-

mento strutturale». Dipendenti in numero di 108, Ancap è una delle realtà produttive storiche del territorio. Fatto che non c'era nemmeno bisogno di ribadire anche al tavolo di ieri, gestito dall'Unità regionale di crisi aziendale, cui hanno partecipato la stessa Ancap, il Consorzio Cepav Due che sta realizzando l'infrastruttura in qualità di «general contractor» per conto di Rete Ferroviaria Italiana, le Rsu aziendali, i sindacati e il Comune di Sommacampagna, nel cui territorio rientra di fatto la sede dell'azienda. «Persistono elementi di criticità nell'individuazione di un'intesa tra l'azienda Ancap e Cepav Due — così la nota di Palazzo Balbi — e le parti hanno condiviso con l'Unità regionale di crisi la necessità di un coinvolgimento diretto di Rete Ferroviaria Italiana». Nuovo tavolo? Forse entro fine mese. Il vicesindaco e assessore all'urbanistica di Sommacampagna, Giandomenico Allegri, dice: «Spero che presto si torni al tavolo per trovare l'accordo tra Cepav Due, Rfi e l'azienda. Bisogna preservare la continuità aziendale e i posti di lavoro. Spero che anche la Regione, come già nel seguire la situazione aziendale, si faccia parte attiva e parli con Rfi e Governo. Va trovata una soluzione che consenta di realizzare l'opera, da un lato, ma anche di mantenere Ancap dandole una prospettiva e rilanciandola, perché parliamo di un'azienda importante per il territorio». La palla passa alla politica.

**Matteo Sorio**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### '93 108

L'avvio dell'iter che prevedeva il passaggio del Tav sul suolo dell'azienda

I dipendenti Ancap in attesa di sapere il destino dello stabilimento



La sede Ancap Si trova a Sommacampagna



NON PASSA IL BILANCIO, L'IRA DI MUSOLINO

Porto, l'atto finale  
«A giorni il commissario»

**VENEZIA** Anche l'ultimo comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale di Venezia è andato deserto: il bilancio consuntivo 2019 resta dunque sospeso ed entro fine settimana l'ente sarà commissariato, come prevede la legge. Sul nome di chi prenderà in mano le redini dell'ente, è ancora tutto aperto. L'ipotesi Pellizzari.  
a pagina 8 **Zorzi**

# Porto, Giri e Campitelli disertano Commissario entro fine settimana

Il bilancio 2019 non passa, Musolino accusa: era corretto, danno d'immagine. Pellizzari in pole position

**VENEZIA** L'avevano preannunciato con una nota di 4 pagine inviata sabato al presidente Pino Musolino e così hanno fatto. Dopo aver votato «no» il 18 giugno, per la terza volta Maria Rosaria Anna Campitelli e Fabrizio Giri hanno disertato il comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale di Venezia: il bilancio consuntivo 2019 resta dunque sospeso ed entro fine settimana l'ente sarà commissariato, come prevede la legge.

Sul nome di chi prenderà in mano le redini dell'ente, è ancora tutto aperto. Il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli aveva valutato la possibilità di nominare lo stesso Musolino come commissario di se stesso. Ma ora le voci romane sono molto più prudenti, dopo che nei giorni scorsi sono emerse le tensioni degli ultimi mesi all'interno dell'Autorità, in primis quelle tra Musolino e il segretario generale Martino Conticelli, che da mesi vivono da «separati in casa»: il primo accusando il secondo di boicottaggio e «inazione», sottolineando in più lettere – l'ultima del 22 luglio scorso – che ormai la fiducia è venuta meno; il segretario replicando che è il presidente a peccare di «continue ingerenze» e avendo addirittura affidato a un legale la questione. Proprio giovedì l'avvocato ha inviato una diffida a Musolino, ritenendo che queste continue affermazioni di sfiducia possano essere il preludio al licenziamento. Ma da questi scontri è emerso che il presidente ha messo sotto procedimento disciplinare un altro

dirigente, la responsabile della Comunicazione Federica Bosello (accusata di averlo «minacciato») e voci di corridoio dicono che anche il direttore tecnico Andrea Menin – peraltro subentrato a quel Nicola Torricella cacciato da Musolino a fine 2017 (pare anche su *pressing* di Conticelli) con un licenziamento giudicato illegittimo dal giudice del lavoro di primo grado – si stia guardando intorno. Una possibile soluzione istituzionale, di cui peraltro si parla da tempo, è che il commissario sia il comandante della Capitaneria di Porto Piero Pellizzari.

Campitelli e Giri, che rappresentano rispettivamente Regione e Città metropolitana, da due anni combattono contro la decisione di Musolino di rinegoziare il contratto di *project financing* sul terminal di Fusina. I privati di Venice Ro.Port.Mos., dopo l'inaugurazione del 2014, avevano avuto ricavi molto inferiori alle aspettative, sia per i traffici che per l'annessa parte immobiliare. Così nel 2017 avevano chiesto una revisione, che il Porto aveva inizialmente negato, salvo poi acconsentire con un accordo firmato da Musolino il 27 luglio 2018, che concedeva 9 milioni di euro in più per finire i lavori, un allungamento della concessione da 40 a 50 anni e una riduzione degli investimenti. I «ribelli» del comitato lamentano che la mattina di quel giorno il presidente non menzionò l'imminente firma del pomeriggio e che sarebbe mancata un'ade-

guata istruttoria sul perché bisognasse scendere a patti con la società (di cui peraltro la capofila era Mantovani) invece che sciogliere il contratto per inadempimento, non avendo ancora realizzato la seconda darsena ed essendo morosa nel pagamento dei canoni. Nella lettera dell'1 agosto affermano poi che un parere c'era, quello dell'avvocato Massimiliano Lombardo del 10 novembre 2017 (poi ne fece un altro un anno dopo), in cui diceva che «l'errata previsione dei ricavi da traffico non determina un obbligo del concedente di assumere a proprio carico oneri di riequilibrio». L'hanno poi accusato di «solipsismo», «auto-referenzialità» e mancanza di fiducia nei loro confronti.

Musolino ieri mattina ha letto un testo in cui sottolinea che lo stop al bilancio «ha creato un grave blocco amministrativo e alimenta un'immagine sconveniente della realtà portuale e dell'operato del sottoscritto». Ha poi ribadito che la verifica ministeriale ha certificato la correttezza del bilancio e che senza il riequilibrio di Fusina l'ente sarebbe stato esposto a «enormi rischi fino al possibile disavanzo insanabile».

**Alberto Zorzi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### Scontro

I «ribelli»: presidente autoreferenziale, manca la fiducia. Lo scontro sul terminal di Fusina



### La scelta

Pino Musolino sarà commissariato e la scelta spetta al ministro Paola De Micheli (sotto, i due insieme). Sopra, Piero Pellizzari

# Struttura per gestire il Mose il governo accelera i tempi Sarà nel decreto Agosto

## Dighe sollevate in autunno, l'ipotesi dei 130 centimetri

**VENEZIA** La prima ipotesi era di inserirla nella legge di conversione del decreto Semplificazioni, che deve passare in Parlamento prima che trascorrono i 60 giorni dalla sua approvazione in consiglio dei ministri, ovvero entro il 14 settembre. Ora però il governo starebbe stringendo i tempi sulla «struttura» (come l'ha chiamata il premier Giuseppe Conte quando è venuto al test dello scorso 10 luglio) che dovrà gestire il Mose. Ed è emersa l'ipotesi di inserirla nel decreto Agosto, che sarà approvato tra giovedì e venerdì. Questo – seppur anche qui serva poi la conversione il legge – renderebbe subito operativa la struttura.

D'altra parte quando Conte e il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli sono sbarcati al Lido tre settimane fa è stato chiaro che l'iter stava accelerando. Il nuovo soggetto dovrebbe avere un direttore generale nominato dal governo e un comitato di gestione di cui faranno parte anche altri ministeri (per esempio l'Ambiente) e poi Regione, Città metropolitana e Comune; un *board* più allargato comprenderà anche i sindaci dei Comuni di gronda, il Porto e la Capitaneria. L'ente, in cui dovrebbero confluire anche gli oltre duecento dipendenti di Consorzio Venezia Nuova e delle collegate Thetis e Comar (ma sarà da capire la modalità di assunzione), si occuperà non solo di gestione e manutenzione del Mose (con soldi dello Stato, come ha ribadito il sottosegretario Andrea Mar-

tella), ma anche della laguna. Nel frattempo il Cvn sarà liquidato, anche se questo passaggio potrebbe essere complicato, vista la presenza dei commissari Anac. «Venezia dovrebbe avere un provvedimento organico a se stante», osserva però Andreina Zitelli, ex docente Iuav.

Il Mose, secondo i *desiderata* del governo e l'*input* della commissaria Elisabetta Spitz, dovrebbe iniziare a proteggere Venezia dalle acque alte eccezionali già da quest'autunno: e proprio in queste settimane si sta definendo come quota di «emergenza» quella di 130 centimetri, anche se a regime il sollevamento ci sarà con previsioni sopra i 110. Ieri sera la marea ha sfiorato quota 100 e poteva essere un'occasione per testare le dighe. «Serve ancora qualche test in condizioni normali», dice però il provvidore Cinzia Zincone. Il programma prevede il sollevamento di tutte le schiere per venerdì e sarà la seconda volta dopo il 10 luglio. Nel frattempo il Cvn ha ripulito con sub e

mezzi dai sedimenti gli alloggi di quattro paratoie a Treporti, che non erano rientrate ed erano rimaste sollevate per circa un metro.

**A. Zo.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Atlantia-Cdp, trattativa ferma per i nodi manleva e prezzo

**IERI LA HOLDING HA ANNULLATO UNA NUOVA RIUNIONE CON LA CASSA FINALIZZATA A SANARE LE DIVERGENZE**

## LA SVOLTA

ROMA Partecipando all'inaugurazione del nuovo Ponte, ieri Giuseppe Conte ha manifestato ottimismo sull'esito del cambio di proprietà di Autostrade. Ma il premier forse ha voluto precorrere i tempi perché se sembra scontato che Atlantia ceda il controllo di Aspi, la strada è ancora tortuosa e su prezzo dell'ipo e garanzie, le parti sono uno contro l'altro. Ieri ci sono stati i consigli di Cdp e di Autostrade per le rispettive semestrali e oggi toccherà ad Atlantia approvare i conti. La Cassa, secondo il piano concordato tra i vertici della holding e il governo il 14-15 luglio, dovrà acquisire il 33% in aumento di capitale, mentre un gruppo di investitori graditi rileverà il 22%. L'informativa fatta da Fabrizio Palermo avrebbe spiegato che il negoziato è ancora lontano da una conclusione, come ha confermato la ministra Paola De Micheli, escludendo una firma domani quando i vertici di Aspi torneranno al Mit per il piano sulle tariffe. Ai consiglieri è stato genericamente detto che potrebbe esserci un cda straordinario in agosto. Nulla di più pre-

ciso.

## RISCHI E RISARCIMENTI

Ieri sera avrebbe dovuto esserci una riunione fra gli uomini di Palermo e quelli di Carlo Bertazzo e Roberto Tomasi, alla presenza degli advisor finanziari e legali di Atlantia e Cdp per continuare l'esame dei vari punti controversi, tra cui prezzo della quotazione e i rischi legali e la manleva di una responsabilità in solido richiesta dalla Cassa nei confronti di eventuali conseguenze che dovessero sorgere sulle infrastrutture. Ma da Atlantia l'appuntamento è stato annullato. Comunque sarebbe stato risposto picche perché il gruppo non avrebbe goduto di alcune garanzie quando 21 anni fa rilevò la concessione dall'Iri. E la stessa cosa è accaduto tre anni fa in occasione della vendita del 7% ad Allianz e del 5% a Silk Road fund. Ma i legali di Cassa, tra i quali è comparso Michele Crisostomo, partner dello studio Rccd nonché presidente di Enel, non vogliono sentir ragione e sul paracadute puntano i piedi.

Da parte di Atlantia - affiancata dagli studi legali Gop e Annoni, però si fa balenare l'arma dell'azione di responsabilità che potrebbe essere brandita nei confronti del governo per quello che viene definito un vero e proprio esproprio, non motivato, pretestuoso perché Autostrade si è detta pronta a risarcire i danni causati a vari livelli. Da qui a farsi togliere la concessione per motivazioni risibili ne passa se

si continua a tirare la corda.

C'è quindi black out di comunicazione che alimenta la tensione. L'ultima volta le parti si sono viste sabato scorso. E quel giorno è nata la diatriba sullo scudo legale e sulla definizione del valore delle azioni in sede di ipo che non hanno consentito di approfondire gli

**Accanto, il premier Conte taglia il nastro tra Toti e Bucci. Sopra, il presidente Mattarella riceve un plico dai parenti delle vittime**

aspetti complessivi nuovamente in alto mare, come la struttura dell'operazione, ribaltata nel contropiano consegnato venerdì scorso da Atlantia a Cdp. Quando si sarebbe tornati indietro alla proposta di Aspi e Atlantia al governo con i quattro step, in tempi da definire.

## I VALORI

Infatti, se per stabilire il prezzo dell'aumento di capitale, si potrebbe ricorrere alla scelta di periti fatta di comune accordo, stabilendo criteri rigidi per individuare una griglia di nomi, invece, ci sarebbero punti di vista divergenti sui valori della quotazione sul mercato che dovrebbe avvenire post scissione proporzionale di Autostrade a favore degli azionisti di Atlantia. E per finire, il gruppo Benetton insiste perché si faccia un'asta per la vendita del 22% a investitori. Secondo Tci, Aspi vale 11-12 miliardi, per Cdp 8-9 miliardi.

**Rosario Dimito**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il governatore

# Il Veneto pronto a prendersi le responsabilità

Luca Zaia\*

**I**nanzitutto un ringraziamento al Presidente degli industriali veneti per aver riconosciuto quello che molti si ostinano ancora a negare: che senza il coinvolgimento delle Regioni, senza che molti Governatori ci mettessero la faccia e gettassero il cuore oltre l'ostacolo prendendosi responsabilità pesanti, senza quella sanità che per ora è l'unico - anche se incompleto - federalismo davvero realizzato in Italia, l'emergenza Covid avrebbe avuto ben altra storia e ben altri esiti.

Ma ora l'emergenza è diventata quella economica - il Pil veneto potrebbe crollare di quasi l'11 per cento - e posso dire che è musica per le mie orecchie sentir dire che le politiche industriali di cui il Paese deve inevitabilmente dotarsi, pena una definitiva decadenza e un generale impoverimento, devono vedere le Regioni con un ruolo da protagoniste.

Per noi sburocratizzazione, fisco equo, allentamento dei lacci dei laccioli, lasciare l'economia muoversi in un quadro di regole rigorose ma semplici, non sono semplici stati d'animo bensì vere parole d'ordine. Quel che poteva la Regione l'ha fatto: niente addizionale Irpef, ciò che lascia sul territorio ben

oltre un miliardo di euro l'anno; il miglior utilizzo dei fondi Ue a livello nazionale; valorizzazione e cessione degli asset non strategici, come società e immobili; miglior rapporto in Italia fra numero dei dipendenti e cittadini; un ospedale in ormai avanzata costruzione e un policlinico di livello internazionale ormai quasi in cantiere; la Superstrada Pedemontana sbloccata e pressoché conclusa. Potrei aggiungere tanti altri tasselli a questo puzzle - perché no? anche le Olimpiadi 2026 che saranno volano di sviluppo sostenibile - di risultati di cui l'amministrazione può vantarsi.

Ma credo che il nocciolo del problema sia quello cui il Presidente Carraro ha accennato senza farne tuttavia il nome: si chiama Autonomia, si chiama Veneto capace e pronto ad autogestirsi. Perché ne è capace e ne ha dato ampia prova. Su questo fronte, Presidente Carraro, sappia che non molleremo. L'Autonomia la porteremo a casa, e allora sarà tutta un'altra storia. Per l'economia, per i territori, per la stessa politica... perché l'Autonomia è assunzione di responsabilità. E noi, finora, le responsabilità ce le siamo prese.

*\*presidente Regione Veneto*



## Ponte Morandi

# La nuova opera parla trevigiano

C'è un bel po' di trevigianità nel nuovo ponte San Giorgio, il megaviadotto di Genova progettato da Renzo Piano per sostituire l'ormai arcinoto ponte Morandi crollato il 14 agosto di due anni fa, lasciando sotto le macerie 43 vittime. Tra gli oltre mille addettidelle 330 ditte in azione nei venti cantieri pressoché senza sosta, hanno lavorato anche alcune aziende o professionisti trevigiani come l'Euroedile di Paese o la Baldassar di Santa Lucia.

A pagina IX

## Euroedile e Baldassar: quanta Marca nel Morandi

**L'AZIENDA DI PAESE FONDAMENTALE PER I PONTEGGI, QUELLA DI SANTA LUCIA PER LE PASSERELLE DI SERVIZIO LA GRANDE OPERA**

**PAESE** Qualcuno era ieri sul posto, impegnato nelle proprie mansioni professionali. Qualcun altro avrà magari seguito il taglio del nastro in televisione o su internet. Per tutti, sicuramente, commozione, ma pure un pizzico di giusto orgoglio di per essere stati parte di un'impresa comunque eccezionale. C'è un bel po' di trevigianità nel nuovo ponte San Giorgio, il megaviadotto di Genova progettato da Renzo Piano per sostituire l'ormai arcinoto ponte Morandi crollato il 14 agosto di due anni fa, lasciando sotto le macerie 43 vittime. La ricostruzione è culminata ieri con l'inaugurazione finale. Tra gli oltre mille addetti, con una quarantina di specializzazione diverse, delle 330 ditte in azione nei venti cantieri pressoché senza sosta, hanno lavorato anche alcune aziende o professionisti trevigiani.

### L'ABBATTIMENTO

A partire da una delle operazioni preliminari (ma fonda-

mentali): la demolizione dei tronconi e dei piloni superstiti del vecchio ponte. A ideare, piazzare e poi schiacciare il pulsante di innesco del sistema di cariche di 680 chilogrammi di esplosivo è stato Danilo Coppe, originario di Segusino. L'esplosivista trevigiano è un autorità internazionale nel settore, non a caso soprannominato Mister Dinamite. L'"elicoidale Morandi", invece, è la rampa di raccordo con le autostrade la A7 e A10. Così chiamata per essere stata progettata dallo stesso Riccardo Morandi, è stata ora collegata al nuovo ponte. Anche su di essa, però, nel febbraio scorso erano state rilevate criticità strutturali.

### RESTYLING DELLO SVINCOLO

Per rimettere in sicurezza e praticare un restyling radicale dello svincolo, dallo scorso dicembre ha operato a Genova una dozzina di addetti di "Euroedile", società dei ponteggi speciali di Postioma di Paese. Perché vista la conformazione della struttura, per consentire a tecnici e operai di eseguire i lavori sono state necessarie impalcature ad hoc. In particolare, «un ponteggio elettrico per la ristrutturazione dei muri laterali, mai montato prima su una pendenza vicina al 40% - spiega Nereo Parisotto titolare di "Euroedile" - Ma anche il montaggio di strutture sospese al servizio di altre

imprese impegnate sulle opere di ripristino del viadotto senza interferire con le attività che si svolgono al livello superiore e senza dover montare il castello di impalcature da quota zero». Ancora: Lorenzo Modolo, 38enne ingegnere meccanico, è il responsabile del cantiere di Ponente di Fincantieri Infrastrutture, uno dei gruppi principali coinvolti nell'appalto. Da settembre 2019 ha coordinato oltre 150 lavoratori impegnati a preparare i nuovi tronconi e poi collocarli a 40 metri di altezza. Sarà anche per questo che, ora che sul ponte possono transitare di nuovo le auto, ha dichiarato di sentirsi come un alpinista giunto alla fine di una scalata.

### I PANNELLI GRIGLIATI

Ma nella realizzazione del nuovo maxi viadotto c'è anche un pezzetto di Sinistra Piave. Nella nuova struttura inaugurata ieri, la Grigliati Baldassar srl ha dato il suo apporto con la fornitura di circa 5400 pannelli di grigliato elettrofuso. «Questi



pannelli -spiegano dall'azienda- sono serviti per realizzare passerelle e camminamenti a servizio del ponte. Passerelle che in genere vengono utilizzate per eseguire la manutenzione della struttura». La Grigliati Baldassar srl ha la propria attività in 4 stabilimenti dislocati nella Sinistra Piave. Era questa una piccola impresa artigiana, fondata dai fratelli Giorgio e Angelo Baldassar con la produzione di componenti per l'edilizia: chiusini, piastre e griglie. Fu la loro un'intuizione di successo. La Baldassar è specializzata, grazie a specifici impianti robotizzati, nella produzione di grigliato elettrofuso, proprio quello che è stato fornito per il viadotto San Giorgio. «È con onore e orgoglio che noi di Baldassar abbiamo preso parte al progetto del ponte d'acciaio realizzato dalla multinazionale Salini Impregilo assieme a Fincantieri, fornendo circa 5400 pannelli bordati e zincati per un grigliato totale di 4268 metri quadrati, tutti realizzati su misura specifica».

**Mattia Zanardo**  
**Annalisa Fregonese**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**MORANDI Nereo Parisotto, titolare di Euroedile sul nuovo ponte**

# Progetto Terna, Marghera chiede un piano di mitigazioni

**LA MUNICIPALITÀ  
RACCOMANDA  
LE DISTANZE  
DI SICUREZZA  
FRA ELETTRODOTTI  
E ABITAZIONI**

## AMBIENTE

**MARGHERA** Progetto Terna, la Municipalità di Marghera presenta tre osservazioni. L'esecutivo rosso-verde guidato da Gianfranco Bettin, alla luce dell'intervento di razionalizzazione della rete elettrica tra Malcontenta e Fusina, approvato, a inizio estate dal ministero dello Sviluppo economico, ha deciso di presentare alcune indicazioni nella speranza che vengano tenute in considerazione da Terna al momento dell'avvio dei lavori. Prima fra tutte, la necessità di creare una fascia di sicurezza tra la nuova linea di elettrodotti e le numerose abitazioni della zona. «Visto l'immobilismo di Regione e Comune su un progetto importante come quello di Terna, che è propedeutico alla realizzazione del Vallone di Moranzani - spiega Dario Giglio, consigliere di Municipalità ed ex-portavoce della delegazione di zona di Malcontenta - si rischiava che tale progetto passasse nel silenzio assoluto senza nessun dibattito con la cittadinanza. Pertanto, per riprendere quel percorso partecipativo che ha caratterizzato tutte le fasi dell'accordo, abbiamo presentato delle osservazioni per rendere

questo progetto meno impattante possibile integrandolo con l'ambiente circostante».

Tre, in sostanza, le osservazioni presentate dall'esecutivo municipale. La prima muove dalla constatazione della vicinanza del percorso della linea 380kv con l'abitato di Malcontenta. «Si chiede - sollecitano in Municipalità - una giusta collocazione che non crei problemi di elettrosmog, prevedendo una fascia di sicurezza, proponendo, se possibile, la sua traslazione a Nord». Il timore, inoltre, è di veder compromesso il filare di alberature, lungo circa quattro chilometri, che si sviluppa lungo via Moranzani. Si tratta, scrivono i consiglieri di maggioranza, di «un patrimonio arboreo composto da specie autoctone, una ricchezza da preservare, che si trova in un luogo vincolato dal punto paesaggistico». «La stazione di via Colombara - concludono a Marghera - va migliorata prevedendo il suo mascheramento con una fascia verde di mitigazione, inoltre, per l'area lasciata libera si chiede il cambio di destinazione da uso produttivo a uso agricolo». Un cambio di destinazione d'uso che permetterebbe di garantire a Malcontenta quella boccata d'ossigeno che attende da troppo tempo e di dare finalmente il via alla realizzazione degli interventi di riqualificazione previsti dall'accordo di programma Vallone Moranzani, approvato nel marzo del 2008. (gi.gim.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**MITIGAZIONE** La municipalità di Marghera chiede interventi di mitigazione ambientale nell'ambito del Progetto Terna



# Slittano di oltre un mese i lavori al ponte sul Naviglio

►L'impresa ha sollevato problemi tecnici, ►Adesso i residenti temono disagi tra i quali lo spostamento del cantiere in relazione alla riapertura delle scuole

## MIRA

Rinviata di oltre un mese la chiusura del ponte sul Naviglio in centro a Mira. La decisione sull'avvio effettivo dei lavori e il nuovo cronoprogramma sarà concordata la prossima settimana: l'impresa avrebbe sollevato alcuni problemi tecnici compreso lo spostamento del cantiere da una parte all'altra del naviglio. «Come Comune eravamo pronti alla chiusura, lo avevamo annunciato già a fine giugno - ha spiegato il sindaco Marco Dori - Invece sono intervenute delle considerazioni di natura tecnica da parte dell'impresa aggiudicataria, compreso lo spostamento del cantiere di lavorazione, già individuato in precedenza. Alla luce di questo è stato concesso un ulteriore periodo di approfondimento».

A fine giugno lo stesso sindaco aveva annunciato per la prima settimana di luglio l'avvio del cantiere, con la rimozione

della struttura del ponte girevole che collega via Nazionale a riviera Matteotti, di fronte al municipio; costo 200mila euro. Il traffico sarebbe stato deviato per tre mesi verso il ponte di fronte alla chiesa di San Nicolò con notevoli problemi sia nelle ore di punta che durante il mercato settimanale, lungo riviera Silvio Trentin. «In prossimità del municipio - Aveva ricordato il sindaco - sarà transitabile solo la passerella pedonale sul naviglio. Contiamo che il termine dei lavori coincida con la ripresa delle scuole così da creare meno disagi possibili alla viabilità».

## PREOCCUPAZIONI

Ora è tutto rinviato di oltre un mese con preoccupazioni da parte dei cittadini che temono disagi soprattutto da metà settembre con la riapertura delle scuole. I precedenti lavori sul ponte sul canale Taglio, a qualche centinaio di metri da quello girevole, dovevano concludersi

in circa otto mesi e sono invece proseguiti per un anno e mezzo, senza però alcun blocco della circolazione. Opzione non contemplata invece per il ponte mobile sul Naviglio che invece dovrà essere rimosso come avvenuto qualche anno fa per il ponte di Malcontenta. «Si tratta di uno slittamento non previsto - afferma il primo cittadino - ma dato che si tratta di un cantiere in posizione cruciale, meglio non lasciare nulla al caso e prendersi il tempo che serve per evitare ogni tipo di problema. Stiamo seguendo con attenzione tutto lo svolgimento del cantiere, comprese le eventuali modifiche alla sua collocazione, in modo da evitare ogni spreco di tempo e ridurre il più possibile i disagi. La settimana prossima ogni aspetto sarà chiarito e daremo una comunicazione definitiva».

**Luisa Giantin**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## IL SINDACO DORI

«Stiamo seguendo la situazione in modo da evitare sprechi e ridurre i disagi. Presto sarà chiarito ogni aspetto»





**RINVIO Il ponte girevole che collega via Nazionale a riviera Matteotti, di fronte al municipio.**

# Via libera alle tangenziali, ma in formato ridotto: è polemica

► La Regione ha rivisto i tracciati originali legati al Passante

## SALZANO

Via libera alle varianti di Salzano e Robegano. L'annuncio arriva in consiglio comunale: sulla carta i due nuovi tracciati, identificati con le opere 12 e 13 complementari al Passante di Mestre, spuntano di nuovo ma ridimensionati rispetto ai progetti originari. Trattativa complessa quella con la Regione, portata avanti personalmente e fin dall'inizio del mandato dal sindaco Luciano Betteto e dall'assessore ai lavori pubblici Claudio Bottacin, che oggi sottolineano soddisfatti il risultato ottenuto: le due opere infatti non rientravano nella programmazione regionale ed erano pertanto prive di copertura finanziaria. Fino a un mese fa circa, quando la Regione ha risposto alle pressanti richieste del Comune affermando che era stata completata la revisione dei tracciati originari con una nuova soluzione. Non si tratta più della vecchia tangenziale nord di Salzano e della circonvallazione sud di Robegano, se non nel nome. I due tratti sostitutivi dei vecchi tracciati per il Comune portano due vantaggi: saranno meno impattanti e meno costosi.

Per quanto riguarda la variante nord di Salzano, la strada

collegherà via Villatega con via Montegrappa, all'altezza della rotonda con via Villetta, che sarà ricalibrata insieme all'abbattimento dell'osteria "Da Boraccia". Alla Regione toccherà rifare il rondò e i primi 650 metri di viabilità, il resto saranno oneri a carico di privati. Il Comune prevede ricadute positive soprattutto sulle aree di nuova edificabilità che si agganceranno alla nuova viabilità. La mini-variante sud di Robegano invece si risolverà con poche centinaia di metri di strada a servizio della zona industriale di via Montegrappa e una rotonda per inserirsi sulla provinciale tra il sottopasso e l'incrocio del Pioppeto.

«La nostra determinazione - spiega Betteto - ha riportato all'attenzione della Regione le criticità del nostro territorio, che altrimenti sarebbero rimaste sulla carta non si sa per quanti anni ancora». Critica però la minoranza. Nuovi Orizzonti rileva: «Così si mette la parola fine alla realizzazione delle tangenziali previste nel Pat e nelle opere complementari in fascia A». «Betteto accusa le passate amministrazioni di immobilismo - incalza Maria Grazia Vecchiato - ma non ha saputo insistere con la Regione, ipotecando così il futuro della viabilità di Salzano. Robegano sarà condannata a tenersi il traffico in centro abitato». «La Regione - stigmatizza Lino Manente - è venuta meno agli accordi presi».

**Filippo De Gaspari**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VIABILITA' Rotonda a Robegano





**NUOVO CENTRO DIURNO  
PER L'OSPEDALE AI COLLI  
ORA TOCCA ALLA MENSA  
ZANETTI / PAGINA 21**

# Ospedale ai Colli: fine dei lavori nel 2023 Ora tocca a mensa, Rsa e riabilitazione

Inaugurato il Ceod nel rinnovato padiglione 3, restaurate anche chiesa, grotta della Madonna e piazza antistante

**Simonetta Zanetti**

Un cestino pieno di sassolini bianchi – un «albo signanda lapillo» come dice Scibetta –, uno per ogni persona presente all'inaugurazione del nuovo centro diurno Archimede, al Complesso ai Colli. Come quelli usati dagli antichi romani per contrassegnare i giorni lieti, da ricordare. Tuttavia quel sassolino non simboleggia solo la festa di un giorno, il recupero di un padiglione, ma appartiene a un "cesto" più grande, poiché è parte della riqualificazione dell'area dove, dal 2014, si lavora a un mastodontico recupero che entro il 2023 consegnerà alla città un parco sociosanitario integrato. «Un modello da ammirare ed esportare» dice l'assessore regionale a salute e sociale Manuela Lanzarin «il Complesso ai Colli rappresenta un esempio di integrazione tra territorio e ospedale per mole di servizi e pluralità che costituisce un modello importante che stiamo cercando di mutuare».

Un progetto da oltre 20 milioni di investimenti, alcuni dei quali già realizzati, per una struttura complessa che afferrerà all'Usl 6 Euganea. Ogni giorno sono 1100 i cittadini che utilizzano uno dei 62 servizi attivi, per un totale di 400 mila prestazioni l'anno: in sostanza un padovano su due si reca "ai Colli" almeno una volta all'anno. «Quello completato ora è un tassello

di un progetto di riorganizzazione e valorizzazione di tutti gli edifici del complesso monumentale ai Colli» conferma il direttore generale dell'Usl 6 Domenico Scibetta «in cui la Regione ha investito 16,950 milioni e la Fondazione Cassa di Risparmio 4,5». Il complesso si divide in 8 padiglioni: a destra dell'ingresso i padiglioni 1, 2 e 8 dedicati ai poliambulatori, sono stati recuperati da tempo e lavorano a pieno regime. Nella dorsale centrale, dove si trovano gli edifici a più piani, è concentrata l'area amministrativa, divisa nei padiglioni 5, 6 e 7. La parte interessata dai nuovi progetti è principalmente quella a sinistra dell'ingresso, in particolare i padiglioni 3, 4 e 6.

## IL NUOVO TASSELLO

Oltre alla nuova sede del Ceod al padiglione 3, sono stati presentati la grotta dedicata alla Madonna di Lourdes (con un restauro complessivo), la chiesa (con la facciata restaurata e la sostituzione integrale della vetrata) e la piazza polifunzionale, utilizzabile come parcheggio ma anche come luogo di aggregazione, una sorta di agorà. Una tranche da un valore complessivo di 5,6 milioni messi a disposizione da Regione e Fondazione Cassa di Risparmio.

## ULTIMI LAVORI

Ora l'attenzione si sposta al

padiglione 6: entro la fine dell'anno, è prevista l'apertura della nuova mensa per 600 dipendenti che gravitano quotidianamente nel complesso e, a seguire, la realizzazione di un nuovo bar, per un costo totale di 1,1 milioni. Quindi un secondo stralcio da 1,4 milioni che prevede anche la riqualificazione degli uffici.

Sempre nel padiglione 3 è in approvazione un progetto per una Rsa per anziani (3,1 milioni), con l'appalto dei lavori entro la fine dell'anno. Ancora, la realizzazione dell'attività ambulatoriale della rieducazione funzionale e psichiatria al padiglione 4 ora in gara di progettazione per un costo di 4,5 milioni.

## LA VIABILITÀ

Un altro capitolo importante è quello della viabilità con un nuovo accesso (da 420 mila euro) sul lato di via Cave dove arriverà anche un minibus e ci sarà un senso unico con uscita sull'attuale ingresso. L'obiettivo, in futuro, è di eliminare i veicoli a motore all'interno della struttura. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La visita delle istituzioni al padiglione 3 con "studio" dei progetti. A destra, un esterno del Ceod Archimede e, sotto, la restaurata grotta dedicata alla Madonna di Lourdes

ARCHIMEDE

# Laboratori, palestra e relax per trenta disabili adulti

**Privilegiata l'accessibilità  
Il dg dell'Usl Scibetta:  
«È nel Dna di questo luogo  
offrire assistenza  
ai più fragili tra i fragili»**

Armadietti dipinti con i colori della gioia, lavagne cui affidare i propri pensieri, ma anche un calcetto, perché ci sono giochi che non conoscono limiti di età o di abilità. È il cuore pulsante del nuovo centro diurno Archimede, un servizio semiresidenziale che accoglie trenta ospiti adulti, in età post scolare, con disabilità psicofisica e sensoriale le cui potenzialità psicofisiche non consentono forme di integrazione lavorativa protetta o percorsi di filiera in cooperative sociali. A loro il centro offre molteplici attività educative, riabilitative, ludiche, culturali, di assistenza, servizio mensa e trasporto, garantendo a ogni ospite un percorso personalizzato di presa in carico. Una delle opere realizzate dagli ospiti è stata regalata all'assessore Lanzarin.

L'intervento di ammodernamento del padiglione 3 che ospita il servizio, ha privilegiato gli aspetti di fruibilità e accessibilità degli spazi collocando al piano terra i locali: tre laboratori creativi, una palestra, la mensa, un'area relax e diverse stanze dedicate all'igiene personale su un'area di 995 metri quadri. «Quanto fu aperto, nel 1907, il Complesso ai Colli era un non luogo, pensato per escludere, per sottrarre alla sofferenza della vista le persone affette da patologie psichiatriche» dice il direttore generale dell'Usl 6 Euganea Domenico Scibetta «quindi, durante

la Prima Guerra Mondiale diventò uno degli ospedali militari più importanti d'Italia, dando spazio a oltre 1.700 soldati traumatizzati dal fronte. È nel Dna del Complesso offrire assistenza ai più fragili tra i fragili». I lavori sono costati 1.270.000 euro, di cui 730 messi a disposizione dalla Fondazione Cariparo. Archimede è uno dei 58 centri dell'Usl 6 Euganea che accolgono complessivamente 1.316 utenti disabili per un totale di 18,5 milioni di quote sanitarie.

Il senso del servizio offerto è tutto nella scritta dipinta a caratteri cubitali in quella che, a regime, sarà la mensa: «Vorrei solo che mi accettassero per quello che sono» recita Loriana Bolzonella coordinatrice del Ceod Archimede, vicina all'addio dopo 36 anni di lavoro «ma questo è un principio che vale per tutti, non solo per le persone con disabilità».

Presente anche il senatore Udc Antonio De Poli: «È una giornata molto importante per Padova con l'inaugurazione del nuovo centro diurno Archimede per disabili e non autosufficienti al Complesso sociosanitario ai Colli» dice «l'obiettivo è mettere il paziente al centro. I bisogni della popolazione, infatti, nel corso degli ultimi 40 anni, cioè da quando è stato inaugurato il Servizio sanitario nazionale, sono profondamente cambiati. E le risposte alle nuove esigenze dei soggetti passano, sempre di più, attraverso l'integrazione sociosanitaria per una presa in carico della persona a 360 gradi». —

S.ZAN.



Lanzarin con un'ospite al Ceod Archimede, sotto un interno

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



SELVAZZANO: DOPO 17 ANNI DI TRATTATIVE

# Il Seminario Minore è passato a Trifoglio Firmato il rogito per 10,7 milioni

La Diocesi: «Abbiamo accettato qualche sacrificio»

Il sindaco Rossi: «Il sito va messo subito in sicurezza»

SELVAZZANO

Il complesso abbandonato dell'ex seminario Minore di via Montegrappa a Tencarola non è più di proprietà della Diocesi di Padova. Si è conclusa nella tarda mattinata di ieri con il rogito, dopo ben 17 anni di trattative, la vendita dell'immobile, costruito all'epoca del vescovo Girolamo Bortignon, alla società Trifoglio di Bergamo, per il valore di 10 milioni e 700 mila euro.

«Per concludere la vendita con il passaggio di proprietà sono passati 17 anni. La trattativa era iniziata nel 2003 con la società Cascina Torre, che nel frattempo è diventata Trifoglio; una rivisitazione del prezzo in conseguenza delle variazioni urbanistiche; ulteriori trattative intercorse negli anni, con la volontà ferma del Seminario di arrivare ad una conclusione», evidenzia in una nota la Diocesi, al fine di «utilizzare il ricavato della vendita ai fini di coprire le spese per l'acqui-

sto e la ristrutturazione di quello che è diventato il nuovo seminario Minore di Rubano e per la ristrutturazione degli ambienti destinati alla sede della Facoltà teologica del Triveneto e alla Biblioteca del Seminario».

Dopo la firma, nel 2011, con il Comune di Selvazzano di un accordo di programma che stabiliva gli aspetti urbanistici e metteva fine ai contenziosi in atto, sembrava che la partita tra le parti potesse chiudersi nel giro di poco tempo.

Anche perché nella promessa di acquisto la Trifoglio aveva versato all'ente religioso una cospicua somma a titolo di caparra di circa 10 milioni di euro.

La vicenda invece è andata avanti per altri nove anni. «Il Seminario una soluzione l'ha sempre cercata», commenta l'attuale rettore monsignor Giampaolo Dianin rettore del seminario Maggiore, che ha seguito la vicenda dal 2009.

«Abbiamo dato la priorità - continua monsignor Dianin - alla volontà di chiudere soprattutto pensando al bene comune, criterio che ci ha guidato e ci ha fatto accettare anche alcuni sofferti ma inevitabili sacrifici».

La notizia del passaggio di proprietà dell'immobile è stata accolta con soddisfazione dal sindaco di Selvazzano, Giovanna Rossi. «La prima cosa che chiederò ai titolari della Trifoglio, che ho in programma di incontrare nei prossimi giorni, è che il sito venga messo al più presto in sicurezza e liberato dal degrado in cui versa», afferma il sindaco Rossi. «I residenti di Tencarola mi dicono che il complesso è oggetto di continue intrusioni. Voglio sperare che con i nuovi proprietari inizi un percorso che dia finalmente luce ad una zona importante della città che sta soffrendo da anni a causa di quel grande complesso abbandonato». —

GIANNI BIASETTO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





**MONSIGNOR GIAMPAOLO DIANIN**  
**RETTORE DEL SEMINARIO**  
**MAGGIORE DI PADOVA**



**Il seminario Minore di Tencarola è stato definitivamente venduto a Ila Trifoglio**

MONTEGROTTO

# Sgomberato l'hotel Sollievo Senza lavoro 48 dipendenti

L'Hotel Sollievo di Montegrotto è stato chiuso dal custode giudiziario e ora l'albergo di viale Stazione andrà all'asta. **FRANCHIN / PAGINA 26**

MONTEGROTTO TERME

## Sgomberato l'hotel Sollievo, andrà all'asta

Il custode giudiziario ha fatto chiudere l'albergo. Via i trenta ospiti, stop alla gestione della Solgest. Ansia per i 48 dipendenti

**Il 7 ottobre ci sarà un secondo esperimento di gara «Situazione difficile»**

MONTEGROTTO TERME

L'Hotel Sollievo di Montegrotto è stato chiuso dal custode giudiziario e l'albergo di viale Stazione ieri è stato sgomberato da clienti e dall'attuale gestione, al Solgest, società veronese che aveva acquisito la gestione stessa dalla proprietà dell'immobile, la Prima Af Srl. L'immobile ora andrà, come previsto, all'asta, e ieri sono stati fatti uscire dall'hotel i trenta clienti presenti e sono rimasti senza lavoro ben 48 dipendenti, assunti dalla Solgest stessa.

**LO SGOMBERO**

La vicenda dell'Hotel Sollievo si protraeva ormai da un anno. Il custode giudiziario, Monica Rampazzo, aveva disposto già un anno fa lo sgombero dell'immobile in quanto destinato all'asta.

Asta che non è altro che il tentativo di esecuzione dell'immobile dovuta ad una serie di debiti contratti dai proprietari dei muri, la Prima Af Srl. «I creditori hanno richiesto l'esecuzione dell'immobile per recuperare quanto spettante», spiega il custode giudiziario Monica Rampazzo.

«Ci sono più creditori in questo momento. Oggi (ieri, ndr) non abbiamo fatto altro che ottenere il rilascio dell'immobile, applicando un provvedimento che era dell'aprile 2019. L'immobile, per essere appetibile in un'asta, deve an-

darci libero da eventuali gestioni. Così stavolta, dopo altri due precedenti tentativi, la società di gestione ha dovuto lasciare l'immobile e i clienti l'albergo. La Solgest aveva sostenuto di avere un compratore pronto a rilevare l'immobile coprendo i crediti della Prima Af, ma non si è mai visto».

**ASTA E PROSPETTIVE**

Ieri al momento dello sgombero erano presenti, i carabinieri di Montegrotto, responsabili della società di gestione, l'avvocato della Prima Af, Fabio Gabrieli. «La trentina di clienti che soggiornavano in hotel hanno avuto tempo fino alle 13 per lasciare l'albergo e a loro è stata trovata sistemazione in strutture vicine. Ora l'hotel, come previsto, è vuoto e andrà all'asta per il secondo esperimento di gara. L'augurio, come abbiamo sempre detto, è che arrivi un imprenditore pronto a rilevare la struttura prima dell'asta, facendosi carico dei crediti contratti dalla proprietà. Ci sono alcune trattative in ballo».

**L'ASTA**

Dopo la prima asta andata deserta l'anno scorso, il 7 ottobre ci sarà un secondo esperimento di gara. «La valutazione dell'immobile è 4 milioni di euro, ma l'offerta minima richiesta sarà di 3 milioni», spiega ancora il custode giudiziario. «Il valore è stato abbassato di mezzo milione di euro».

«Ci auguriamo che qualcuno acquisti l'hotel», osserva il direttore di Federalberghi Terme Abano Montegrotto, Marco Gottardo. «Avere due hotel

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



dismessi uno accanto all'altro, Montecarlo e Sollievo, non è bello. Questa questione è certamente un danno per l'immagine del territorio e per i dipendenti, ma da tempo era nell'aria ed era inevitabile».

#### DIPENDENTI A CASA

Il guaio maggiore riguarda ora i 48 dipendenti rimasti senza lavoro. «Di questi una trentina sono con contratto a tempo indeterminato e gli altri con contratto a tempo determinato», spiega Franco Penello, segretario del sindacato autonomo Saltae che ha 18 lavoratori iscritti. «I dipendenti sono adesso in un limbo come era accaduto con l'Hotel Bertha. Sono ancora assunti dalla società di gestione. Se la Solgest non li licenzierà o non avvierà le richieste di ammortizzatori questi dipendenti rischiano di rimanere senza copertura data dagli ammortizzatori sociali». «Era una questione che da tempo ci preoccupava», ammette ancora Penello. «In fase di lockdown purtroppo, con la Solgest che aveva deciso di rimanere aperta nonostante le restrizioni, avevamo purtroppo capito per l'ennesima volta delle lacune della società di gestione». –

FEDERICO FRANCHIN

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'hotel Sollievo di Montegrotto Terme è stato sgomberato ieri, andrà all'asta (FOTO PIRAN)



Il progetto della rotonda di via Montegrappa

CAMPOSAMPIERO

# Opere pubbliche battaglia di cifre in Consiglio

CAMPOSAMPIERO

È stata battaglia in consiglio comunale sulle opere pubbliche. «È sotto gli occhi di tutti quello che stiamo facendo in questi anni per trasformare Camposampiero. Una su tutte, la rotonda in via Montegrappa che risolverà i problemi di traffico e sicurezza in uno degli incroci più pericolosi e per la quale sto ricevendo approvazioni e ringraziamenti» ha dichiarato il sindaco Katia Maccarrone. Di tutt'altro parere le minoranze guidate da Andrea Gumiero: «In questo primo anno non avete ultimato nessuna opera pubblica. Piste di via Corso e Straelle, rotonda a Casere, Campo Marzio, impianti sportivi di via Corso con i nuovi spogliatoi per il rugby e Varrati area ospedaliera: tutto è fermo. Per non parlare dell'ex officina del

consorzio agrario destinata alla parrocchia di San Marco ma ancora senza agibilità dal 2009».

L'assessore Luca Masetto ha ricordato che «dopo le ferie verranno pubblicati 4 bandi per un totale di 2.155.000 euro di lavori: completa riqualificazione della scuola elementare di Rustega (1,5 milioni), riqualificazione di via Trento e Trieste (250mila), sistemazione di via Visentin con la nuova illuminazione (230mila) e interventi sulla viabilità per 175mila». «Non solo non c'è programmazione sul futuro – ha replicato Gumiero – ma avete deciso di aumentare l'addizionale Irpef di 500mila euro e gli interessi passivi di 340mila euro per la rinegoziazione dei mutui fino al 2043 e di non ridurre l'Imu nonostante l'emergenza». —

FRANCESCO ZUANON

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Nereo Parisotto, titolare della Euroedile di Paese, racconta i cinque mesi di cantiere sul viadotto di Genova

# «Sospesi nel vuoto a 50 metri d'altezza nemmeno il lockdown ci ha fermati»

## L'INTERVISTA

**C'**è anche un'azienda trevigiana sotto l'arcobaleno che illumina il nuovo Ponte San Giorgio a Genova: è la Euroedile di Paese, che sull'ormai ex Ponte Morandi ha lavorato a una rampa di raccordo costruendo i ponteggi per la ristrutturazione. Anche su questo raccordo nel febbraio scorso erano state rilevate alcune criticità strutturali che dovevano essere sistemate per rendere possibile l'apertura del nuovo viadotto, Euroedile quindi ha progettato «un ponteggio elettrico per la ristrutturazione dei muri laterali, mai montato prima su una pendenza vicina al 40%» fa sapere il titolare Nereo Parisotto. **Guardando il viadotto, qual è la porzione su cui avete lavorato?**

«Dando le spalle al mare, è il raccordo a destra. Il ponte si infila dentro la montagna da una parte con due gallerie, dall'altra abbiamo fatto "l'elicoideale" che lo fa immettere sull'autostrada verso Milano».

**È una porzione di ponte rimasta in piedi dopo il crollo di due anni fa, che tipo di intervento serviva quindi?**

«Parliamo di una sorta di rampa sulla quale bisognava far lavorare moltissime maestranze, perché i tempi di lavorazione erano stretti. Dovevano rinforzare le colon-

ne, rifare i cordoli e l'impalcato. Ci siamo chiesti in che modo tante imprese potessero lavorare contemporaneamente, e abbiamo concepito un ponteggio particolare, mai provato prima, che prevede una struttura molto snella per non occupare le vie di corsa superiori, e consente di lasciare spazio ad altre aziende. C'erano crepe e ammaloramenti gravi da sistemare».

**Difficoltà operative e rischi particolari?**

«Un ponteggio sospeso montato in curva è sempre complicato. Qui eravamo a 50 metri d'altezza, e la curva aveva un raggio strettissimo. La sfida era anche sui tempi, ci chiedevano di fare in fretta e ci abbiamo messo cinque mesi, un tempo rapidissimo per un'opera del genere».

**E con il lockdown in mezzo.**

«Abbiamo sempre lavorato, ma è stata una corsa a ostacoli. Noi veneti siamo andati in lockdown qualche giorno prima delle altre regioni, e per noi è stato un grosso problema. Non nego che nei primissimi giorni ci fosse anche parecchia diffidenza nei nostri confronti. Poi però il lockdown ha coinvolto tutta Italia, e le persone hanno capito. Grosse difficoltà operative, comunque: non era facile trovare da mangiare o da dormire, bisognava procurarsi le mascherine e fare la massima attenzione».

**Quante persone hanno la-**

**vorato a Genova?**

«Hanno lavorato sul sito una quindicina di persone, altri sono rimasti a Treviso (ingegneri e progettisti, addetti alla preparazione dei materiali), in totale una trentina di addetti».

**Imprevisti?**

«No, abbiamo qualche santo protettore evidentemente. Studiamo tutto nei minimi dettagli, siamo su 47 cantieri in contemporanea, cerchiamo di prevedere tutto ma qualcosa di imprevedibile c'è sempre. Finora è andato tutto bene».

**Quanto vale economicamente un cantiere del genere?**

«Diciamo che è un cantiere importante. Ci hanno chiamati per la nostra bravura, non fatemi dire cifre. Siamo orgogliosi di quello che abbiamo fatto, con una tecnologia ad altissimi livelli mai utilizzata prima».

**E oltre il valore economico, cos'ha significato per voi lavorare su un luogo come questo?**

«Emotivamente è stato fortissimo. I ragazzi sapevano che partivano con l'auto da Treviso e non avrebbero trovato da dormire e da mangiare, ma nessuno ha mai detto di no, né sollevato obiezioni. Partivano e andavano. Volevano esserci, sapevano di lavorare a un'impresa di grande significato».—

ANDREA DE POLO

© RIPRODUZIONE RISERVATA





1) I ponteggi della Euroedile su una porzione dell'ex Ponte Morandi di Genova, ribattezzato Ponte San Giorgio; 2) Il titolare della Euroedile di Paese, Nereo Parisotto, sul cantiere dell'opera a Genova (in alto a sinistra, Parisotto); 3) un operaio della Euroedile sul cantiere: gli operai (una quindicina) hanno lavorato per cinque mesi a un'altezza di 50 metri

LA CONSEGNA ENTRO IL 2021

# Fincantieri realizza il ponte più lungo sul Danubio in Romania

UDINE

Ieri giornata clou per Fincantieri, in occasione dell'inaugurazione del nuovo ponte di Genova, che anticipa di un anno un'altra data importante. Nel 2021, infatti, la società consegnerà il più grande ponte sospeso sul Danubio. L'infrastruttura, che sta sorgendo in Romania, sarà lunga 1.975 metri, sarà ultimata entro la fine del prossimo anno e si candida ad essere "un'opera simbolo" in tutta Europa. «Stiamo facendo questo ponte sul Danubio che è un po' come quello di Genova - ha spiegato l'ad Giuseppe Bono a Milano Finanza -, dove la campata centrale è la più lunga d'Europa. E abbiamo in programma una serie di altre opere a mare. Ci siamo incamminati verso un'attività che solo superficialmente si può pensare sia diversa dal nostro core business. Noi lavoriamo sul mare e abbiamo tutte le competenze per fare questo mestiere».

Il ponte richiede più di

17.400 tonnellate d'acciaio che vengono lavorate negli stabilimenti Fincantieri di tutta Italia impiegando più di 800 addetti. L'assemblaggio e la saldatura vengono eseguiti dagli operai della controllata di Fincantieri, la Fincantieri Infrastrutture di Valeggio sul Mincio.

Se il nuovo ponte sul Polcevera è stato un modello per l'Italia, anche Fincantieri è di per sé un modello. «A marzo 2019 davamo il via alla produzione di conci e già prevedevamo di poter accelerare sui tempi - ancora Bono -: il risultato di oggi ci dà ragione», spiega Bono. «È prevalsa l'urgenza di fare l'opera e lì sta il modello Fincantieri - ancora l'ad - perché noi siamo abituati a gestire sistemi complessi, come le navi, rispettando sia i tempi di consegna che la qualità del prodotto. La nostra capacità di lavorare con molte ditte, con l'indotto, e di sapere organizzare il lavoro in modo che non si creino discrasie. Questo è quello che io intendo per modello Fincantieri». —



Giuseppe Bono

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**Bretella per l'aeroporto  
confronto in Regione  
prima della scelta finale**

/PAGINA 21

DOMANI ALL'ESAME DEL COMITATO VIA IN REGIONE

# Treno per l'aeroporto, decisione vicina ma la galleria e il cappio non convincono

Interrogazioni e segnalazioni all'Unesco sull'impatto dell'opera di 8 chilometri. Rfi valuta il collegamento con Trieste

**Un milione e mezzo di metri cubi di terreni di scavo dai cantieri tra Dese e Tessera**

Mitìa Chiarin

Domani in Regione il comitato Via, valutazione di impatto ambientale, che sta esaminando il progetto di linea ferroviaria per l'aeroporto Marco Polo ha deciso di svolgere la "inchiesta pubblica" sul progetto. Si tratta della discussione pubblica delle osservazioni, più di una sessantina quelle presentate, alla presenza dei tecnici di Rete Ferroviaria Italiana con una videoconferenza che vede tutti i soggetti che hanno presentato osservazioni, critiche e preoccupazioni sul progetto, discuterne via collegamento telematico con i tecnici per un confronto in vista della conclusione del lavoro del comitato Via, previsto per questo mese.

Una discussione, suggerita proprio da una delle osservazioni depositate in commissione Via, che si svolge prima della decisione finale. Una mole di lavoro decisamente grande stando al quadro sinottico delle osservazioni e le relative risposte. Il comitato Via regionale deve esprimere un parere che verrà poi inviato al Cipe per il parere finale. Il progetto di binari su 8 chilometri preoccupa tanti per l'impatto sul centro abitato di Dese, con una trentina di abitazioni e aziende da abbattere, il bosco del Praello (quasi 10 ettari rischiano di sparire) e i terreni di via Litomarino. Il tracciato preve-

de un tratto in rilevato di 3,13 chilometri, un viadotto di 0,54 chilometri, un percorso in trincea di quasi un chilometro e una galleria di 3,30 chilometri nel tratto in avvicinamento al Marco Polo, dove si forma l'oramai famoso "cappio", a binario singolo. Soluzione che solleva critiche bipartisan specie sull'impatto di viadotto e galleria. Dagli atti all'esame della Regione emerge per esempio che la produzione complessiva di materiali di scavo è di quasi 1 milione e 400 mila metri cubi, in parte riutilizzati in loco. Di sicuro 330 mila metri cubi prenderanno la strada del sito Acegas ex discarica Roncjetta e altri quasi 500 mila metri cubi saranno utilizzati nelle aree Save, al di là della bretella della tangenziale, grazie ad accordi tra Rfi, Enac e Save. Ma anche dal Quadrante di Tessera, per l'operazione Stadio, ci sta la disponibilità ad accogliere terreni, sempre che arrivi anche la fermata stadio, per ora non prevista. Italia Nostra nazionale e locale ha già deciso di mettere in allerta l'Unesco per l'impatto sul territorio.

La senatrice M5s Orietta Vanin ha annunciato una interrogazione parlamentare contro una soluzione che si configura come un nuovo progetto e il deputato del Pd Nicola Pellicani ha interrogato il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. «Il collegamento è un'opera attesa da tempo che va realizzata. Non serve però un progetto faraonico, molto invasivo, costosissimo e poco rispettoso del fragile equilibrio am-

bientale», denuncia Pellicani che nella interrogazione chiede di chiarire la previsione della stazione passante sotterranea a cappio «che, se realizzata, provocherà un altissimo impatto ambientale, farà lievitare i costi, senza che ve ne sia una comprovata esigenza. Il progetto originario, molto meno invasivo, costava un quarto di quello attuale». E il deputato Pd fa suoi i rilievi della urbanista Maria Rosa Vittadini, sul fatto che i treni non potranno né arrivare e né proseguire per Trieste, con la conseguenza di una rilevante perdita di tempo per i convogli che si fermeranno all'aeroporto. Va anche detto che agli atti del comitato Via è stato depositato un approfondimento tecnico di Rfi che sancisce che in base agli aggiornamenti del Masterplan 2022-2035 per il Marco Polo «il flusso ferroviario nullo sulla diramazione lato Trieste non è confermato» e il ripristino «della linea dei Bivi permetterà che una parte dei flussi previsti sulla nuova infrastruttura e diretti verso Mestre siano deviati sulla linea dei Bivi», e che sono stati eseguiti studi anche per un potenziamento dei collegamenti con Trieste, almeno con una quindicina di treni a lunga percorrenza. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

## LA CURIOSITÀ

### La monorotaia progetto alternativo mai considerato

Esiste un progetto alternativo, mai preso in considerazione. Quello dell'architetto Fernando de Simone per la svizzera Intamin: collega la stazione di Mestre, il nuovo stadio e l'aeroporto con una monorotaia sopraelevata, sorretta da piloni in acciaio alti circa 5 metri con capacità di trasportare minimo mille passeggeri l'ora per direzione. Costo, 160 milioni.



Il borgo di Ca' Litomarino che sarà tagliato in due dall'attraversamento delle bretella ferroviaria per l'aeroporto

**DALLA GIUNTA**

## Barriera verde sul Dese per la pista ciclabile Turbine-Marocchese

Altri 340 mila euro per i cantieri, in corso, del progetto di nuova pista ciclabile sul quadrante Nord di Zelarino. Ieri su proposta dell'assessore ai Lavori pubblici Francesca Zaccariotto è stato approvato dalla giunta comunale il supplemento al progetto di ciclabile che recepisce l'accordo, legato agli espropri, con privati e consorzio Acque Risorgive per le aree che confinano con il fiume Dese e il corpo idrico denominato "sfioratore" nei pressi della strada del Turbine. Vari soggetti hanno chiesto maggiori tutele per i loro campi e coltivazioni e l'accordo ha portato alla decisione di realizzare un filare di siepe con funzione di barriera verde, comprensiva di rete metallica temporanea, da collocarsi a un metro dal piede dell'argine che diventa una delle opere migliorative del progetto di opera pubblica. La delibera approva l'accordo e consente di avviare le pratiche di esproprio per realizzare questa fascia aggiuntiva parallela a quelle già oggetto di esproprio e consentire così di realizzare il percor-

so ciclabile, che, spiega la Zaccariotto arriverà fino all'altezza di via Marocchese. Intervento già in corso con i cantieri che avanzano (e molto caro all'amministrazione di Luigi Brugnaro, che, va detto, abita anche nelle vicinanze della zona che da Zelarino conduce al Terraglio).

Il finanziamento dei lavori sul Quadrante Nord di Zelarino passa di conseguenza dagli attuali 2 milioni e 383 mila euro ad un costo di quasi 2 milioni e 800 mila euro. L'intervento di barriera verde e protezione lungo la riva del fiume Dese, infatti, viene finanziata nella delibera approvata ieri dall'amministrazione comunale con 340 mila euro aggiuntivi: 150 mila euro derivano dai fondi di Legge speciale e altri 190 mila euro arrivano invece dal contributo Pon Metro.

La giunta comunale si è svolta ieri in video collegamento con il sindaco alla Smart control room del Tronchetto: altri temi trattati sono stati la toponomastica, lo sport, il patrimonio, l'avvocatura civica e i trasporti. —



IL BRACCIO DI FERRO

**Salta il voto sul bilancio  
Commissariamento  
vicino per il Porto**

CHIARIN / PAGINA 17



LA TENSIONE TRA ENTI LOCALI

# Salta di nuovo l'approvazione del bilancio Porto, si avvicina il commissariamento

Giri e Campitelli disertano il comitato di gestione. «Vogliamo essere sentiti dal ministero». Il giallo del segretario generale

**La palla passa al Mit che potrebbe indicare come commissario lo stesso Musolino**

**Mitia Chiarin**

Al Porto di Venezia, in un clima sempre più avvelenato, anche la quarta convocazione del comitato di gestione è andata a vuoto. Ieri è mancato il quorum strutturale per l'assenza del componente della Città metropolitana, Fabrizio Giri, e della rappresentante della Regione, Maria Rosaria Campitelli. Ora il Porto mette ogni decisione nelle mani del ministro dei Trasporti Paola De Micheli e l'ipotesi del commissario si fa sempre più concreta. E nello scontro tra enti locali e presidente Musolino potrebbe vedere come commissario proprio lo stesso presidente contestato. Ieri alla riunione di comitato di gestione c'erano, oltre a Musolino, il direttore marittimo della Capitaneria di Porto di Venezia Piero Pellizzari, Francesco De Nardo e Laura Mazzone, del collegio dei revisori dei conti e di nomina ministeriale. E il segretario generale dell'Autorità portuale, Conticelli, al centro di un'altra querelle. Tra le critiche sollevate

dai rappresentanti di Città metropolitana e Regione c'è infatti anche la carenza di informazioni su un provvedimento per l'allontanamento del Segretario generale. Anche se il Porto sostiene che «tale provvedimento non è mai stato presentato dal presidente né adottato in alcuna forma dall'ente e pertanto sarebbe stato impossibile dare una comunicazione al comitato su un atto amministrativo inesistente che non ha mai visto la luce». Tuttavia Conticelli, temendo una estromissione si sarebbe già affidato ad un legale e ad una memoria. Musolino ieri ha atteso 20 minuti (da regolamento) e proclamato a verbale la seduta non valida.

«Ogni determinazione passa ora nella disponibilità del superiore Ministero vigilante», dice l'Autorità portuale, che ricorda come il Ministero abbia dopo una attenta attività ispettiva espresso parere positivo alla regolarità del bilancio 2019 presentato per l'approvazione (lettera del 23 luglio) «non potendosi affermare che il bilancio (...) presenti delle criticità», segnalando che le motivazioni contrarie dei rappresentanti di Città metropolitana di

Venezia e Regione Venezia con la loro dichiarazione di voto contrario del 18 giugno e via via reiterate, «avrebbero rappresentato una operazione contraria ai principi contabili perdurando l'attualità del vincolo giuridico sottostante, andando ad alimentare un debito fuori bilancio». Giri e Campitelli da parte loro parlano attraverso la lettera del 1 agosto che preannunciava la loro assenza alla riunione del comitato di ieri. In 7 pagine ribadiscono non solo la critica per le mancate informazioni sul caso Conticelli. Tornano a criticare l'intesa con Ve.Ro.Port Mos della Mantovani - con la revisione del Piano economico finanziario contestato project - dicendosi pronti ad una audizione in Ministero.

Sostengono che esiste una clausola che ha spinto la stessa



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

società privata ad attendere l'approvazione definitiva prima di inserire la variazione a bilancio. E scrivono: «Non è dato comprendere come una circostanza» (...) «debba essere valutata con maggior cautela dal soggetto privato, piuttosto che dall'ente pubblico, posto che al 31 dicembre 2019 tale condizione non poteva essere intervenuta e quindi gli effetti dell'accordo non potevano essere considerati definitivi». Per i consiglieri, autori di un esposto alla Corte dei Conti, la revisione del progetto di finanza «deve ritenersi nulla». E

chiedono lo stralcio del residuo. Scrivono: «Lo stesso Ministero conferma che l'eventuale stralcio avrebbe come unica conseguenza la sopravvenienza di un debito fuori bilancio». E ricordano che i pareri tecnici sull'accordo preliminare del 27 luglio 2018 sono tutti posteriori. Un parere, datato 10 novembre 2017, dell'avvocato Massimiliano Lombardo, «non viene mai citato» e quel parere, dicono, affermava che il Porto non era obbligato ad assumersi gli oneri di riequilibrio della operazione Pef. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA SCHEDA

### Ecco chi c'è nel Comitato di gestione

Il Comitato del Porto è composto dal Presidente dell'Autorità stessa Pino Musolino (che lo presiede), dal Direttore Marittimo del Veneto pro tempore Piero Pellizzari, dal Comandante del Porto di Chioggia pro tempore Giuseppe Chiarelli, da Fabrizio Giri (per la Città Metropolitana) e da Maria Rosaria Anna Campitelli (per la Regione).



segretario generale del Porto, Marino Conticelli i cui rapporti con Musolino sono diventati sempre più tesi e una veduta di Porto Marghera

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

LA VIABILITÀ DI SALZANO

# Saltano le tangenziali non ci sono i 17 milioni

Si farà solo la variante del capoluogo ma in una versione più "magra" mentre va in soffitta la circonvallazione sud di Robegano. Critiche le opposizioni

**Alessandro Ragazzo**/SALZANO

Niente tangenziali di Salzano come previste dai vecchi accordi sulle opere complementari al Passante.

Non ci sono i 17 milioni di euro stimati allora e la giunta, in accordo con la Regione, ha trovato una nuova ipotesi: si farà la variante di Salzano ma in una versione più "magra", mentre va in soffitta la circonvallazione sud di Robegano che sarà sostituita da un rondò e una breve strada. L'idea è emersa nell'ultimo consiglio comunale e non è piaciuta alle opposizioni, soprattutto Nuovi Orizzonti.

Un po' di storia, anche perché il tema era finito in un angolo da qualche anno – almeno tre – a questa parte. Quando s'iniziò a discutere d'interventi legati al Passante, il Comune aveva portato a casa una doppia arteria: la variante di Salzano di poco più di due chilometri per collegare via Villatega e via Montegrappa e la circonvallazione sud di Robegano di poco inferiore al chilometro e mezzo per unire via Montegrappa e via XXV Aprile all'altezza di via Cimarosa. Erano state inserite in "Fascia A", ossia prioritarie, e a inizio 2013 il consiglio comunale approvò le varianti al Piano regolatore del progetto definitivo delle strade.

Dopo un triennio di silenzio, il sindaco Luciano Betteto e il suo assessore ai Lavori pubblici Claudio Bottacin hanno trovato un altro ac-

cordo. Per la variante di Salzano, il tracciato sarà lo stesso, con la conferma dell'abbattimento dello storico bar Borraccia, ma la larghezza della strada sarà inferiore.

Invece la circonvallazione sud di Robegano sarà sostituita da una rotatoria da costruirsi appena dopo il sottopasso di via Montegrappa (in direzione Scorzè) e una strada da congiungere alla zona industriale.

«I soldi non ci sono», puntualizza Bottacin, «e abbiamo trovato una soluzione meno impattante: la variante di Salzano sarebbe stata come la tangenziale di Scorzè. Inoltre, una parte del denaro sarà messa dalla Regione, l'altra arriverà tramite l'accordo pubblico e privato».

Se per Betteto «il Comune ha riportato all'attenzione della Regione le principali criticità viarie del nostro territorio che altrimenti sarebbero rimaste nella carta non si sa per quanti anni», Lino Manente e Maria Grazia Vecchiato, ora consiglieri di Nuovi Orizzonti, ma assessori ai tempi degli accordi sulle vecchie tangenziali, sono critici.

«Robegano sarà condannata a tenersi il traffico in centro abitato», osservano, «e Salzano non potrà più sperare di avere un collegamento esterno al centro storico per il traffico passante. La Regione è venuta meno agli accordi presi». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il sottopasso di via Montegrappa unisce Salzano a Robegano



# Cortina, nel 2026 i nuovi collegamenti «Prima il Civetta, poi la Marmolada»

Il neo presidente Andy Varallo è fiducioso: «Con il buonsenso, l'accordo con sindaci e ambientalisti si trova sempre»  
Ottimismo anche per il carosello tra Comelico e Alta Pusteria: «Una grande opportunità per rilanciare il comprensorio»

«Olimpiadi e Mondiali? Un successo: Cortina ha grandi capacità organizzative»

«Gli impianti sono pensati per ridurre il traffico sulle strade e l'inquinamento»

«La stagione estiva è fondamentale per pagare i lavori pensati per l'inverno»

«Con i nuovi sistemi d'innervamento riusciamo ad aprire piste a bassa quota»

## L'INTERVISTA

Stefano Vietina

**G**razie al collegamento con la Marmolada, da un lato, e con il Civetta, dall'altro, Cortina riaffermerà il suo ruolo centrale nel panorama turistico dolomitico. Fra Comelico e Pusteria, nascerà un carosello che farà diminuire il traffico automobilistico e rilancerà l'area, fino all'Austria. L'Unesco, inserendo dieci anni fa le Dolomiti nel suo patrimonio, ha confermato che gli imprenditori e le amministrazioni locali hanno lavorato bene, nei decenni precedenti, per la tutela del territorio. In questa sua prima intervista da presidente del Dolomiti Superski, Andy Varallo (che succede a Sandro Lazzari), presidente del Consorzio Impianti a fune Alta Badia, affronta i problemi sul tappeto e guarda avanti con ottimismo, nella prospettiva dei prossimi appuntamenti cortinesi, dai Mondiali di sci 2021 alle Olimpiadi invernali 2026.

**Cortina al centro: faremo una bella figura con questi eventi internazionali?**

«Sì, ne sono sicuro. Cortina ha esperienza pluridecennale ed è fra i migliori organizzatori; abbiamo inoltre grandi professionalità nel Comitato organizzatore e fra chi sta lavorando su questi progetti».

**Come siamo messi con i collegamenti di Cortina con la Marmolada e il Civetta?**

«C'è stata la costituzione di una società veicolo che sta studiando la fattibilità del progetto, con un notevole impiego di capitali e un'importante visione di sviluppo. È il momento

giusto, nella prospettiva dei grandi eventi di cui si diceva, per rendere queste zone sempre più competitive proprio grazie ai collegamenti. Penso che vi sia una visione importante, sia da parte del governatore del Veneto Luca Zaia che degli impiantisti».

**Collegamenti che è realistico possano essere realizzati entro il 2026?**

«Penso di sì, soprattutto se penso a quello con il Civetta: ora sul tavolo ci sono progetti e impianti da costruire, penso che il buonsenso e il sano confronto fra economia e istituzioni locali, impiantisti e ambientalisti porterà il Veneto a trovare la giusta soluzione».

**Quale collegamento sarà più complicato da realizzare e più costoso?**

«Il collegamento con il Civetta prevede un minor numero di impianti, per la Marmolada, invece, c'è un passaggio ulteriore per accedere al Sellaronda, o via Alta Badia o via Arabba. Sono investimenti importanti, ma un grosso primo passo in avanti Cortina lo ha già fatto con lo sviluppo della zona delle 5 Torri. Dopo questo step bisogna guardare oltre. Cortina-Marmolada è più dispendioso, ma fondamentale per Cortina, che se lo merita».

**C'è un altro fronte aperto, quello del collegamento fra Comelico e Pusteria...**

«Siamo a disposizione per supportare il progresso delle singole realtà consorziate e quello fra Comelico, società Tre Cime e Austria rappresenta una grande opportunità per lo sviluppo turistico delle tre aree. Sottolineo che gli impianti di risalita sono elettrici e all'avanguardia, che non esiste niente di più tecnologico



di quanto verrà installato per questi nuovi collegamenti. Con un effetto che forse pochi considerano».

#### Quale?

«Grazie ai nuovi punti di accesso alle aree sciistiche riduciamo il traffico sui passi e sulle strade dolomitiche, e quindi l'inquinamento».

#### Economia e ambiente, come gestite le critiche ambientaliste?

«Siamo abituati a far parte di tavoli di lavoro in cui rispettiamo le opinioni altrui, ma dove sappiamo anche far valere i nostri progetti. La fitta rete di impianti e di collegamenti del Dolomiti Superski è un chiaro segnale che abbiamo sempre trovato la soluzione giusta; per proporre uno sport sano, all'aria aperta, nello scenario stupendo delle Dolomiti, con il fine ultimo di popolare queste valli dando lavoro».

#### In estate il Dolomiti Superski si trasforma in SuperSummer.

«La stagione estiva per noi è un'importante fonte di traffico e quindi di reddito che ci permetterà in futuro di finan-

ziare gli investimenti che siamo chiamati a fare sul tessuto invernale, dove l'asticella qualitativa è aumentata considerevolmente. In estate le Dolomiti hanno uno scenario speciale e i riscontri li stiamo già avendo, soprattutto perché con il SuperSummer stiamo assumendo un ruolo di forza trainante dell'economia montana anche estiva, essendo riusciti a far sedere attorno a un tavolo le dodici valli Superski e i rappresentanti delle organizzazioni turistiche locali, con una comune strategia e comunione di intenti. L'obiettivo è quello di prolungare la stagione estiva, perché se sei sul mercato per più mesi il tuo prodotto vale di più».

#### Secondo alcuni, però, lo sci è finito.

«Abbiamo fatto fare varie analisi da istituti specializzati sul clima, raccolto dati da enti certificati a fornire dati meteo nelle tre province di Belluno, Bolzano e Trento, in cui siamo presenti. Bene, negli ultimi 50 anni l'aumento della temperatura è stato mediamente appena di 0,5 gradi. Inoltre l'evoluzione tecnologica del compar-

to innevamento programmato, della nevicazione senza additivi, è stata tale che molti dei comprensori sciistici sotto la soglia dei 1.400 metri, considerata l'altezza utile per sciare, hanno incrementato le giornate di sci. Quindi noi riteniamo di poter continuare a garantire il nostro contributo all'economia della montagna».

#### Resta al centro dell'attenzione il tema dello sfruttamento del territorio.

«A cui siamo attenti. Parliamo non a caso di water management: ovvero utilizziamo, e poi restituiamo al territorio, solo i metri cubi di acqua necessaria all'innevamento delle piste, non uno di più; in quanto oggi, grazie a una piattaforma di aggregazione di dati, monitoriamo il consumo di acqua di ogni singolo cannone o lancia di innevamento, e la necessaria profondità del manto nevoso, con un sensore installato su ogni gatto delle nevi». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In alto la zona di arrivo delle gare a Cortina. Sotto Zeno Kastlunger e Andy Varallo, vice presidente e presidente del Superski e un ciclista a Falcade



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

L'APPALTO COMUNALE

# Gara per la galleria Montebello: restyling conteso da 6 imprese

La ristrutturazione da 12,7 milioni: in corsa le friulane Rizzani de Eccher e Icop, la milanese Notari, la modenese Baraldini, l'altoatesina Pac e la campana Stabile

**Massimo Greco**

Sei - lo conferma il vocabolario Treccani - è il voto della sufficienza. E sei sono i concorrenti che si contenderanno la regina degli appalti, la galleria Montebello-Foraggi, sul cui risanamento il Municipio ha puntato 12 milioni cui si sommano 700.000 euro di AcegasApsAmga. Sei è un numero ritenuto sufficiente, non entusiasmante, ma il cantiere non è di quelli più agevoli.

Il dato giunge dal Comune, dove ieri alle 12.30 è suonato implacabile il gong di Riccardo Vatta, l'arbitro di appalti e contratti, dopo che i termini per presentare le offerte erano stati procrastinati dall'iniziale data di venerdì 17 luglio. Dalla prima scrematura telematica emergono i seguenti capicordata: consorzio Stabile costruzioni scarl domiciliato a Torrecuso in provincia di Benevento; Baraldini Quirino di Mirandola in provincia di Modena; Icop di Basiliano in provincia di Udine; Luigi Notari di Milano; Pac spa di Bolzano; Rizzani de Eccher di Pozzuolo in provincia di Udine.

Al momento - in attesa di leggere eventuali associazioni temporanee di impresa -

abbiamo due aziende friulane e quattro "foreste", tra cui una lombarda, un'emiliana, un'altoatesina, una campana. Stamane la documentazione telematica sarà aperta, per verificare l'attendibilità e la conformità delle carte richieste dal bando comunale. Ai partecipanti è richiesta una cauzione di 183.750,49 euro pari al 2% del valore dell'appalto, e l'impegno da parte di un terzo al rilascio di una fideiussione.

Poi sarà costituita la commissione aggiudicatrice, che procederà all'esame dei dossier. Cercherà di decidere prima possibile, ma la gara verte su un'operazione tecnica particolare, che consiste nell'inserire all'interno della galleria uno "scudo speciale" lungo 250 metri (125 da piazza Foraggi e 125 da via Francesco Salata) tale da permettere la convivenza della ristrutturazione, del doppio senso di circolazione e del passaggio dei bus: una modalità non abituale mutuata da un lavoro autostradale svolto nelle Marche. La stipula contrattuale è prevista 60 giorni dopo l'aggiudicazione. Il progetto è stato messo a punto da un raggruppamento temporaneo formato da Technital, Prometeo Engi-

neering, Simm e Geosyntech.

Celerità e sicurezza sono un binomio inscindibile: nella migliore delle ipotesi il cantiere sarà avviato entro la fine dell'anno e si concluderà dopo un anno e mezzo nell'estate 2022. Un periodo durante il quale agli automobilisti saranno richiesti responsabilità e pazienza, soprattutto nei momenti di punta quando il traffico veicolare procede al ritmo di 1500 passaggi/ora. È un'infrastruttura strategica nei collegamenti tra il centro e la periferia sud: le alternative sono la Grande viabilità, l'itinerario Baiamonti-Svevo-D'Alviano, il tracciato via dell'Istria-San Giacomo.

L'intervento di "riqualificazione funzionale" era comunque atteso da più di un decennio ed era ormai improcrastinabile: la galleria Montebello-Foraggi è la più lunga dell'area urbana con i suoi 725 metri e quest'anno ha compiuto 77 anni, poiché la costruzione ebbe inizio nel 1943 quando ancora c'era il Regno d'Italia. Ci misero mano anche i tedeschi e il Governo militare alleato. È stata "incerottata" nel 2011 per limitare ammaloramenti e perdite d'acqua. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Dir. Resp.: Enrico Grazioli

Tiratura: 0 - Diffusione: 13887 - Lettori: 75000: da enti certificatori o autocertificati



La galleria Montebello-Foraggi con i suoi 725 metri è la più lunga dell'area urbana

## Bonus 110% Controlli a catena di Enea, Mise e Fisco sui dati tecnici

Barocci e Rollino

— a pagina 22

# Dopo le asseverazioni controlli a catena di Enea, Mise e Agenzia

### IL DECRETO DEL MISE

Per i tecnici disponibili due modelli per i Sal e per la «fine lavori»

Verifiche anche automatiche sulla congruità economica dei dati che saranno inviati

#### Luca Rollino

Il Superbonus prende definitivamente forma con i modelli delle asseverazioni che devono essere prodotte dai tecnici abilitati per poter fruire delle detrazioni previste per interventi di riqualificazione energetica. E che sono state diffuse in allegato alla bozza del Dm del Mise dedicato proprio alle asseverazioni (si veda anche Il Sole 24 Ore del 31 luglio scorso)

In applicazione dell'articolo 119 del Dl Rilancio, il decreto ministeriale attuativo specifica innanzitutto cosa si intenda per asseverazione: è la dichiarazione sottoscritta dal tecnico abilitato, con la quale si attesta che gli interventi di riqualificazione energetica che godono della detrazione del 110% sono rispondenti a quanto previsto dal Decreto Requisiti Ecobonus.

#### I contenuti delle asseverazioni

Con l'asseverazione viene garantita anche la congruità delle spese sostenute per realizzare gli interventi. In sostanza, si tratta di una ulteriore asseverazione conclusiva. Una prima

asseverazione è infatti richiesta dall'articolo 8 del Dlgs 192/05: in questo caso è il direttore dei lavori che chiude le attività di riqualificazione energetica. E deve asseverare, contestualmente alla dichiarazione di fine lavori:

1. la conformità delle opere realizzate rispetto al progetto, alle sue eventuali varianti ed alla relazione tecnica presentata in fase progettuale come previsto da Legge 10/91;

2. l'attestato di qualificazione energetica dell'edificio come realizzato.

Questa è una prima asseverazione, con cui si attesta il rispetto della legislazione in campo energetico, e si garantisce la conformità di quanto realizzato a quanto progettato e autorizzato. È un atto fondamentale per la fruizione delle detrazioni: la dichiarazione di fine lavori, che garantisce la chiusura delle operazioni e quindi il diritto a bonus e incentivi, è inefficace se l'asseverazione non viene fatta.

La seconda asseverazione, introdotta dal Decreto Rilancio, è invece fatta da un "tecnico abilitato" (un professionista iscritto a un Ordine o a un Collegio) abilitato a progettare edifici e impianti nell'ambito delle competenze attribuite dalla legislazione vigente. Questa asseverazione non è in realtà limitata alla sola conclusione dei deve essere trasmessa ad ogni stato avanzamento lavori per il quale sia emessa dal fornitore una fattura "generatrice" di un credito di imposta. L'asseverazione è compilata online nel portale informatico Enea dedicato e, se relativa alla con-

clusione dell'intervento di riqualificazione, è trasmessa entro 90 giorni dal termine dei lavori.

#### I nuovi modelli

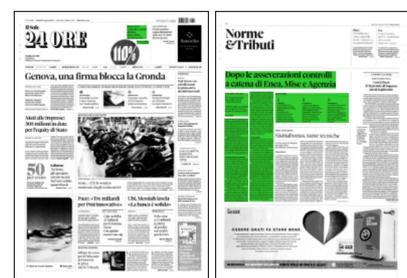
I modelli previsti dal Decreto Asseverazioni sono pertanto due, uno per gli stati avanzamento lavori (al massimo due, con un importo minimo ben preciso rispetto all'ammontare dell'appalto) e uno per la fine lavori.

In entrambi i casi, si asseverano una serie di dati utili al soggetto incaricato di effettuare i controlli (l'Enea) per verificare la presenza dei requisiti tecnici e quella dei requisiti oggettivi relativi al tipo di intervento eseguito e alle caratteristiche dell'edificio.

Oltre alle informazioni termotecniche e geometriche, sono anche riportati i dati economici di costo delle varie lavorazioni, in modo da rendere immediatamente valutabile la congruità dei prezzi rispetto ai riferimenti individuati dal legislatore (prezzari regionali o territoriali, prezzari DEI, prezzi di mercato o i riferimenti riportati del Decreto Requisiti Ecobonus).

Le informazioni saranno oggetto di una serie di controlli anche automatizzati effettuati direttamente sul portale. Enea trasmetterà poi con cadenza bimestrale tutte le risultanze dei controlli al Mise. Da qui, se verranno riconosciuti gli estremi per procedere con la contestazione, le carte passeranno all'Agenzia delle Entrate, cui spetterà l'attuazione delle attività per la decadenza dal beneficio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**I punti cardine****1****I MODELLI**

I nuovi modelli per le asseverazioni, riportati in allegato al decreto del Mise, sono due: uno per gli stati di avanzamento lavori (al massimo due, con un importo preciso in base all'ammontare totale) e il secondo per la fine lavori

**2****I CONTROLLI**

Le informazioni saranno oggetto di controlli anche automatizzati direttamente sul portale Enea, che poi trasmetterà i risultati al Mise ogni bimestre. Da qui, se ci saranno contestazioni, passeranno alle Entrate per l'eventuale revoca del superbonus

**3****SISMABONUS**

Lo sconto fiscale dedicato alla messa in sicurezza perde il meccanismo delle premialità. Tutti gli interventi che riguardano le parti strutturali dell'edificio potranno accedere al 110%, senza classificazione dell'edificio, come accadeva in passato

**MESSA IN SICUREZZA**

# Sismabonus, tante tecniche

**Il primo passo è la diagnosi  
Agevolate anche  
demolizione e ricostruzione**

**Andrea Barocci**

Le detrazioni fiscali del vecchio sismabonus, in vigore dal 1° gennaio 2017, si basavano sulla premialità: più veniva migliorata la sicurezza dell'edificio dal punto di vista strutturale e sismico (rappresentata su 8 livelli da A+ a G), più era vantaggioso il beneficio. Dal 1° luglio 2020 è possibile un ulteriore potenziamento dato dal superbonus che, eliminando la premialità e inserendo verifiche tecniche e fiscali più stringenti, porta al 110% qualsiasi detrazione legata a opere strutturali, sia statiche (in precedenza ricomprese nel 50%) che di miglioramento sismico.

Gli interventi possibili sono molteplici. Le tecnologie oggi a disposizione non pongono vincoli al risultato finale che si vuole raggiungere, anzi spesso consentono un'ottimizzazione di tempi e processi, compresa una seria valutazione circa l'opportunità di demolizione e ricostruzione, possibilità contemplata e incrementata dai recenti provvedimenti fiscali e normativi. La considerazione di partenza è che in Italia circa il 75% del patrimonio edilizio è stato costruito in assenza di normative antisismiche; questo non significa necessariamente che sia insicuro, ma è affetto da una sorta di "peccato originale", una lacuna progettuale e realizzativa da verificare e, eventualmente, tentare di colmare.

Fatta questa premessa, è evidente che le scelte vanno calibrate sul parametro della sostenibilità; quest'ultima, a sua volta, sarà formata da una componente economica (quanto siamo disposti a spendere per migliorare il comportamento antisismico del nostro edificio, anche in proporzione al valore di una nuova

costruzione?) e da una componente umana (quali disagi e interferenze nella quotidianità possiamo sopportare per un cantiere?).

Il punto di partenza quindi è una corretta diagnosi effettuata da un professionista specializzato. È difficile fare una descrizione accurata di tutte le tecnologie esistenti, tuttavia i vari tipi di intervento possono essere raggruppati in funzione dell'effetto che producono sull'edificio. La resistenza sismica dipende dal confronto tra la domanda, cioè gli effetti sulla struttura derivanti dal sisma, con la capacità della struttura o degli elementi strutturali di resistere (o asscondere) tali forze (o spostamenti) senza danneggiarsi.

Alcuni esempi d'intervento per edifici in cemento armato: riduzione delle irregolarità, inserimento di pareti controventanti in cemento armato o in acciaio, incamiciatura degli elementi strutturali, fasciature in materiali compositi, cerchiaggio attivo dei manufatti (sistema Cam). Alcuni esempi d'intervento per edifici in muratura: ottenimento del comportamento scatolare, placcaggio, inserimento diffuso di connessioni trasversali. Questa tecnica mira a consolidare una muratura priva, o particolarmente scarsa, di "diatoni", cioè di quegli elementi trasversali in grado di collegare i paramenti murari e che garantiscono un comportamento monolitico del pannello.

Esistono poi tecnologie per il miglioramento delle strutture prefabbricate o per isolare l'edificio in modo che non risenta dell'azione sismica o che sia in grado di dissiparla. Da ultima, ma non in termini economici e tecnici, è bene valutare la demolizione e ricostruzione, possibilità - come detto prima - contemplata e incrementata dai recenti provvedimenti fiscali e normativi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**CHRISTIAN SOLINAS** L'autodifesa del governatore della Sardegna  
"Negli ultimi anni troppo immobilismo. Coniugo ambiente e sviluppo"  
**“Nessuna legge del cemento  
Ma l’edilizia deve lavorare”**

**L'INTERVISTA**  
NICOLA PINNA

**L**a questione era rimasta quasi nascosta, sommersa nel solito dibattito tra maggioranza e opposizione. Fuori dalla Sardegna non se n'era saputo nulla e la polemica sulla nuova legge regionale che dovrebbe svincolare gli interventi urbanistici dal parere della Sovrintendenza non aveva suscitato indignazione. Ora il Ministero dell'Ambiente chiede l'intervento della Corte costituzionale e il governatore Christian Solinas rassicura: non ci sarà una stagione di cementificazione. **Quale necessità vi ha spinto ad approvare la legge sull'interpretazione autentica?** «Assicurare ai sardi regole certe e uguali per tutti. Un sistema chiaro, severo ed equo. Chi ci accusa di essere amici del cemento sbaglia». **Perché la Regione vuole evitare il controllo della Sovrintendenza?** «Un conto è il controllo, altro è il commissariamento perpetuo di una Regione». **Cosa cambia sulla pianificazione in Sardegna?** «La tutela dell'ambiente e del paesaggio resta il punto fermo. Vogliamo però coniugarla con il lavoro e lo sviluppo. Vogliamo che nell'ambiente vivano e lavorino gli uomini e le donne, anche

quelli del settore dell'edilizia che ha perso 30 mila posti e oltre la metà delle imprese. Non cementificazione, ma riqualificazione del patrimonio edilizio». **I maligni sostengono che la strategia di una legge di «interpretazione autentica» del vecchio Ppr fosse utile a sbloccare molti progetti. Falso?** «Sì. Il problema si è posto con urgenza per sbloccare a 4 corsie tra Sassari e Alghero, fermo da anni. Un'opera strategica bloccata dai burocrati ministeriali». **Quali sono le opere che ora sono consentite e prima no?** «Nessuna nuova costruzione sulla spiaggia o nella fascia dei 300 metri. Solo riqualificazione con piccoli premi volumetrici abbinati all'esistente e legati al potenziamento delle strutture ricettive». **Avete in mente di modificare il Ppr che ha fatto della Sardegna un esempio a livello internazionale?** «Un esempio di tutela ma anche di immobilismo. Negli ultimi vent'anni i Comuni non sono riusciti ad adeguare i propri strumenti urbanistici al Ppr». **Le coste della Sardegna sono al sicuro? Non c'è il rischio di una nuova stagione di edificazione selvaggia?** «Nessun rischio. La nostra parola d'ordine è: riqualificare, rendere la Sardegna più bella e accogliente». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Su La Stampa**



Sul giornale di ieri il pezzo di Mario Tozzi sulla legge regionale sarda che rischia di inaugurare una stagione di cementificazione.



Il governatore Solinas



LAVORI

Santa Bona più sicura con il depuratore e le strade nuove

CIPOLLA / PAGINA 17



Santa Bona Vecchia pronta dopo due anni «Ora più sicurezza e stop agli allagamenti»

Ieri l'inaugurazione dell'opera con 5 mesi di ritardo. Un cantiere infinito tra rinvii e problemi. Trecento allacci al depuratore

Ci sono voluti cinque mesi in più del previsto, è stato uno dei cantieri stradali più lunghi e impattanti degli ultimi anni, ma finalmente ieri i residenti di Santa Bona Vecchia hanno potuto ricominciare a circolare liberamente. Il sindaco Mario Conte e l'assessore ai lavori pubblici Sandro Zampese hanno tagliato il nastro della "nuova" via Santa Bona Vecchia, completamente rifatta nel tratto tra via Genova e via Fossaggera. «In questa zona non ci saranno più allagamenti», ha detto il primo cittadino, che non ha mancato di ringraziare l'ex assessore ai lavori pubblici Ofelio Michielan, a cui si devono progetto e appalto.

CANTIERE DIFFICILE

«Ora puntiamo a realizzare, entro la fine del mandato, anche le altre due parti della via, fino alla Strada Ovest e fino a Ponzano. Abbiamo messo i rallentatori, ma invitiamo tutti ad andare piano su questa strada, su cui si affacciano molte abitazioni». Sandro Zampese non ha mancato di sottolineare come «sia stato un cantiere difficile, in cui però non abbiamo praticamente interdetto la circolazione». Un cantiere condotto a quattro mani, perché

oltre a Ca' Sugana di mezzo c'era Ats che ha provveduto a realizzare tutti i sottoservizi, allacciando 300 residenti in più al depuratore, e consentendo di smantellare progressivamente il piccolo depuratore di via Mandruzzato. Il cantiere, su cui hanno lavorato dal 20 agosto del 2018 Brussi Costruzioni, Lf, Andreola e Manzato, è costato 1 milione 848 mila euro, di cui 265 mila a carico di Altro Trevigiano servizi.

RISCHIO IDRAULICO RIDOTTO

Due i piani su cui si è lavorato: quello idraulico, per scongiurare gli allagamenti delle abitazioni della zona, e quello viabilistico, con l'allargamento delle strade e ricavando uno spazio anche per bici e pedoni, sebbene non si tratti di una pista ciclabile. Per quanto riguarda la prima parte è stata realizzata una condotta della fognatura nera lunga 485 metri, da Via Ossero fino a circa 40 metri a nord di Via Fossaggera, ed è stato ricostruito l'acquedotto per circa 650 metri, con i relativi allacciamenti alle utenze private, da Via Genova fino a 65 metri circa a nord di Via Fossaggera. Inoltre per ridurre il rischio idraulico è stata realizzata un bacino di laminazione di circa 3.500 mq tra vicolo Mandruzzato

e via Celsi, che consentirà di assorbire duemila metri cubi di acqua.

LA SICUREZZA STRADALE

Per allargare la strada è stato necessario tombinare il fossato a est, in modo da recuperare spazio per i pedoni e i ciclisti. Insufficiente la metratura per realizzare una vera pista ciclabile, ma lo spazio a lato della carreggiata aumenta di certo la sicurezza. Diversi gli ostacoli incontrati dal cantiere, dalle analisi sulla potabilità dell'acqua, al rallentamento nell'arrivo dei materiali nel periodo Covid. Cinque mesi in più – la consegna prevista dai lavori era il 2 marzo – che però hanno consentito di realizzare subito l'impianto di illuminazione pubblica e l'asfaltatura definitiva, escluse dall'appalto. —

FEDERICO CIPOLLA

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

**IL PIANO**

## Un nuovo intervento fino alla Strada Ovest

«Entro fine mandato vogliamo completare il collegamento fino al confine con Ponzano». Il sindaco Mario Conte preme sull'acceleratore dei lavori pubblici, annunciando nuovi cantieri in via Santa Bona Vecchia. Due le priorità, riasfaltare il tratto da via Genova fino all'incrocio della Strada Ovest e completare la parte nord fino al confine comunale. Per il primo intervento non ci vorrà molto, l'assessore Sandro Zampese ha assicurato che «ci sono già i soldi. Dobbia-

mo solo inserirlo nella programmazione poi si potrà partire». Lavori ormai diventati improcrastinabili, visto che negli anni scorsi tra fibra ottica e interventi sui sottoservizi il tratto di strada è diventato una corsa ad ostacoli. Una tortura per tutti gli automobilisti, e un pericolo per i ciclisti che provano a dribblarli, finendo in mezzo alla carreggiata. Più complicato invece l'intervento sulla seconda parte della strada, quella che arriva fino a Ponzano. «È un lavoro molto one-

roso, e nei prossimi mesi vogliamo trovare le risorse per realizzarlo. L'obiettivo è quanto meno aprire il cantiere prima della fine del mandato. Questa strada», aggiunge Conte, «è sempre più frequentata dai cittadini e da chi viene in città per motivi di lavoro, è necessario metterla in sicurezza». Un cantiere complesso che richiederà probabilmente anche in questo caso il tombinamento di un fossato. Intanto arriva il plauso dall'associazione di quartiere Quartieri Vivi e Attivi di Enrico Renosto: «Siamo contenti che sia stato portato a termine un intervento che ormai dal 2008 veniva richiesto dal quartiere. Potevano esserci ulteriori migliorie, ma è un'opera che aiuterà la vivibilità del quartiere». —

F.C.

**LA "CICLOPOLITANA"**

## A settembre i cartelli in attesa delle piste

Alla fine delle vacanze inizierà il posizionamento dei cartelli della ciclopoltana. Ca' Sugana ha già ordinato la segnaletica orizzontale colorata delle diverse "linee" ciclabili per arrivare in città, e dopo ferragosto dovrebbe vedere la merce arrivare in magazzino. Insomma a settembre scatterà il piano, su cui la giunta scommette molto per convincere i trevigiani ad utilizzare la bicicletta. Tempi

più lunghi invece per la realizzazione delle piste ciclabili. Quella da Casier a Treviso su via Sant'Antonino è in fase di progettazione, ma sarà oggetto di trattativa anche con Veneto Strade. Procede invece più a rilento il progetto per via Castagnole. Dovranno essere realizzati degli espropri, e con ogni probabilità nemmeno il 2021 sarà l'anno del cantiere. —

F.C.



Più larga, ben asfaltata e con molti sottoservizi, ecco la "nuova" via Santa Bona Vecchia



Ieri mattina il taglio del nastro dopo la fine dei lavori

# PONTE S. GIORGIO, IL GIORNO DELLA RINASCITA

Euroedile di Paese tra le imprese che hanno firmato l'opera: «Nemmeno il lockdown ci ha fermato»

MENDUNI E DE POLO / PAGINE 2 E 3



Nereo Parisotto, titolare della Euroedile di Paese, racconta i cinque mesi di cantiere sul viadotto di Genova

## «Sospesi nel vuoto a 50 metri d'altezza nemmeno il lockdown ci ha fermati»

**C'**è anche un'azienda trevigiana sotto l'arcobaleno che illumina il nuovo Ponte San Giorgio a Genova: è la Euroedile di Paese, che sull'ormai ex Ponte Morandi ha lavorato a una rampa di raccordo costruendo i ponteggi per la ristrutturazione. Anche su questo raccordo nel febbraio scorso erano state rilevate alcune criticità strutturali che dovevano essere sistemate per rendere possibile l'apertura del nuovo viadotto, Euroedile quindi ha progettato «un ponteggio elettrico per la ristrutturazione dei muri laterali, mai montato prima su una pendenza vicina al 40%» fa sapere il titolare Nereo Parisotto. **Guardando il viadotto, qual è la porzione su cui avete lavorato?**

«Dando le spalle al mare, è il raccordo a destra. Il ponte si infila dentro la montagna da una parte con due gallerie, dall'altra abbiamo fatto "l'elicoidale" che lo fa immettere sull'autostrada verso Milano».

**È una porzione di ponte rimasta in piedi dopo il crollo di due anni fa, che tipo di intervento serviva quindi?**

«Parliamo di una sorta di rampa sulla quale bisognava far lavorare moltissime maestranze, perché i tempi di lavorazione erano stretti. Dovevano rinforzare le colonne, rifare i cordoli e l'impalcato. Ci siamo chiesti in che modo tante imprese potessero lavorare contemporaneamente, e abbiamo concepito un ponteggio particolare,

mai provato prima, che prevede una struttura molto snella per non occupare le vie di corsa superiori, e consente di lasciare spazio ad altre aziende. C'erano crepe e ammaloramenti gravi da sistemare».

**Difficoltà operative e rischi particolari?**

«Un ponteggio sospeso montato in curva è sempre complicato. Qui eravamo a 50 metri d'altezza, e la curva aveva un raggio strettissimo. La sfida era anche sui tempi, ci chiedevano di fare in fretta e ci abbiamo messo cinque mesi, un tempo rapidissimo per un'opera del genere».

**E con il lockdown in mezzo.**

«Abbiamo sempre lavorato, ma è stata una corsa a ostacoli. Noi veneti siamo andati in lockdown qualche giorno prima delle altre regioni, e per noi è stato un grosso problema. Non nego che nei primissimi giorni ci fosse anche parecchia diffidenza nei nostri confronti. Poi però il lockdown ha coinvolto tutta Italia, e le persone hanno capito. Grosse difficoltà operative, comunque: non era facile trovare da mangiare o da dormire, bisognava procurarsi le mascherine e fare la massima attenzione».

**Quante persone hanno lavorato a Genova?**

«Hanno lavorato sul sito una quindicina di persone, altri sono rimasti a Treviso (ingegneri e progettisti, addetti alla preparazione dei materiali), in totale una trentina di addetti».

**Imprevisti?**

«No, abbiamo qualche santo protettore evidentemente. Studiamo tutto nei minimi dettagli, siamo su 47 cantieri in contemporanea, cerchiamo di prevedere tutto ma qualcosa di imprevedibile c'è sempre. Finora è andato tutto bene».

**Quanto vale economicamente un cantiere del genere?**

«Diciamo che è un cantiere importante. Ci hanno chiamati per la nostra bravura, non fatemi dire cifre. Siamo orgogliosi di quello che abbiamo fatto, con una tecnologia ad altissimi livelli mai utilizzata prima».

**E oltre il valore economico, cos'ha significato per voi lavorare su un luogo come questo?**

«Emotivamente è stato fortissimo. I ragazzi sapevano che partivano con l'auto da Treviso e non avrebbero trovato da dormire e da mangiare, ma nessuno ha mai detto di no, né sollevato obiezioni. Partivano e andavano. Volevano esserci, sapevano di lavorare a un'impresa di grande significato». —

ANDREA DE POLO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Paolo Possamai

Tiratura: 13592 - Diffusione: 10779 - Lettori: 144000: da enti certificatori o autocertificati



1) I ponteggi della Euroedile su una porzione dell'ex Ponte Morandi di Genova, ribattezzato Ponte San Giorgio; 2) il titolare della Euroedile di Paese, Nereo Parisotto, sul cantiere dell'opera a Genova (in alto a sinistra, Parisotto); 3) un operaio della Euroedile sul cantiere: gli operai (una quindicina) hanno lavorato per cinque mesi a un'altezza di 50 metri

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO