

## Rassegna del 14/08/2020

### ANCE VENETO

14/08/2020	Giornale di Vicenza	10	Ance difende il Piano Casa Resta il nodo sui recuperi	...	1
<b>SCENARIO</b>					
14/08/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	10	Maltempo e danni Il Pd alla maggioranza: «Serve più attenzione al consumo del suolo»	Forin Raffaella	2
14/08/2020	Gazzettino	13	«Un commissario per l'alta velocità»	Giacon Mauro	3
14/08/2020	Gazzettino Padova	13	Fondi regionali: ok alla rotatoria sulla via del Mare	N.B.	5
14/08/2020	Gazzettino Padova	17	Il cemento avanza, ma in frenata	Piva Lucio	6
14/08/2020	Gazzettino Venezia	12	Raccolta di fondi per i marinai della nave bloccata - Nave sequestrata, gara solidale	Trevisan Elisa	8
14/08/2020	Gazzettino Venezia	7	«Salvaguardia scippata alla città»	Fullin Michele	10
14/08/2020	Gazzettino Venezia	7	Via ai lavori per la Vida. Il comitato: «Vanno sospesi»	Cardona Tullio	12
14/08/2020	Gazzettino Venezia	7	Al timone resta Lucio Nordio	...	14
14/08/2020	Gazzettino Venezia	8	Pratiche edilizie, l'opposizione attacca Zanella: «Nessuna riduzione dei temp	Babbo Giuseppe	15
14/08/2020	Giornale di Vicenza	14	Debba raddoppia, dall'autostrada 9 milioni	Negrin Nicola	16
14/08/2020	Giornale di Vicenza	14	Tav, il Pd attacca la Lega «Sempre contro l'opera»	...	19
14/08/2020	Italia Oggi	34	Appalti a quota 170 miliardi	Mascolini Andrea	20
14/08/2020	Mattino Padova	17	Via alla gara d'appalto per il nuovo euganeo stadio pronto nel 2021 - Euganeo, al via l'assegnazione dei lavori Il nuovo stadio pronto il prossimo anno	Rafaschieri	21
14/08/2020	Mattino Padova	17	Intervista a Diego Bonavina - «Con questo piano Padova ovest diventerà una cittadella sportiva»	R.R.	23
14/08/2020	Mattino Padova	20	«Alta Velocità servono tempi brevi Il governo preveda un commissario»	Sandre Riccardo	24
14/08/2020	Mattino Padova	20	Lonardi: «I nuovi binari vengano interrati le risorse ci sarebbero»	Rafaschieri Roberto	26
14/08/2020	Mattino Padova	34	Il Comune cede all'Ater l'area Peep di Lion per costruire 10 alloggi	Jaber Rashad	27
14/08/2020	Nuova Venezia	17	Agenzia, i dubbi e le polemiche sui poteri romani e l'incognita Mose	Vitucci Alberto	29
14/08/2020	Nuova Venezia	17	Corila, 10 milioni di studi Il Consorzio li blocca «Servono verifiche»	A.V.	31
14/08/2020	Nuova Venezia	31	Rotatorie, corsa contro il tempo per ultimarle per metà settembre	...	32
14/08/2020	Nuova Venezia	36	Porta Nord, i lavori slittano di almeno un altro anno	Cagnassi Giovanni	33
14/08/2020	Piccolo Trieste	18	Un edificio su 5 in centro potrà essere demolito - Un quinto degli edifici nel centro storico potrà essere demolito e ricostruito	Greco Massimo	34
14/08/2020	Sole 24 Ore	21	Regole sul Durc in contrasto e dubbi sui mezzi di prova	Caiazza Luigi	36
14/08/2020	Tribuna-Treviso	37	A27, i sindaci chiedono un nuovo casello «Conegliano Nord servirà 140 aziende»	Dal Mas Francesco	37

**LEGGIE CATEGORIE.** Il presidente dei costruttori a fianco della Regione

# Ance difende il Piano Casa Resta il nodo sui recuperi

Ghiotti: «Con il nostro contributo al ricorso tutelati gli effetti positivi di questo strumento»

Il via libera della Corte costituzionale al Piano casa Veneto rappresenta un passaggio fondamentale per il presidente dell'Ance veneto, Paolo Ghiotti. L'associazione è stata a fianco della Regione nei ricorsi alla Corte Costituzionale che è stato accolto e quello ancora sospeso che riguarda la legge su "Disposizioni per la regolarizzazione delle opere edilizie eseguite in parziale difformità prima dell'entrata in vigore della legge del 1977. «È fondamentale - spiega il presidente - che queste due leggi possano essere applicate perché consentono di abbattere alcuni ostacoli della burocrazia. Con l'ecobonus, inoltre, possono diventare uno stimolo importante per intervenire sugli immobili attraverso la rigenerazione e la riqualificazione dando così ossigeno alle imprese edili».

La sentenza favorevole della Corte Costituzionale sulla questione delle distanze tra edifici contenute nel Piano casa è per Ghiotti «una vittoria importante che riconosce anche le istanze ed i rilievi posti da Ance che ha ricorso insieme alla Regione ed all'Ance. Ci auguriamo che la sentenza metta la parola fine alle controversie e permetta al Piano casa di liberare gli effetti positivi sull'edilizia senza scontrarsi con i freni della burocrazia». Nello specifico, la Corte ha dichiarato infondate tutte le questioni sollevate, che riguardavano la presunta illegittimità della norma di interpretazione che considerava inderogabili le sole distanze previste da disposizioni statali, e non anche quelle

stabilite da strumenti urbanistici e regolamenti comunali.

«Con il nostro contributo al ricorso che ha prodotto una decisione favorevole abbiamo voluto tutelare fino in fondo il Piano casa e gli effetti positivi in grado di dipanare su tutto il sistema dell'edilizia. La sentenza rappresenta un segnale importante perché ribadisce la competenza della Regione su una materia delicata come quella dell'urbanistica. È questo il percorso giusto per consentire una filiera delle decisioni rapida e attenta ai bisogni dei cittadini e delle imprese». Ghiotti, poi, esprime la sua preoccupazione per la possibile bocciatura da parte della Corte Costituzionale della legge regionale sulle disposizioni per la regolarizzazione delle opere edilizie eseguite in parziale difformità impugnata dal Governo: «L'impossibilità di applicare questa legge rischia di far desistere tutti i soggetti che vogliono recuperare un immobile. Dal punto di vista pratico da una parte c'è chi vorrebbe cedere gli immobili o dall'altra parte chi vorrebbe recuperare o ristrutturare gli stessi si troverebbe di fronte un ostacolo insuperabile che preclude tanto l'alienazione, la trasformazione o il recupero. La Regione ha costruito una legge che ricalca l'impianto di quella dell'Emilia Romagna, ma il Governo ha impugnato solo quella del Veneto. È complesso e lo è ancor di più per le imprese di Ance comprenderne le ragioni di questa scelta perché in questo modo si bloccano gli investimenti di rigenerazione ed l'applicazione dell'ecobonus sugli interventi realizzati che andrebbero a svecchiare il patrimonio immobiliare del territorio». •



Paolo Ghiotti, Ance Veneto

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Il nuovo piano interventi farà  
consumare il 50% di terreno»

## Maltempo e danni Il Pd alla maggioranza: «Serve più attenzione al consumo del suolo»

**BASSANO** «Consumo di suolo: facciamo più attenzione». È l'appello del Pd bassanese alla maggioranza di centrodestra dopo gli ultimi, violenti eventi atmosferici abbattutisi sul territorio causando ingenti danni. Situazioni che nell'ultimo periodo di sono più volte ripetute coinvolgendo in particolare le zone collinari di Valrovina, Campese, San Michele e Sant'Eusebio.

«Bombe d'acqua che il terreno, non debitamente e costantemente curato, non è più in grado di reggere - osserva Paola Bertoncello, capogruppo dei Dem in consiglio comunale - Dobbiamo pensare a questi eventi ogni volta che sfruttiamo anche solo un metro quadro di terreno. Motivo per cui invitiamo l'amministrazione a porre particolare attenzione alle future scelte di trasformazione urbanistica del suolo».

I Dem bassanesi esprimono grande preoccupazione per le intenzioni della maggioranza. «Con la prima variante al Piano degli interventi, intenderebbe destinare nei prossimi cinque anni 130mila metri quadrati a consumo di suolo - sostengono - Il Pat approvato dall'amministrazione Poletto, seguendo le linee guida regionali, prevede un consumo di 260mila metri quadrati fino al 2050». E ancora: «Nei prossimi cinque anni ci apprestiamo a consumare il 50 per cento del terreno edificabile che dovrebbe essere previsto in 30 anni - dichiara la consigliera Pd Chiara Campana - Gli abitanti di Valrovina, San Michele, Campese e Sant' Eusebio che hanno subito danni da maltempo non sono stati semplicemente "sfortunati", come dichiarato dall'assessore Andrea Zonta nell'ultimo consiglio comunale, e la mozione sul cambiamento climatico non è "aria fritta", come bollata dal capogruppo della Lega, Roberto Gerin». Le due consigliere invitano la maggioranza a porre estrema attenzione sul consumo di suolo «in quanto ne va della sicurezza e del benessere dei cittadini».

Aggiunge Luigi Tasca, segretario Dem cittadino: «Non siamo per bloccare tutto: le esigenze dei privati e aziende per ampliamenti e nuove edificazioni vanno valutate con attenzione. Crediamo, inoltre, che il patrimonio immobiliare bassanese sia sufficiente a coprire l'attuale fabbisogno e che gli sforzi dell'amministrazione dovrebbero essere indirizzati per incentivare la ristrutturazione, la riqualificazione e l'efficientamento energetico».

**Raffaella Forin**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# «Un commissario per l'alta velocità»

► Il presidente vicario di Assindustria Venetocentro Massimo Finco chiede di accelerare i lavori per completare la linea Verona-Venezia ► L'istanza al ministro De Micheli perché sia inserita tra i progetti da finanziare con il Recovery Fund e con procedure eccezionali

## GLI INDUSTRIALI

**PADOVA** «La tratta dell'Alta velocità a est di Verona e fino a Venezia sia finanziata con le risorse europee per il suo alto valore strategico e venga inserita dal ministero delle Infrastrutture tra i progetti da commissariare». Secco e preciso il presidente vicario di Assindustria Venetocentro, Massimo Finco dopo che lunedì scorso il ministro Paola De Micheli, i vertici di Ferrovie, il presidente Zaia e il sindaco di Padova, Giordani, hanno firmato l'accordo per avviare la progettazione del nuovo scalo padovano compreso nell'asse ferroviario con Vicenza, valore 3 miliardi.

Finco sollecita l'inserimento fra l'elenco di opere da affidare a un commissario, sul modello Genova, che è in preparazione da parte del Ministero. Ipotesi che il ministro Paola De Micheli aveva annunciato a Padova. Una richiesta che si affianca a quella di mettere l'Alta velocità veneta nel piano "Italia veloce" a cura del Mit.

È stato proprio Finco nel settembre del 2019 a sollecitare la politica ad uscire dal torpore visto che il sistema Padova e tutto il Veneto centrale rappresentano il 40% del valore aggiunto del manifatturiero regionale. Ma sull'Alta velocità era stallo totale. La settimana scorsa invece, lo stesso giorno è stato firmato anche il contratto per la tratta Vero-

na-Vicenza, 1 miliardo la prima tranche.

«La firma dell'addendum al protocollo di intesa per il nodo ferroviario di Padova ha il merito di fissare con definitiva chiarezza i rispettivi impegni progettuali e realizzativi rimasti a lungo ambigui, e perciò eludibili, sull'Alta Velocità da Vicenza a Padova, sulla riqualificazione dell'attuale stazione di Padova centrale, sul raddoppio del binario di Interporto o su ogni soluzione che possa incrementare la capacità di carico e movimentazione indispensabile per supportare la crescita dei traffici e valorizzare l'investimento nelle nuove gru a portale» dice Finco.

## I NODI

«Nodi decisivi per la competitività e l'attrattività di tutto il Veneto centrale e rilancia, mi auguro definitivamente, il completamento di un'opera di cui oggi avvertiamo tutta l'urgenza come il Sistema ferroviario metropolitano regionale (Sfmr)». «È un esito istituzionale e un punto di chiarezza lungamente atteso, fortemente voluto e sostenuto in ogni modo e in ogni sede da Assindustria Venetocentro. Il rafforzamento della dotazione infrastrutturale e logistica è condizione imprescindibile per la ripartenza di un'area a forte vocazione manifatturiera, al crocevia dei flussi merci e passeggeri verso

gli altri Paesi europei, verso i quali è rivolto il 63% delle nostre esportazioni». Ma ci sono delle condizioni da rispettare. «Deve essere fatto con un'azione determinata e continuativa, con investimenti e tempi certi, coinvolgendo i territori, a cominciare da quelli trainanti il resto del Paese, semplificando e velocizzando procedure e finanziamenti, anche con procedure eccezionali, laddove necessario, come avvenuto a Genova».

## TEMPI RAPIDI

«Se le infrastrutture rappresentano davvero il volano della nostra ripresa, i tempi lunghi dei nostri cantieri sono una palla al piede. Otto-dieci anni per l'Alta Velocità a est di Verona fino a Padova sono drammaticamente incompatibili con i tempi dell'economia e della competizione internazionale. Per questo chiediamo alla signora ministro De Micheli e al governo e per le sue competenze alla Regione, che l'Alta velocità da Verona a Venezia possa rientrare tra i progetti da finanziare attraverso il Recovery Fund e sia inserita tra quelli da commissariare per abbattere i tempi, in quanto progetto strategico, non solo per il Veneto e l'intero Paese, ma anche per l'Europa, considerato che va a completare il corridoio Mediterraneo dalla Spagna all'Ucraina».

**Mauro Giaccon**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## D'INCÀ: «STOP A IMPIANTO GPL CHIOGGIA UNA VITTORIA»

«Lo stop all'impianto di stoccaggio di gpl a Chioggia è una grande vittoria della città».

Lo ha detto il ministro D'Incà ieri in laguna: l'impianto è stato bloccato con il decreto agosto



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**TRENI Massimi Finco (a destra) chiede il completamento della tratta dell'alta velocità fino a Venezia per il rilancio del Veneto**

# Fondi regionali: ok alla rotatoria sulla via del Mare

**LA GIUNTA DELIBERA  
300MILA EURO  
DI INVESTIMENTO  
IL VICESINDACO:  
«UNO DEI PUNTI NERI  
DELLA VIABILITÀ»**

## CONSELVE

«Possiamo finalmente pensare di mettere la parola fine ad uno dei punti neri della viabilità della Bassa padovana: l'intersezione tra la via del Mare e via Olmo sarà regolata con una rotatoria che metterà in sicurezza il traffico». È soddisfatto il vice sindaco di Conselve e assessore ai lavori pubblici Antonio Ruzzon, dopo aver ricevuto comunicazione che la Giunta Regionale del Veneto, il 6 agosto scorso, ha deliberato una serie di sovvenzioni per importanti opere stradali, tra le quali anche l'incrocio di via Olmo con la Strada Regionale 104. È un punto davvero pericoloso della Monselice Mare, soprattutto con le nebbie: un incrocio a raso, dove chi proviene da Monselice e deve andare a Conselve resta fermo in mezzo alla carreggiata in attesa della svolta a sinistra. Numerosi negli anni gli incidenti proprio in quel punto, alcuni anche mortali: a breve anche questo problema troverà soluzione, come sta avvenendo qualche chilometro più a valle in Comune di Arre, dove è in via di ultimazione la rotatoria con via Sorgaglia.

## IL PROGETTO

«L'infrastruttura - spiega Ruzzon - avrà un costo di cir-

ca 600mila euro, dei quali la Regione finanzia il 50 per cento e di questo siamo davvero grati alla Giunta del Veneto per aver compreso l'indifferibilità dell'intervento». Per la somma rimanente il Comune di Conselve è impegnato in serrate trattative con Veneto Strade, che potrebbe compartecipare alla spesa. «In ogni caso - mette le mani avanti Ruzzon - il Comune è in grado di intervenire per la sua parte, si tratta della sicurezza di tutti coloro, e sono tanti, che si trovano a passare per quell'incrocio. Questo è uno dei punti più rilevanti del nostro programma elettorale». E aggiunge: «Nel tempo sono state ipotizzate anche altre soluzioni, come un cavalcavia con un sottopasso, ma bisogna fare i conti con le disponibilità finanziarie e mettere a frutto ciò che è possibile in tempi celeri».

## LO STUDIO

Al momento vi è uno studio di fattibilità dell'opera, ma l'amministrazione guidata dal sindaco Alberta Boccardo conta di poter procedere con i progetti preliminari ed esecutivo nei prossimi mesi, così da mettere in cantiere la nuova rotatoria già entro il 2021. Pur essendo quasi a confine con il comune di Tribano, l'incrocio di via Olmo con la Strada del Mare è tutto nel territorio comunale di Conselve e questo potrà accelerare l'iter burocratico, che l'ufficio tecnico comunale avvierà a breve.

**N.B.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**INCROCIO PERICOLOSO** Sorgerà una rotatoria tra la via del Mare e via Olmo, dove negli anni si sono verificati molti incidenti

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



# Il cemento avanza, ma in frenata

► Analisi del consumo di suolo: è aumentato negli ultimi 5 anni, ► La crescita è comunque meno forte che nel passato: Abano e nel polo termale, nelle due città capofila e in 3 comuni collinari Montegrotto con un + 26/29 per cento, sui Colli impatto minore

## ABANO/COLLI

Non sono i formidabili salti in avanti registrati una decina di anni fa, quando la percentuale del consumo di suolo viaggiava in zona termale su valori compresi fra il 30 ed il 40 per cento. Ma nonostante le percentuali di incremento si siano notevolmente abbassate, il trend positivo del terreno "fagocitato" da case, appartamenti o capannoni registrato negli ultimi cinque anni nei comuni dei Colli e delle Terme, evidenzia che l'obiettivo di un tasso a "cemento zero" sia ancora lontano da raggiungere.

## NIENTE "CEMENTO ZERO"

Basta però mettere a confronto le percentuali di suolo "sacrificato" in zona termale, rispetto a quanto si registra nei territori collinari, peraltro soggetti a forti limiti costruttivi dalle norme paesaggistiche, per capire come il trend proceda con passo diverso.

Ad Abano, ad esempio, secondo i dati forniti dalla banca nazionale statistica di Ispra Ambiente, la percentuale del suolo consumato rispetto alla superficie territoriale è salita in percentuale dal 29,3% del 2015 al 29,8 del 2019. In termini netti di superficie di costruzione si è passati dai 626 ettari di cinque anni prima ai 637 di un anno fa.

Dati in leggera crescita, secondo quando commenta sui social il sindaco Federico Barbierato, ma nemmeno commisurabili con quelli di un decennio fa. «E che rendono possibi-

le - osserva il primo cittadino - il raggiungimento dell'obiettivo di città a crescita zero di cementificazione sin dai prossimi anni». La percentuale del territorio concessa al cemento è in crescita lenta ma costante anche nella vicina Montegrotto.

Dalla percentuale di suolo costruito del 26,4% del 2015, si è saliti, lo scorso anno, a quella del 26,9. Ma anche in questo trend positivo che ha portato da 405 a 412 gli ettari destinati alle costruzioni si trovano ragioni pregresse.

## PESANO GLI HOTEL DISMESSI

«In parte paghiamo - ha infatti sottolineato il sindaco, Riccardo Mortandello - scelte fortemente orientate alle costruzioni avvenute fra il 2011 ed il 2012, senza contare il peso esercitato sul territorio dagli hotel dismessi. Se il processo sale ora più lentamente lo si deve ad una politica di mero consolidamento che prelude ad un'inversione di rotta, nonostante sia difficile porre argini alla vocazione costruttiva di alcune zone».

C'è allora da chiedersi a quale valore potrebbero spingersi le percentuali in crescita se si sbloccasse la crisi del settore edilizio. Dove il mattone non sembra "tirare", come ad esempio nella zona di Battaglia, l'indice di cementificazione resta appiattito, alzandosi dal 16,3% di consumo del suolo del 2015 al 16,4% dell'anno scorso.

Altra storia è invece quella

che si legge nell'ambiente collinare. Il capitolo più eloquente è quello legato al territorio di Galzignano, dove la percentuale di suolo consumato pari al 10,5% della superficie totale nel 2015 si innalza appena di un decimo di punto nel 2019. Più o meno simile il trend nel Comune di Torreglia. La cementificazione, al 14,9% del 2015 e bloccata allo stesso valore per quattro anni di seguito, si assesta al 15% nel 2019.

## 5 ANNI DI RALLENTAMENTO

Per dirla in cifre gli ettari destinati al cemento sono passati da 281 a 283 in cinque anni. Storia quasi uguale a Teolo. La percentuale di suolo consumato nel 2015 quantificata nel 13,7% della superficie comunale, non va oltre il 13,8% cinque anni dopo portando a 430 da 428 gli ettari consumati.

Tutto legato ai limiti imposti dal Parco Colli? Non solo.

«Fino ad un decennio fa - ha infatti spiegato il sindaco di Galzignano, Riccardo Masin - si costruiva a macchia di leopardo. Ora la scelta di costruire è prevista negli strumenti urbanistici solo nelle cosiddette "aree di completamento" che sorgono a ridosso dei nuclei abitati. Si tratta di scelte di politica territoriale precise, frutto di una altrettanto decisa volontà politica».

In parole povere al cemento vanno sacrificati pochi ambiti, precisamente definiti. Destinando il resto alla sola ristrutturazione, nel rispetto della vocazione paesaggistica locale.

**Lucio Piva**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IL SINDACO APONENSE BARBIERATO: «DA NOI DATI IN SALITA MA NON COMMISURABILI CON QUELLI DI UN DECENNIO FA»**





**CASE, HOTEL, CAPANNONI** Una veduta suggestiva del territorio termale e aponense: bellezze e cemento

**Mestre**

**Raccolta di fondi per i marinai della nave bloccata**

Scatta la gara di solidarietà per aiutare i 13 marittimi azeri a bordo della nave turca sotto sequestro in una banchina di Porto Marghera. L'Autorità di sistema portuale ha aperto un conto corrente per raccogliere fondi finalizzati a garantire carburante e viveri a bordo della nave. Il personale a bordo soffre già i disagi per la lunga permanenza in mare della nave.

Trevisan a pagina XII

# Nave sequestrata, gara solidale

► A bordo mancano viveri e carburante ► I marittimi da due mesi attendono L'Autorità portuale apre un conto il pagamento degli stipendi arretrati

**DISAGI FISICI E PSICOLOGICI PER L'EQUIPAGGIO DOPO LA LUNGA PERMANENZA IN MARE E L'ISOLAMENTO**

**L'EMERGENZA**

**MARGHERA** Dopo aver messo in sicurezza la nave sequestrata, in modo che altre navi non corrano il rischio di andarle a sbattere contro, adesso è il momento della solidarietà. Perché i 13 marittimi a bordo della Zeynalabdin Tagiyev hanno scorte alimentari per pochissimi giorni, non hanno acqua corrente, e pure il gasolio sta scarseggiando così rischiano di dover spegnere i generatori e restare senza aria condizionata, costretti a vivere dentro un forno di metallo.

**LA MOBILITAZIONE**

Così ieri l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas) ha inviato una lettera all'intera comunità portuale veneziana per avviare una raccolta fondi a favore dell'equipaggio della nave M/N Zeinabaldyn Tagiyev, che si tro-

va in stato di sequestro conservativo chiesto da alcuni creditori e che, dopo due mesi in rada davanti a Malamocco, è stata fatta ormeggiare a una banchina inutilizzata del Porto, l'ex Italiana Coke, nel canale industriale Nord dove c'è anche lo stabilimento Fincantieri.

Nei giorni scorsi Paolo Siligato, del sindacato mondiale Itf, e Andrea Pesce di Stella Maris' Friends erano saliti a bordo per capire come aiutare quelle persone che parlano quasi solo turco essendo azeri e che da gennaio non prendono lo stipendio, avendo accumulato circa 140mila dollari di crediti nei confronti della compagnia Palmali Deniz Cilik il cui armatore è in bancarotta (con un buco di 900 milioni di dollari e varie navi bloccate in giro per il mondo, comprese due nel porto di Oristano, due a Ravenna e questa a Venezia) ed è pure in prigione perché accusato di aver in qualche modo partecipato al tentato golpe contro il premier turco Erdogan del 2016.

Le 13 persone dell'equipaggio evidenziano disagi di natura fisica e psicologica per la lunga permanenza in mare e per la mancanza di comunicazioni verso l'esterno ma la situazione, appunto, potrebbe peggiorare per

la carenza di viveri e di carburante. Il Comitato per il Welfare della Gente di Mare di Venezia, istituito per affrontare questo tipo di emergenze, sta verificando se serve assistenza medica e amministrativa, e si sta attivando per rifornire l'equipaggio di viveri e cercando di favorire il rimpatrio dei suoi membri i quali, però, non vogliono abbandonare la nave senza la garanzia che vengano pagati gli stipendi arretrati. «Tutto ciò però non è abbastanza, serve l'aiuto delle nostre imprese, nello spirito di solidarietà che da sempre contraddistingue il Porto di Venezia e la sua gente - dichiara Gianandrea Todesco, direttore Programmazione e finanza e coordinamento operativo e portuale dell'Adspmas - A questo proposito è stato istituito un conto corrente cui destinare le donazioni che serviranno a scongiurare un black-out della nave». Le coordinate del conto corrente dedicato alla raccolta fondi per i marittimi sono: Iban: IT30 0 05034 02071 000000000545..

**Elisio Trevisan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**SOTTO SEQUESTRO** La nave turca ormeggiata a Porto Marghera: a bordo sono rimasti i 13 membri dell'equipaggio

# «Salvaguardia scippata alla città»

► Il deputato leghista Alex Bazzaro spara ad alzo zero ► Pellicani: «Solo lo Stato può sostenere le manutenzioni» sull'Autorità per la laguna: «Pd e 5 Stelle complici» Visman: «Al ripristino del Mav, Fucsia e Lega dissero no»

## LA POLEMICA

**VENEZIA** Ancora mugugni per la neonata Autorità per la laguna che, figlia del Decreto Agosto, dovrà prendere in carico sia le competenze del Magistrato alle Acque che il Mose, che controllerà attraverso un comitato a maggioranza ministeriale, anche se con rappresentanti degli enti locali. C'è chi parla di "scippo" alla città, visto che un atto con forza di legge aveva stabilito che i poteri del Magistrato alle Acque sarebbero andati alla Città metropolitana. Il decreto non è mai arrivato e ora c'è un organismo misto statale-locale che ne assumerà i compiti. La preminenza dei consiglieri ministeriali però non piace né al sindaco Luigi Brugnaro né ai suoi alleati.

## SCIPPO ALLA CITTÀ

«Con il Decreto Agosto - attacca il deputato leghista Alex Bazzaro - senza l'ombra di un dibattito parlamentare, un Governo privo di consenso popolare ha consumato un vero e proprio furto ai danni della città, con la complicità dei rappresentanti locali di Pd e Movimento 5 Stelle, che hanno preferito gli interessi dei

rispettivi partiti a quelli del proprio territorio. Con che faccia - continua - il sottosegretario Baretta parla di "grande vittoria" di fronte alla pietra tombale su una battaglia, quella per le competenze sulla laguna, che è sempre stata del Comune di Venezia, anche quando a Ca' Farsetti governava il Pd? Con che faccia i 5 stelle continuano a parlare di "democrazia diretta" e "decisioni prese dalle comunità" mentre siedono nel governo più centralista della storia repubblicana?».

Per Bazzaro, insomma, la gestione del Mose e di tutta la laguna dovrebbe essere assegnata al Comune o alla Città metropolitana, come chiesto da tempo dal sindaco.

## VOLEVAMO IL MAV

Le risposte di Pd e Movimento 5 Stelle non si fanno attendere e rispediscono le accuse al mittente.

«La posizione del Movimento - risponde Sara Visman, consigliera comunale e candidata sindaco - era il ripristino del Mav per il quale avevo anche presentato una mozione in Consiglio comunale. Mozione che i fucsia di Brugnaro e i loro alleati non

avevano voluto votare perché auspicavano un'agenzia. Quindi non è che avessero chiesto qualcosa di diverso. Noi avevamo invece chiesto il ripristino perché i soldi sono dello Stato e non potevamo dare la gestione ad un ente locale che non ha una governance stabile. Qui si è arrivati ad un ampio ventaglio di enti che possono dare la loro sulla laguna, anche se avremmo preferito che il ministero dell'Ambiente avesse avuto un ruolo preminente».

## GIUSTO CHE CI SIA LO STATO

Pronta la risposta anche di Nicola Pellicani, consigliere comunale e deputato Pd.

«Ma quale sindaco o presidente di regione - replica - vorrebbe prendersi in carico la manutenzione del Mose? Suvvia, siamo seri: questa non poteva che essere a carico dello Stato. L'Autorità di fatto - conclude - ripristina il Magistrato alle Acque, ma con competenza anche sul Mose. Anzi, auspico che Magistrato alle Acque sia proprio il nome del nuovo ente, così si rende giustizia a un organo fondamentale per secoli a Venezia».

**Michele Fullin**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**MOSE, LO STATO NELLA GESTIONE** Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte al primo innalzamento di tutte le paratoie mobili

# Via ai lavori per la Vida. Il comitato: «Vanno sospesi»

## SAN GIACOMO

**VENEZIA** Gli abitanti di campo San Giacomo dall'Orio si sono svegliati con una novità: la Vida è apparsa circondata da barriere per lavori edilizi nell'edificio. La ristrutturazione, presumibilmente ad uso di ristorante, sono stati continuamente monitorati dalla comunità de La Vida e dagli abitanti di campo San Giacomo.

«I lavori proseguono imperterriti anche se l'edificio è vincolato ai sensi del D.Lgs. 22/01/2004 n. 42 - contesta la Comunità de La Vida - nel XVII secolo ospitava il Teatro anatomico di Venezia e l'attività di ristorazione risulta incompatibile con le norme urbanistiche vigenti. In tal senso le associazioni "Per Venezia consapevole", "Eddyburg" e "Poveglia per tutti" hanno presentato un esposto alla Procura di Venezia tramite il Nucleo Carabinieri Tutela Patrimonio Culturale di Venezia».

Le tre associazioni avevano già segnalato al Comune l'illegittimità dell'uso dell'immobile, grazie alla variante al Piano Regolatore Generale per la Città Antica, che classifica l'immobile come unità edilizia preottocentesca a struttura unitaria, perciò le destinazioni d'uso compatibili sono: museo, sede espositiva, biblioteca, archivio, attrezzatura associativa, teatro, sala di ritrovo.

«Sarebbe possibile per l'attuale proprietario aprire attività di ristorazione - prosegue il comitato - qualora dimostrasse che al 31 maggio 1996 l'immobile avesse avuto tale uso. Ma questo non è avvenuto. Sappiamo infatti che a quella data l'Antico Teatro di Anatomia era già una sede regionale e non una trattoria, chiusa negli anni '70. I lavori risultano privi di adeguato titolo edilizio, non potendo gli stessi essere qualificati come "manutenzione ordinaria" né, tantomeno, "straordinaria". Chiediamo, quindi, che i lavori vengano bloccati immediatamente e che si torni a pensare all'uso degli spazi pubblici o spazi a destinazione pubblica insieme alla cittadinanza. La posta in gioco è l'idea che abbiamo di questa città. Non possiamo proprio permetterci di perdere questo edificio e un altro campo».

**Tullio Cardona**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**LA PALIZZATA ALLA VIDA Sono cominciati e proseguono i lavori di ristrutturazione della Vida, in campo San Giacomo, ma il Comitato dice no e chiede l'immediato stop**

## Ater



### Al timone resta Lucio Nordio

►Dopo le dimissioni del presidente Raffaele Speranzon, che ha retto l'ente per poco meno di due anni, l'azienda sarà guidata da Lucio Nordio (e non Tiozzo, come erroneamente riportato ieri), che manterrà la carica di vicepresidente, fino alla nomina dei nuovi vertici da parte della Regione.



# Pratiche edilizie, l'opposizione attacca Zanella: «Nessuna riduzione dei temp

**SECCA REPLICA  
ALLE DICHIARAZIONI  
DEL SINDACO NESTO:  
«RITARDI NOTEVOLI  
ALLE DOMANDE  
DEGLI UTENTI»**

## **CAVALLINO-TREPORTI**

«Affermare che l'ufficio tecnico, e in particolar modo l'ufficio edilizia privata, abbia dato, negli ultimi due anni, risposte rapide ai cittadini e alle imprese è davvero raccontare qualcosa di molto distante dalla realtà». Pratiche edilizie, è scontro. E' polemica sui dati diffusi dall'Amministrazione comunale che ha evidenziato, negli ultimi mesi, una riduzione di due terzi il numero di pratiche arretrate. Una situazione contestata dai gruppi di opposizione ma anche dai professionisti del territorio che avrebbero evidenziato situazioni di ritardo nella gestione della pratiche. «Problemi di organico, con mobilità in uscita e licenziamenti mai accaduti in passato - attacca Angelo Zanella, di Cavallino-Treporti per tutti - di organiz-

zazione del lavoro e di priorità dettate da questa Amministrazione, hanno portato notevoli ritardi nelle risposte su ogni pratica edilizia, anche per la semplice autorizzazione ambientale per una recinzione. Credo che da parte della Nesto fossero più utili e doverose delle scuse. La riduzione dei tempi è un racconto da campagna elettorale». E in questo senso ad essere proposto agli uffici sarà un nuovo metodo organizzativo: «In modo da accorciare i tempi di risposta - aggiunge Zanella - rendendo al contempo più efficace e semplificato il loro difficile lavoro. Per evitare interruzioni nelle risposte ai privati potremmo sicuramente sperimentare uno sportello dedicato alle pratiche urgenti e stagionali per le imprese». Sulla stessa lunghezza d'onda anche l'ex sindaco Claudio Orazio, capogruppo di Idea Comune: «Dire che l'ufficio edilizia privata ha velocizzato le pratiche - dice - è una provocazione. Le lamentele per i disagi sono quotidiane continuano ad esserci pratiche del 2019.

Nel precedente mandato le risposte avvenivano in tempi veloci».

**Giuseppe Babbo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Debba raddoppia, dall'autostrada 9 milioni

La A4 holding ha inserito le risorse nel prossimo piano finanziario. Si potrà prolungare il nuovo ponte con una bretellina fino al casello

**Si andranno a sommare ai soldi che sono già stati anticipati da Provincia e Comune**

Nicola Negrin

Il nuovo ponte di Debba raddoppia. Non uno, ma due progetti. La buona notizia arriva da ovest, da Verona: A4 holding ha confermato il finanziamento per il secondo stralcio dell'infrastruttura che collegherà la Riviera Berica con il casello autostradale di Vicenza est. Un annuncio confermato anche dal ministro Paola De Micheli che, sempre dalla città scaligera, ha fatto sapere al sindaco Francesco Rucco che le risorse inserite nel piano finanziario del prossimo anno della Brescia-Padova saranno confermate non appena si concluderà la trattativa tra Atlantia (che controlla con il 50 per cento più una azione il gruppo Abertis, alla guida di A4 holding) e Cassa depositi e prestiti. «Questione di poco», avrebbe detto. Anche se la partita sembra si sia complicata nelle ultime ore.

Quel che è certo, per ora, è che i soldi per completare il progetto del nuovo ponte con viabilità annessa (tecnicamente "Variante di Debba") ci sono. E sono stati messi nero su bianco dall'autostrada nel piano di investimenti, come confermato nel corso di un incontro avvenuto nelle scorse settimane a Verona tra il sindaco e i vertici di A4 holding e Brescia-Padova. Sono 9,5 circa i milioni che la società ha destinato all'operazione ponti di Debba. Soldi che avranno uno scopo specifico: prolungare il primo stralcio (finanziato da Provin-

cia e Comune con 9,2 milioni di euro) fino al casello autostradale di Vicenza est in modo tale che le frazioni di San Pietro Intrigogna e Casale non siano appesantite dal traffico di attraversamento. Non appena la partita "Autostrada-Cassa depositi e prestiti" sarà sbloccata, la variante di Debba avrà a disposizione quindi 18,7 milioni di euro; più di quelli che servono per eseguire tutti i lavori.

Secondo lo studio di fattibilità tecnico-economica che è stato redatto dall'ingegnere Nicola Zuech nel luglio 2019 «l'ordine di grandezza dei costi per i lavori a base d'asta, comprensivi degli oneri per la sicurezza, risultano pari a circa 10,7 milioni per i lavori di viabilità mentre pari a circa 778 mila euro per i lavori relativi alla pista ciclabile». Se si aggiungono le "somme a disposizione" per imprevisti, rilievi, espropri, indennità di danni, accantonamenti, pubblicità e Iva si arriva così a 17,7 milioni di euro. La variante di Debba è suddivisa in due stralci. Il primo riguarda il nuovo ponte, la cui progettazione è in corso ed è stata affidata, dopo un bando di gara della Provincia, al raggruppamento di imprese capitanato da E-Farm engineering & consulting di Vigonza con Proteco engineering, Studio ingegneria strutturale Organte e Bortot, Tfe ingegneria, Arcsat e il geologo Federico Pizzin. Un nome quello di E-Farm che porta con sé un altro nome noto a Vicenza: quello dell'ingegnere Gianmaria De Stavola, già autore del progetto Tav in terra berica. Il ribasso offerto è stato del 38,5 per cento sui 4,97 mila euro messi a gara.

Grazie ai fondi di autostrada si potrà ora estendere la progettazione all'intera variante, comprendendo così il secondo stralcio fino al casello di Vicenza est. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**I problemi**

**LE CRITICITÀ**

I ponti di Debba portano con sé una storia e molti problemi. Tralasciando l'alluvione del 2010 e la chiusura della strada per allagamento, l'ultimo grattacapo è del 2008. Il 10 luglio in pieno pomeriggio il ponte di Debba in cemento viene chiuso con urgenza: una parte del muro della diga e una parte della spalla sinistra del ponte crollano. Un problema strutturale, viene detto subito, causato dal maltempo dei giorni precedenti. Un problema che manda in tilt la viabilità della zona e

apre un ampio dibattito: ricostruire il ponte di sana pianta o metterne uno provvisorio (baley) in attesa di quello della Provincia inserito nella variante alla Riviera Berica? Il 15 ottobre, a tre mesi dalla chiusura, viene presentato il progetto definitivo per lo spostamento e la costruzione del "nuovo" ponte di Debba per un costo di 979 mila euro. A marzo arrivano due pezzi di ponte in metallo da 23 tonnellate ciascuno (costo 220 mila euro, il resto della spesa riguarda terre armate, esproprio,

realizzazione della nuova sede stradale sul lato di San Pietro Intrigogna), poi la saldatura delle due piattaforme, il collocamento ad aprile, l'asfaltatura, guarda rail e collaudo. «Per il traffico pesante - diceva allora il sindaco Achille Variati - è stato progettato il nuovo ponte della Provincia, che sarà realizzato più a sud». Un futuro che solo oggi diventa presente, con la progettazione già avviata e i soldi - questa volta tutti - messi nel cassetto per completare quella variante che dalla Riviera Berica porterà al casello autostradale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

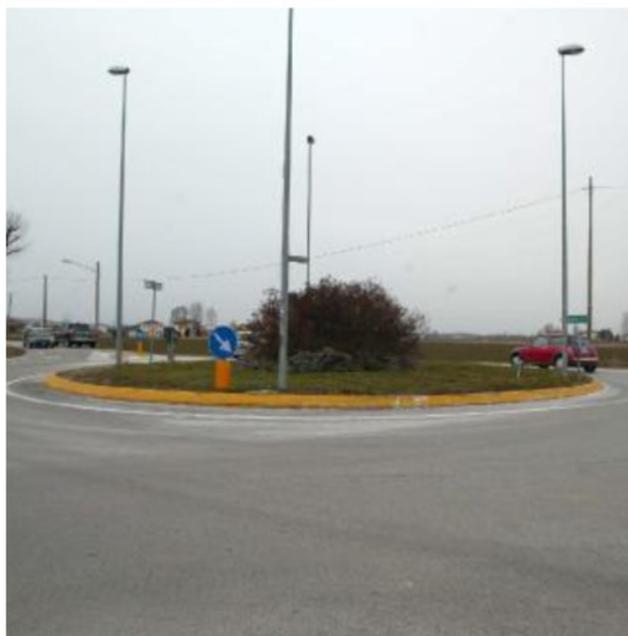
**IL TRACCIATO.** Il primo tratto sarà rialzato per le difficoltà idrauliche

# Così nasce la variante lunga due chilometri

Tre rotatorie e un'arteria parallela a strada Pelosa

Due tasselli per formare la variante. Il primo, dalla Riviera Berica alla rotatoria di San Pietro Intrigogna, in fase di progettazione. Il secondo, dalla rotatoria di San Pietro Intrigogna fino a poco prima del cavalcavia di strada Pelosa, sbloccato ora con i soldi di Autostrada. Due tessere che andranno a comporre il mosaico che si estenderà per 2,1 chilometri con una carreggiata larga 10,5 metri (una corsia per senso di marcia).

Secondo quanto si legge nello studio di prefattibilità, il primo tratto - in fase di progettazione - è considerato dalla rotatoria sulla Sp247 "Riviera Berica", all'altezza della curva che si trova poco dopo gli attuali ponti di Debba, alla rotatoria sulla strada San Pietro Intrigogna. «Presenta dei costi pari a 5,5 milioni



Il primo stralcio arriverà fino alla rotatoria di S. Pietro Intrigogna

suddivisi in 997 mila euro per il rondò di 47 metri lungo la Riviera, 3,7 milioni per il tratto di collegamento tra le due rotatorie e 769 mila euro per il rondò all'intersezione con la strada San Pietro Intrigogna». Il ponte sul Bacchiglione è costituito da un'unica campata di luce pari a 55 metri, due spalle laterali da collocarsi esternamente all'alveo del fiume. «Il percorso sarà parzialmente in rilevato nel primo tratto ubicato all'interno dell'area golendale del fiume Bacchiglione dove vengono previsti tre tombotti scatolari per favorire il deflusso delle acque in caso di piena».

Il secondo tassello presenta dei costi pari a 5,1 milioni. Dopo essersi staccato dal rondò di San Pietro Intrigogna correrà parallelo alla strada e seguirà poi, sempre in parallelo, strada Pelosa. Lì ci sarà un'altra rotatoria, all'altezza della zona artigianale, che permetterà di inserirsi in strada Pelosa poco prima del cavalcavia dell'autostrada che porta al casello. Gli attuali ponti di Debba saranno utilizzati come percorso ciclopedonale. ● N.I.N.E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



La società Autostrada ha assicurato al Comune di aver inserito nel piano finanziario del prossimo anno 9,5 milioni per il nuovo ponte di Debba

**LA BAGARRE.** Il Partito democratico replica alle accuse di Ciambetti

# Tav, il Pd attacca la Lega «Sempre contro l'opera»

«Se c'è stato un partito in città di Vicenza che si è impegnato contro la Tav, quello è di sicuro la Lega nord». Continua la querelle sul progetto dell'alta velocità. Dopo la risposta di Roberto Ciambetti alle critiche dell'altro giorno, è nuovamente il Pd cittadino ad andare all'attacco. «La Lega nord, negli anni in cui si discuteva di progetti veri per l'attraversamento della città da parte dell'alta velocità, definiva la Tav senza mezzi termini come "spreco del denaro del popolo del nord", mentre la parte ambientalista del centrosinistra (i Verdi) tanto criticata dal consigliere Ciambetti, assieme alle restanti parti del centrosinistra (le aree socialdemocratiche e popolari), si battevano per il quadruplicamento in sede della linea e per la realizzazione del sistema metropolitano regionale».

A questo punto, ribadisce il Partito democratico, «dato il suo dinamismo in tema, affidiamo a Ciambetti un importante incarico che auspichiamo riesca a portare a termine prima delle elezioni: far sì che la Regione Veneto approvi entro questo mese i propri pareri di competenza sul progetto preliminare del secondo lotto funzionale, così da permettere al ministero dei trasporti di inviare il progetto al Cipe e di completare l'iter autorizzativo anche di questa tratta. L'assessore De Berti tiene nel proprio cassetto da ormai due anni il parere della commissione Via regionale (settembre 2018), il quale dev'essere ancora ratificato dalla giunta regionale assieme a quello di localizzazione urbanistica, oggetto della riunione con i sindaci di due settimane fa». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Continua la bagarre sulla Tav



*La relazione dell'Anticorruzione al parlamento. Lavori a + 6,6%, servizi a +5,9%*

# Appalti a quota 170 miliardi

## Cresciuti del 23% i contratti pubblici di forniture

Pagina a cura

DI ANDREA MASCOLINI

**N**el 2019 il mercato dei contratti pubblici ha raggiunto la cifra di 170 miliardi, con una crescita del 23% sul 2018, in particolare nelle forniture, mentre la crescita è stata del 6,6% per i lavori e del 5,9 per i servizi. Sono questi alcuni dei numeri della domanda pubblica di contratti pubblici nell'anno 2019 rendicontati il 2 giugno dall'Anac al parlamento con la relazione annuale. Si conferma una crescita degli appalti, già in ripresa a partire dal 2017, dopo la flessione registrata nel 2016 dovuta all'impatto delle novità normative (sia il nuovo codice appalti, sia l'obbligo del ricorso ai soggetti aggregatori e alle centrali di committenza) che, necessariamente, hanno richiesto dei tempi di adattamento da parte delle stazioni appaltanti.

Nel 2019 il valore complessivo degli appalti di importo pari o superiore a 40 mila euro per entrambi i settori ordinari e speciali si è attestato attorno ai 169,9 miliardi di euro.

Tale dato rappresenta il massimo della serie storica registrata dall'Autorità: si registra una crescita dei valori del mercato rispetto al precedente anno, pari al 22,9% e un rilevante aumento del 69% rispetto alla flessione negativa avuta nel 2016, anno di entrata in vigore del nuovo codice dei contratti (decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50).

La crescita della domanda (pari a circa il 23% rispetto all'anno precedente) ha coinvolto in particolare il settore delle forniture (pari a circa 64,7 miliardi di euro) che fa registrare un aumento del valore complessivo di tale settore del 65,6% rispetto al precedente anno. Tale aumento è dovuto principalmente all'avvio di appalti da parte delle centrali di committenza nel settore della sanità, nonché di alcuni grandi appalti effettuati nel settore delle ferrovie: il valore complessivo dei primi sei appalti di forniture, per importo, corrisponde infatti ad oltre 13 miliardi di euro. Per quanto concerne i

settori dei lavori (pari a circa 34,4 miliardi di euro) e dei servizi (pari a circa 70,7 miliardi di euro) si riscontra, per entrambi, un leggero aumento rispetto all'anno precedente: 6,6% per i lavori e 5,9% per i servizi. Inoltre, per il settore dei servizi e delle forniture, l'Anac ha osservato che vale la considerazione per cui la struttura della domanda non sia particolarmente favorevole alla partecipazione delle piccole e medie imprese (Pmi), in quanto si rileva che per tali settori le procedure bandite dalle stazioni appaltanti hanno avuto ad oggetto lotti di importo mediamente sempre più elevato, che hanno raggiunto nel 2019 il valore più alto degli ultimi cinque anni. Per entrambi i settori si registra, infatti, un significativo aumento degli appalti nelle classi di importo più elevato, sia come numerosità che come valore. L'aumento della domanda a livello di importo rispetto al 2018 ha riguardato, per i settori ordinari, principalmente le due fasce fra 5 milioni e 25 milioni (+31,6%) e oltre 25 milioni (97,8%). Per quest'ultima classe d'importo, pesano alcuni appalti di importo rilevante nell'ambito del settore sanità e del settore dei servizi d'interesse generale (in particolare servizio idrico e gestione rifiuti).

Per i settori speciali, si registra un calo del 18,3% con una riduzione di oltre il 20% nelle ultime due fasce, quella tra 5 e 25 milioni (-22,3%) e quella oltre 25 milioni (-25,3%), che nel 2018 erano, invece, erano aumentate di circa il 50% rispetto all'anno precedente.

Nel quinquennio 2015-2019 l'importo medio dei lotti per tipologia di contratto è in crescita per tutti i settori, in particolare per il settore delle forniture, che fa registrare un aumento del 57,3% rispetto al 2015, dovuto, in generale, all'aumento del numero di procedure appartenenti alla classe di importo più elevata (più di 25 milioni) ed in particolare agli importi delle centrali di committenza.

© Riproduzione riservata





L'OPERA

# Euganeo, al via l'assegnazione dei lavori Il nuovo stadio pronto il prossimo anno

Si apre la gara d'appalto, le domande entro settembre. Nasce una struttura con area polifunzionale dietro le gradinate

**Verrà rifatta la curva sud, il costo dell'intervento è di 5,8 milioni di euro**

**Roberto Rafaschieri**

Nuovo Euganeo, si parte. Con la pubblicazione ieri della determina per l'assegnazione dei lavori e la gara d'appalto che scatta ufficialmente da oggi, inizia a delinearci il futuro prossimo di quello che sarà il nuovo stadio Euganeo. Un progetto suddiviso in fasi distinte, ma che parte subito con i lavori per il rifacimento della curva Sud (Fattori), per portare gli spettatori più vicini al terreno di gioco e soprattutto per creare una vasta area polifunzionale alle spalle delle gradinate: due palazzetti dello sport, di cui uno interamente dedicato al basket, spazi per uffici e palestre, e un'area ristorazione. Nei prossimi anni sono previsti lavori anche per la curva Nord per l'avvicinamento delle tribune laterali. Una struttura polifunzionale quindi, destinata, com'è nelle intenzioni dell'amministrazione, a diventare un punto di riferimento per quella che sarà una vera e propria cittadella dello sport a Padova ovest, grazie anche alla presenza del Palaindoor, uno dei migliori impianti di atletica al coperto in Italia.

La curva, che racchiuderà i nuovi palazzetti in un'unica

struttura, sarà interamente coperta, e ospiterà 3.200 spettatori disposti su 25 gradoni. I più vicini saranno a soli sei metri dalla linea di porta. I palazzetti, invece, potranno ospitare circa 1.500 spettatori l'uno. La gara d'appalto parte ufficialmente oggi, con la pubblicazione del bando ufficiale. Le imprese avranno tempo fino al 21 settembre per presentare la domanda. Alla scadenza ci sarà la nomina di una commissione di dirigenti del Comune che esaminerà le offerte. Verrà stilata una graduatoria a punteggi: si tratta di una gara con offerta economica più vantaggiosa, ma ci sono altri fattori che concorreranno all'assegnazione del punteggio per ogni impresa. Saranno valutate proposte di miglioramento sull'efficienza energetica dei lavori, sull'impiego di macchinari particolari, e anche sull'isolamento acustico delle palestre. Determinante sarà anche la proposta di conclusione anticipata dei lavori, per cui è comunque fissato un limite massimo di 500 giorni. Una volta valutate le proposte ci sarà una prima assegnazione provvisoria, a cui seguirà quella definitiva, con la sottoscrizione – trascorsi 35 giorni – del contratto con l'azienda vincitrice. Grazie al decreto semplificazioni potrà essere recuperato del tempo, ma l'inizio dei lavori è comunque previ-

sto tra novembre e dicembre. La nuova curva Sud dovrebbe essere pronta entro la fine del 2021. Nel "direzorio" del progetto l'architetto Stefano Benvegnù, come responsabile unico dei procedimenti, l'ingegner Claudio Rossi, come direttore dei lavori e il geometra Sandro Cecchinato quale direttore operativo.

Si tratta di un progetto importante per la sua complessità, per le sue ripercussioni sulla vita della città ma anche sui conti pubblici. Nel complesso i lavori per la curva Sud costeranno 5,8 milioni di euro, di cui 4,8 strettamente legati ai lavori infrastrutturali, il rimanente per spese accessorie. Di questi 2,5 milioni sono necessari per il palazzetto per il basket, 2,3 milioni per il secondo palazzetto polifunzionale, e un milione per la riqualificazione degli spalti. La Fondazione Cassa di Risparmio Padova e Rovigo (Cariparo) finanzia il progetto con 800 mila euro; 3 milioni arriveranno dal Credito Sportivo, con un finanziamento co-



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

perto interamente dal Comune di Padova; altri 2 milioni saranno invece versati a fondo perduto, grazie all'approvazione del Coni, dal progetto nazionale "Sport e periferie", un bando che mette a disposizione risorse per realizzare interventi edilizi per l'impiantistica sportiva, e in particolare per la riqualificazione delle strutture già esistenti, al quale ha partecipato Padova assieme a pochi altri comuni in Italia.

Conditio sine qua non per l'assegnazione è che venga garantito il regolare svolgimento delle normali attività dello stadio, dalle partite ai concerti, anche durante i lavori.

La capienza complessiva del nuovo stadio sarà di 28 mila posti, mentre per i concerti, considerando il parterre, sarà possibile accogliere 41 mila persone. Una capienza che consentirà all'Euganeo di continuare a ospitare, anche in futuro, grandi concerti internazionali. —



Il rendering della nuova curva sud dello stadio Euganeo di cui oggi verrà pubblicata la gara d'appalto

L'assessore allo sport Diego Bonavina racconta il difficile iter  
«Abbiamo subito una frenata con il Covid, recupereremo il tempo»

## «Con questo piano Padova ovest diventerà una cittadella sportiva»

### L'INTERVISTA

«**O**ggi si conclude un percorso lungo, anche se considerando l'enormità del progetto, neppure troppo. Siamo finalmente giunti a destinazione: siamo partiti a settembre 2019 e dopo neanche un anno siamo già in fase operativa». C'è soddisfazione nelle parole dell'assessore allo sport del Comune di Padova Diego Bonavina, che non nasconde l'entusiasmo per un progetto iniziato quasi un anno fa, che ha subito una frenata con l'emergenza Covid e le chiusure, ma che ora è pronto a concretizzarsi e diventare realtà. «Siamo felici di condividere con la città in via definitiva quello che è stato un progetto pensato bene fin dall'inizio» ha dichiarato l'assessore. «Eppure si tratta di un lavoro enorme e complicato per la sua entità, un "lavoraccio" per il quale voglio ringraziare tutte le persone che hanno collaborato. C'è chi non è mai contento, e ritiene che ci sia voluto troppo tempo: ricordo che stiamo parlando del rifacimento completo di una curva, ma anche di due palazzetti e di tutta un'area polifunzionale. Abbiamo praticamente perso due mesi, e non è colpa di nessuno, a causa della chiusu-

ra degli uffici del Coni a Roma durante il lockdown, anche se qui a Padova abbiamo continuato a lavorare. Speriamo di recuperarli rispetto all'inizio dei lavori grazie al Decreto Semplificazioni». Da Roma arriva una buona parte del finanziamento del progetto, ma lo sforzo economico più ingente è stato del Comune, con 3 milioni di euro che coprono il finanziamento del Credito Sportivo. «Per il completamento dello stadio nei prossimi anni, però – avverte Bonavina – sarà necessaria la partecipazione dei privati». Un piano, quello della nuova curva, che va a riqualificare lo stadio ma anche un'intera zona della città: «Padova ovest può finalmente diventare una cittadella sportiva, come si dice da 25 anni, con il Palaindoor, la pista d'atletica al coperto più grande d'Italia e la seconda per capienza di pubblico, uno stadio nuovo e due palazzetti dello sport. In futuro andrà sicuramente ripensata anche la viabilità e il trasporto pubblico per la zona dello stadio, che attualmente non è servita neanche da un autobus. Nei prossimi dieci anni dovrà concretizzarsi la rinascita dell'ovest della città. L'ideale sarebbe pensare al passaggio del tram. Sarà molto difficile, ma a questo punto è bello anch'esognare». —

R.R.



L'assessore Diego Bonavina

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



GLI INDUSTRIALI SULL'ADDENDUM FIRMATO A PADOVA CON FERROVIE

# «Alta Velocità servono tempi brevi Il governo preveda un commissario»

Il presidente vicario Finco: opera strategica in chiave europea  
E sui fondi per realizzarla: sia finanziata con il Recovery Fund

**«Il rafforzamento delle infrastrutture è imprescindibile per la ripresa»**

«Bene l'intesa per la riqualificazione del nodo ferroviario di Padova ma altri 8 o 10 anni sono troppi: la tratta dell'Alta Velocità a Est di Verona fino a Venezia deve essere finanziata con le risorse europee per il valore strategico e inserita dal ministro dei Trasporti tra i progetti da commissariare». Così Massimo Finco, presidente vicario di Assindustria Venetocentro, dopo la firma a Palazzo Moroni dell'addendum al Protocollo di intesa per la valorizzazione del nodo ferroviario di Padova tra Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, Regione Veneto, Comune di Padova, Rete ferroviaria italiana e Fs Sistemi urbani.

**IL PROTOCOLLO**

«La firma dell'addendum al Protocollo di intesa per il nodo ferroviario di Padova» ha spiegato Finco, «è un passo avanti sostanziale verso la città del futuro perché ha il merito di fissare con definitiva chiarezza i rispettivi impegni progettuali e realizzativi -rimasti a lungo ambigui, e perciò eludibili - sull'Alta Velocità da Vicenza a Padova, sulla riqualificazione dell'attuale stazione di Padova centrale e la connessa ricucitura e riqualificazione urbana nell'area circostante fino al Polo

dell'innovazione in fiera e a Padova Uno, sul raddoppio del binario di Interporto, indispensabile per supportare la crescita dei traffici e valorizzare l'investimento nelle nuove gru a portale. Nodi decisivi non solo per il futuro del sistema Padova, ma integrati in una visione organica, di rango metropolitano che riguarda lo sviluppo, la competitività e l'attrattività di tutto il Veneto centrale». Per il presidente vicario della seconda associazione confindustriale del Paese l'idea di riprogettare il nodo padovano risponde a un'esigenza sentita da tempo dal sistema economico di tutta l'area e offre nuove opportunità di sviluppo alla stessa città.

**OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO**

«Questo progetto ridisegna la mobilità intermodale del quadrante Est quindi a servizio del nuovo Policlinico universitario» spiega l'imprenditore, «e rilancia, mi auguro definitivamente, il completamento di un'opera di cui oggi avvertiamo tutta l'urgenza funzionale per connessioni rapide, sostenibili e di area vasta, come il Sistema ferroviario metropolitano regionale (Sfmr). È un esito istituzionale e un punto di chiarezza lungamente atteso, fortemente voluto e sostenuto in ogni modo e in ogni sede da Assindustria Venetocentro, e dalle categorie economi-

che attraverso l'ente camerale, a cui dovrà seguire altrettanto lavoro di squadra per le risorse necessarie».

**NODI IRRISOLTI**

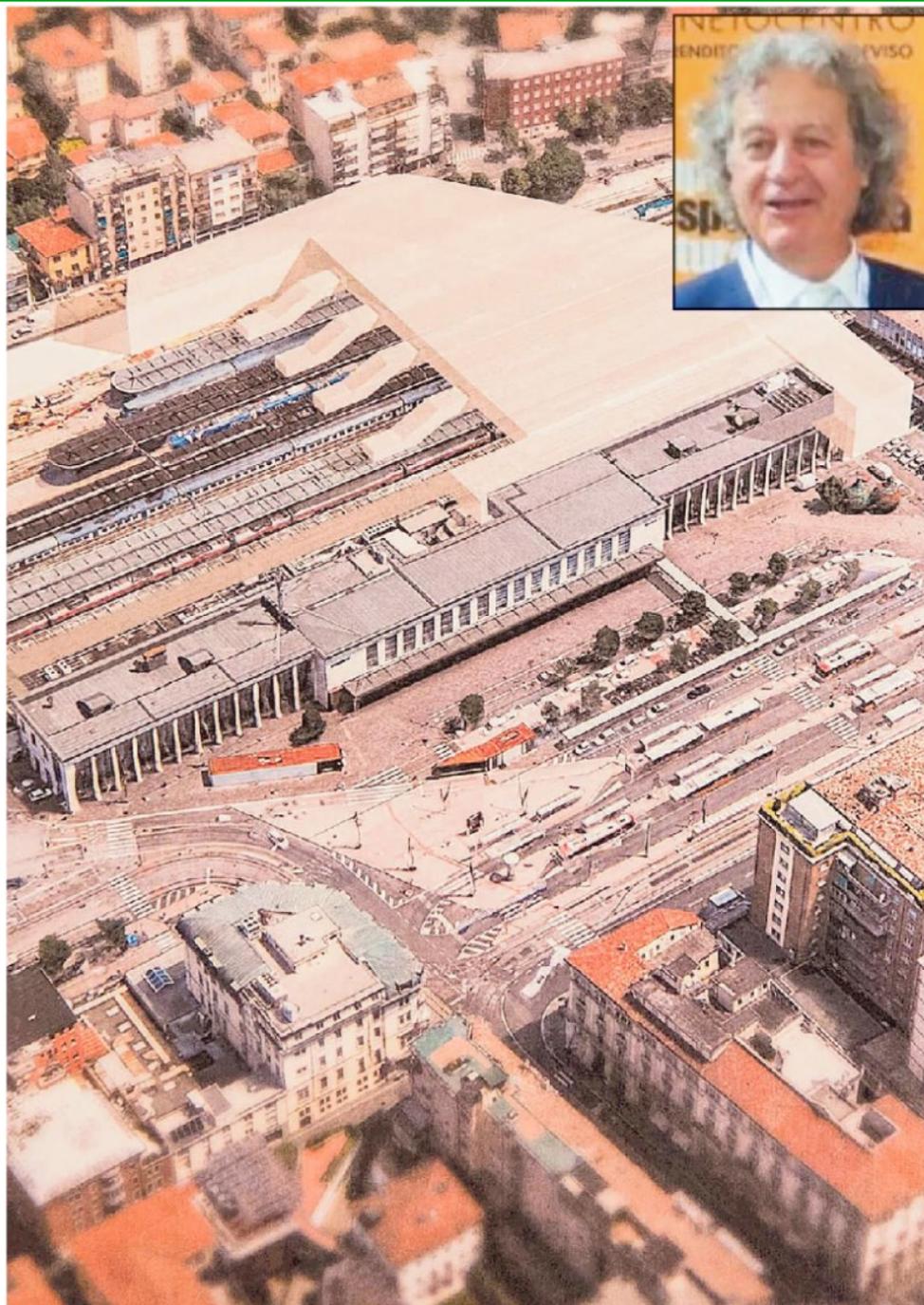
Ma se è evidente l'apprezzamento per la firma del Protocollo, Finco rimane critico su due nodi strategici non ancora risolti: i tempi e risorse. «Il rafforzamento della dotazione infrastrutturale e logistica» rileva, «è condizione imprescindibile per la ripartenza di un'area a forte vocazione manifatturiera, al crocevia dei flussi merci e passeggeri verso gli altri Paesi europei, verso i quali è rivolto il 63% delle nostre esportazioni. Crediamo che sia una delle chiavi di volta per il rilancio dell'economia nazionale e del Veneto nell'attuale, difficile fase di ripartenza. Ma deve essere fatto con un'azione determinata e continuativa, con investimenti e tempi certi, coinvolgendo i territori, a cominciare da quelli trainanti il resto del Paese, semplificando e velocizzando procedure e finanziamenti, anche con procedure eccezionali, laddove necessario, come avvenuto a Genova. Se le infrastrutture rappresentano davvero il volano della nostra ripresa, i tempi lunghi dei nostri cantieri sono una palla al piede. Otto-dieci anni per l'Alta Velocità sono drammaticamente incompatibili con i tempi dell'economia e della competizione in-



ternazionale. Per questo chiediamo al ministro De Micheli e al Governo e per le sue competenze alla Regione Veneto, che l'Alta Velocità da Verona a Venezia possa rientrare tra i progetti da finanziare attraverso il Recovery Fund e sia inserita tra quelli da commissariare per abbattere i tempi, in quanto progetto strategico, non solo per il Veneto e l'intero Paese, ma una volta completata la Milano-Venezia, anche per l'Europa, considerato che va a completare il corridoio Mediterraneo dalla Spagna all'Ucraina. L'auspicio» conclude Finco, «è che questo progetto segua la lezione imparata con il ponte di Genova e permetta la realizzazione di un'opera altrettanto veloce e di qualità». —

**RICCARDO SANDRE**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il rendering della nuova stazione di Padova e, nel riquadro, Massimo Finco di Assindustria

**NUOVA STAZIONE**

# Lonardi: «I nuovi binari vengano interrati le risorse ci sarebbero»

Torna a rivolgersi all'Amministrazione il vice presidente del consiglio comunale Ubaldo Lonardi, e lo fa esprimendo le sue perplessità sugli accordi siglati lunedì per l'Alta Velocità e il progetto del nuovo nodo ferroviario di Padova. «Un'opera che ora tutti vogliono, ma che è stata osteggiata per anni da chi oggi governa Padova. Il vero accordo, peraltro, è quello siglato a Verona, da dove partirà la costruzione dell'Alta Velocità» dice.

Tante, troppe le incertezze ad oggi, per Lonardi: «Mi auguro sia nominato quanto prima un commissario per la realizzazione dell'opera, altrimenti la previsione di 6/8 anni per il completamento sino a Venezia è irrealistica. Vengono poi accennati problemi di difficile comprensione per i non addetti ai lavori, come la possibilità di un incrocio nord-sud dei binari con la costruzione di un secondo troncone della stazione. Su questo serve maggiore chiarez-

za». E sulla stazione come "luogo di vita, non solo di passaggio", come immaginano la ministra De Micheli e il sindaco Giordani, attacca: «Non so da dove traggano questa idilliaca prospettiva. Appuntamenti in stazione per cena? Negozi di grandi firme? Come si pensa che possano mantenersi attività del genere in una città in cui gli esercenti già faticano a rimanere in piedi? Con l'impiegato che arriva da Castelfranco per prendere la coincidenza per Venezia?».

C'è poi la questione del boulevard sopraelevato per unire l'Arcella al centro: «Una costruzione del genere dividerà, invece che unire. Sarà un ostacolo per le biciclette e sarà evitata dai pedoni, per non trovarsi mischiati al flusso dei viaggiatori» E conclude: «Si prenda almeno in considerazione l'ipotesi dell'interramento dei binari. Le cifre di cui si parla sono sufficienti a garantire una soluzione che darebbe alla città davvero un volto nuovo». —

ROBERTO RAFASCHIERI



Ubaldo Lonardi



ALBIGNASEGO

# Il Comune cede all'Ater l'area Peep di Lion per costruire 10 alloggi

Voto unanime in consiglio, finanziamento della Regione  
Sempre più nuove coppie in città, cantieri al via entro l'anno

Rashad Jaber / ALBIGNASEGO

Dieci nuovi alloggi Ater a Lion, cantieri al via entro la fine dell'anno. Con voto unanime durante l'ultimo consiglio comunale è stata approvata la delibera in cui sono state definite le volumetrie ed il costo finale del terreno situato all'interno di un piano Peep (Piano di edilizia economica popolare) in via San Marco a Lion, che il comune di Albignasego si impegna a cedere ad Ater con l'imminente firma della convenzione. L'Azienda territoriale per l'edilizia residenziale, al fine di non perdere il finanziamento regionale di un milione di euro, stanziato tre anni fa dalla Regione nell'ambito del piano strategico delle politiche della casa nel Veneto, dovrà provvedere dal canto

suo a consegnare il cantiere predisposto all'avvio dei lavori entro la fine del 2020. Queste scadenze lasciano presumere che il nuovo edificio possa vedersi ultimato da qui a un anno, salvo imprevisti. Questi interventi, rivolti ad incrementare e migliorare quantità e qualità delle politiche abitative, ben si amalgamano con la realtà di Albignasego, secondo comune della provincia, che negli ultimi anni non fa che registrare una crescita continua del numero dei propri abitanti, accogliendo spesso giovani nuclei familiari.

Secondo le statistiche demografiche, infatti, la popolazione sul territorio comunale registra un aumento costante dell'1% annuo dal 2013. «Come stabilito in precedenza dal Consiglio

comunale, un lotto di terreno in via San Marco, adiacente all'edificio Ater già esistente, sarà ceduto all'agenzia per costruirvi un condominio gemello, composto da dieci unità abitative», illustra il sindaco Filippo Giacinti, «questo nuovo edificio sarà uguale nell'aspetto, ma rispetto al suo gemello sarà maggiormente sostenibile dal punto di vista ambientale e privo di barriere architettoniche».

«Questi nuovi alloggi ci consentiranno di dare sempre maggiori e migliori risposte ai cittadini in difficoltà», aggiunge l'assessore alle politiche abitative, Valentina Luise, «a breve sarà emanato il relativo bando per stilare la nuova graduatoria degli aventi diritto agli alloggi». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





Villa Obizzi è la sede del Municipio di Albignasego, un paese scelto sempre più da nuove coppie

# Agenzia, i dubbi e le polemiche sui poteri romani e l'incognita Mose

Malumori in Comune e Regione. Ma anche tra i Cinque Stelle  
Idea comune: «La laguna alla Città metropolitana»

**Alberto Vitucci**

Tutte le decisioni a Roma. Il decreto di agosto volta pagina sulla salvaguardia della laguna. Ma lascia molti punti oscuri. E scatena polemiche. Il nuovo organismo chiamato a sostituire il Provveditorato si chiama Autorità per la laguna. Avrà un presidente e consiglieri in rappresentanza dei ministeri (quattro), di Regione e Comune. Dunque a maggioranza statale. Assorbirà almeno 100 degli attuali dipendenti del Consorzio Venezia nuova e delle sue società Thetis e Comar srl. Altri 150 saranno assunti dalla società incaricata di fare le opere. Un «golpe di agosto» che finalmente riunifica le competenze. Ma straccia progetti antichi di federalismo e di governo delle acque lasciati al territorio. E lascia insoluti i dubbi e le incognite sul Mose e sulla sua gestione futura.

Mugugni arrivano da Comune e Regione, che vengono espropriati di alcune competenze. La nuova Autorità si dovrà occupare infatti anche di scarichi, disinquinamento e ambiente (competenze regionali) ma anche di concessioni demaniali e di navigazione in laguna e nei canali.

Sei anni dopo gli arresti per corruzione e lo scandalo del Mose, si aboliscono gli amministratori straordinari nominati dall'Anac di Cantone e dal prefetto di Roma a «presidio della legalità». Ma non si

rimette in piedi il Magistrato alle Acque, storico istituto del governo delle acque creato dalla Repubblica Serenissima nel Cinquecento, poi ripristinato nel 1907. Adesso cancellato sull'onda dello scandalo dal governo Renzi, nel 2014.

Mugugni arrivano anche dal Movimento Cinquestelle. «Non uno dei nostri parlamentari è stato coinvolto in questa discussione», rivela un esponente che preferisce restare anonimo. L'accordo politico è stato fatto con il Pd dal ministro bellunese dei Rapporti con il Parlamento, Federico D'Inca.

Malumori anche nel centrosinistra. Ieri la lista «Idea Comune» che sostiene il candidato sindaco Pierpaolo Baretta hanno diffuso una nota in cui salutano con favore il fatto che «il Magistrato alle Acque, pur sotto altro nome, sia ritornato a occuparsi della laguna». Ma lanciano una proposta: «Da oggi», scrivono Maurizio Baratello, Gianangelo Bellati e Giorgio Suppiej, «comincia la battaglia per ricondurre la gestione delle acque lagunari all'Ente di prossimità, che è la città metropolitana». E sollecitano l'allontanamento delle navi in mare, per porre fine alla contrapposizione tra lavoro e ambiente».

Dubbi politici. E dubbi di legittimità. Il nuovo decreto adesso dovrà andare all'approvazione del Parlamento e

alla firma del presidente della Repubblica. Secondo alcuni potrebbe presentare dubbi di legittimità sottraendo competenze ad altri enti dello Stato come Comune e Regione. Resta irrisolta anche la grande questione del Mose. Dal 2003 al 2017 sono stati assegnati al Consorzio Venezia Nuova per il Mose 5493 milioni di euro. La spesa preventivata è però molto più alta (6400 milioni compresi gli interventi di ripristino e di compensazione). Ci sono adesso disponibili 520 milioni di euro come interessi maturati dalla Bei per i vecchi utui, altri 413 sono stati stanziati per il completamento del Mose e la realizzazione dell'insula di San Marco. Ma il vero nodo resta quello della manutenzione e delle criticità del Mose. Cento milioni per riparare i guasti (valvole, tubi, sabbia che si accumula e ha impedito il rientro delle paratoie anche il giorno dell'inaugurazione con il presidente Conte). Altri 100 serviranno per la gestione annuale. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Paolo Possamai

Tiratura: 10219 - Diffusione: 7541 - Lettori: 102000: da enti certificatori o autocertificati

## LE PROVE

### La sabbia da togliere per tirare giù le paratoie

Nella foto in alto, draghe al lavoro sulle paratoie di punta sabbioni per togliere la sabbia che impedisce alle stesse di abbassarsi completamente. È uno dei punti più critici del progetto.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

**GLI AVVOCATI: «BISOGNA FARE LE GARE»**

## Corila, 10 milioni di studi Il Consorzio li blocca «Servono verifiche»

Dieci milioni per gli studi sulla laguna. Il Corila è un consorzio tra enti di ricerca che dal 2000 offre studi e consulenze al Consorzio Venezia Nuova sulla laguna e il progetto Mose. Adesso ha presentato il conto al Consorzio Venezia Nuova per l'attività degli ultimi mesi: dieci milioni di euro. Ma i commissari hanno chiesto verifiche sugli studi prima di pagare. E adesso un parere legale dà loro ragione. «Servono gare e verifiche, con la validazione dei dati acquisiti», scrive nel parere l'avvocato Maria Teresa Della Vittoria Scarpati, «come stabilito dall'Unione europea e dalla sentenza della Corte di Giustizia Ue del 2009».

Un piccolo monopolio anche quello degli studi. Che adesso dovrà affrontare «procedure di evidenza pubblica» come prevede la legge. Il Corila, diretto da Pierpaolo Campostrini, ha sede

a palazzo Dieci Savi, dietro l'Ufficio del provveditore. Da sempre partecipa anche alle sedute del Comitato, fornendo dati e studi a supporto dei progetti del Mose e sulla laguna.

Adesso con la nascita della nuova Autorità anche il ruolo del Corila potrebbe essere messo in discussione. Nel suo parere, il legale ricorda anche che dal Duemila a oggi la normativa sulla concorrenza è stata modificata, anche con numerose sentenze del Consiglio di Stato.

«L'Unione Europea», scrive, «richiede la validazione dei dati acquisiti, così la duplicazione di attività e costi tra Corila e Arpav – soggetto controllore istituzionalmente neutro – va in qualche modo mitigata, se non superata. Considerando che l'Unione europea richiede tale attività per un tempo indefinito successivo al completamento dell'opera». —

A.V.



Pier Paolo Campostrini



LAVORI PUBBLICI

# Rotatorie, corsa contro il tempo per ultimare per metà settembre

Le rotatorie in centro a Mestre saranno ultimate entro la fine di agosto. Anche quella di via Einaudi all'incrocio di via Padre Giuliani. Lo assicurano gli uffici della Mobilità che seguono i cantieri della viabilità.

In via Torre Belfredo all'incrocio con via Filiassi da alcuni giorni fanno mostra di sé i nuovi inserti di arredo urbano, pensati dal gruppo di lavoro dell'assessore Zaccariotto. Uccelli stilizzati di colore rosa, forse fenicotteri, piazzati al centro della rotatoria dove sono ancora in corso i lavori di sistemazione della sistemazione della aiuola centrale. Prende forma anche l'allestimento definitivo della rotatoria "a fagiolo" al centro dei Quattro cantoni con una area rialzata dove verrà posato un elemento di arredo che l'assessore Boraso ha concordato di far posizionare assieme a un comitato di residenti. Un intervento che, spiegano dagli uffici, consente di recuperare un elemento tradizionalmente posato in zona.

Sono in pieno svolgimento invece i cantieri in via Einaudi dove oltre alla piccola rotatoria all'incrocio con via Padre Giuliano, gli operai stanno prolungando la pista ciclabile di via Einaudi fino all'imbocco con piazzale Candiani. È invece ultimata da mesi la quarta rotatoria, quella all'incrocio di via Piave e via Mira-



L'allestimento dei fenicotteri nella rotonda di via Torre Belfredo

nese. Sul fronte arredo urbano, che a Mestre va detto raccoglie estimatori ma anche critici, è terminata la sistemazione della fontana dietro al municipio di Mestre, vicino alle sedute con cuscini di marmo, ideati dagli uffici dei Lavori pubblici, ed è anche in corso la posa della nuova pavimentazione nel quartiere Aretusa, in viale San Marco, nei toni del grigio e del rosso in cotto, e con posa di gres porcellanato lungo i portici della piazza. Ancora in città sono vari i cantieri aperti, che molti mettono ovviamente in collegamento con il clima eletto-

rale. E il dibattito sui cantieri occupa anche i social come nel caso della pista ciclabile realizzata in via Filiassi, sul lato destro della strada, direzione rotatoria di via Da Verrazano, realizzata spostando gli stalli per la sosta delle auto, con strisce blu, verso il centro strada. Una pista ciclabile è sempre una buona notizia ma va anche detto che realizzata in quel modo per tanti rappresenta un pericolo perché il passeggero di una vettura in sosta, aprendo la portiera, potrebbe colpire un ciclista sulla pista a destra. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



SAN DONÀ

# Porta Nord, i lavori slittano di almeno un altro anno

Non è arrivato ancora un euro dei cinque milioni necessari per realizzare la nuova stazione dei treni e la metropolitana di superficie. L'opposizione attacca

Giovanni Cagnassi / SANDONÀ

Porta Nord, slittano di almeno un anno i lavori per la nuova autostazione e della stazione ferroviaria. Mentre il Comune di San Donà annuncia che inizierà il primo degli interventi previsti e di sua competenza, la ineffabile "Cantina dei Talenti", incubatore di impresa e start app, Atvo e Rfi non confermano alcun cantiere e neppure l'arrivo dei soldi promessi dai finanziamenti che rientrano nel bando periferie con la Città Metropolitana. Non è arrivato ancora un euro. Si tratta complessivamente di circa 5 milioni, che andrebbero a finanziare la prima parte degli interventi previsti. Due a Comune e Atvo, il restante milione a Rfi per la nuova stazione dei treni con metropolitana di superficie a nord rispetto alla stazione attuale che verrà poi recuperata con altri interventi. Il presidente dell'azienda trasporti Atvo, Fabio Turchetto, è perplesso: «Noi abbiamo iniziato la progettazione, ma non abbiamo visto ancora un euro dalla Città Metropolitana. Ri-

teniamo, a maggior ragione dopo l'emergenza Covid, che i lavori non potranno iniziare prima di un anno, e quindi potremo arrivare alla nuova autostazione diciamo nel 2021 o 2022. Lo stesso vale per Rfi perché la stazione dei treni seguirà i nostri tempi».

Turchetto non esclude però che la Porta Nord, vale a dire il nuovo ingresso alla città e sede della futura economia del basso Piave, verrà infine realizzata. Così si libereranno gli spazi dell'attuale autostazione di piazza IV Novembre che potranno essere destinati a servizi e anche al commercio, vale a dire un centro ortofrutticolo e del commercio del pesce come proposto da Turchetto che resta di questo avviso. Le opposizioni incalzano.

«Ci piacerebbe avere più chiarezza in merito al cronoprogramma», dice Massimiliano Rizzello (Fdi), «perché non riusciamo più a capire chi e come farà questa Porta Nord. E iniziamo ad avere dei dubbi anche sul fatto che sia davvero realizzata. Il Comu-

ne annuncia la Cantina dei Talenti a ottobre, senza che alcuno abbia capito bene di cosa si tratti, mentre altri soggetti sono più prudenti e parlano di ritardi di un anno se non oltre. I cittadini devono sapere». Intanto, sono stati pubblicati i bandi di gara per assegnare i lavori alla nuova porta di ingresso della città, volano dell'economia di tutto il basso Piave e del Veneto orientale. Il bando periferie con la Città Metropolitana ha già garantito per il territorio del basso Piave 5 milioni di euro suddivisi tra il Comune di San Donà, Atvo e Rfi. Ma il finanziamento attraverso la Città Metropolitana per la presentazione di parte dei progetti, come quelli di Atvo per la nuova autostazione, a circa 500 metri a nord della attuale, non è ancora arrivato. La crisi che ha attraversato Atvo dopo il lockdown e la pandemia hanno rallentato ulteriormente i tempi e per questo motivo il presidente, manager ormai affermato alla guida dell'azienda, ha annunciato lo slittamento al prossimo anno. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'immobile realizzato dall'impresa Pavan è ancora inutilizzato davanti al canale Silos

TRIESTE / LE NOVITÀ DEL PIANO URBANISTICO

## Un edificio su 5 in centro potrà essere demolito

Il Comune celebra i quarant'anni del cosiddetto "piano Semerani" mandandolo in meritata quiescenza. Roberto Dipiazza vuole chiudere il mandato con un messaggio forte diretto alla proprietà immobiliare,

ai professionisti e alle aziende del settore: il Centro storico non è intoccabile, vi si può intervenire con il dovuto discernimento, selezionando luoghi e metodi. GRECO / APAG 18

URBANISTICA

## Un quinto degli edifici nel centro storico potrà essere demolito e ricostruito

Il piano adottato il 7 settembre, 30 giorni per le osservazioni. Obiettivo: muovere gli investimenti con un riuso "governato"

Tetti piani accessibili per esercizi pubblici e abitazioni private: la "fame" di spazi aperti

Massimo Greco

Il Comune celebra i quarant'anni del cosiddetto "piano Semerani" mandandolo in meritata quiescenza. Roberto Dipiazza vuole chiudere il mandato con un messaggio forte diretto alla proprietà immobiliare, ai professionisti e alle aziende del settore: il centro storico non è intoccabile, vi si può intervenire con il dovuto discernimento, selezionando luoghi e metodi.

Il nuovo piano - con uno slittamento di tre mesi rispetto a quanto annunciato in aprile - sarà adottato lunedì 7 settembre e da quella data scatteranno i trenta giorni durante i quali i cittadini potranno esprimere osservazioni, rilievi, ecc. «Chi ha qualcosa da dire - c'è il responsabile dell'Urbanistica Giulio Bernetti - lo dica adesso o taccia per sempre». Scaduti i termini, il dossier tornerà in giunta a cura dell'assessore Luisa Polli: in teoria dovrebbe bastare, a meno che - come assai probabile - un quarto dei consiglieri comunali chieda la discussione in aula. Non ci sarà occorrenza di valutazione ambientale strategica perché la Vas è già stata eseguita per il Piano regolatore generale. A novembre il piano sarà vigente.

Il gruppo di lavoro è coordinato dall'architetto Beatrice Micovilovich. Ne fanno parte Ezio Golini, Michele Grison, Mauro Pennone. Vi ha partecipato Andrea Zacchigna re-

centemente scomparso. Imponente il lavoro di analisi tecnico-storica e di schedatura: censiti 1621 edifici tra "città murata", i tre borghi imperiali (Teresiano, Giuseppino, in parte Franceschino), via Udine, l'asse tra viale XX Settembre e via della Pietà. Il più vasto nucleo della regione.

E adesso comincia il bello, la materia entra nel vivo, previo avvertimento che le percentuali utilizzate sono orientative. Il 5% è solo restaurabile perché si tratta di chiese, monumenti, siti artistici. Il 45% esige il riguardo dell'involucro esterno ma ammette iniziative puntuali di ristrutturazione interna. I restanti 800 immobili sono suddivisibili in due macro categorie: 500 vanno rispettati all'esterno ma sono sventrabili all'interno; 300 possono essere demoliti e in luogo di essi sarà lecito costruire ex novo. Per farla breve, quasi un quinto degli stabili situati nel centro storico è *potenzialmente* abbattibile: «Anche il palazzo dell'Anagrafe dove ora stiamo parlando», ammicca beffardo il Bernetti. Il dopo-Semerani prospetterà classi e categorie di intervento, che tengono conto di posizione e caratteristiche dell'edificio e che suggeriscono la conseguente tipologia edile.

Parola d'ordine: *rifunzionalizzazione* dello stabile. Non certo elegante ma comprensibile: in base al principio di "restauro attivo", il proprietario

potrà realizzare ascensori, corpi-scala, solai. Bernetti e la Micovilovich sottolineano come il lavoro pianificatorio è stato svolto a stretto contatto con la Soprintendenza.

È chiaro che al posto di uno stabile demolito non sarà consentito riedificare in maniera arbitraria, discrezionale: verranno elaborate linee proprietarie-architetto-impresa dovranno attenersi, con particolare attenzione all'ecosostenibilità e al verde.

Laddove vi siano tetti "piani", ne è permessa l'accessibilità, non solo ad alberghi e pubblici esercizi, ma anche alle abitazioni private. Bernetti & Micovilovich annotano che, dopo la "reclusione" dovuta al Covid, c'è una forte richiesta di alloggi dotati di sfoghi "open".

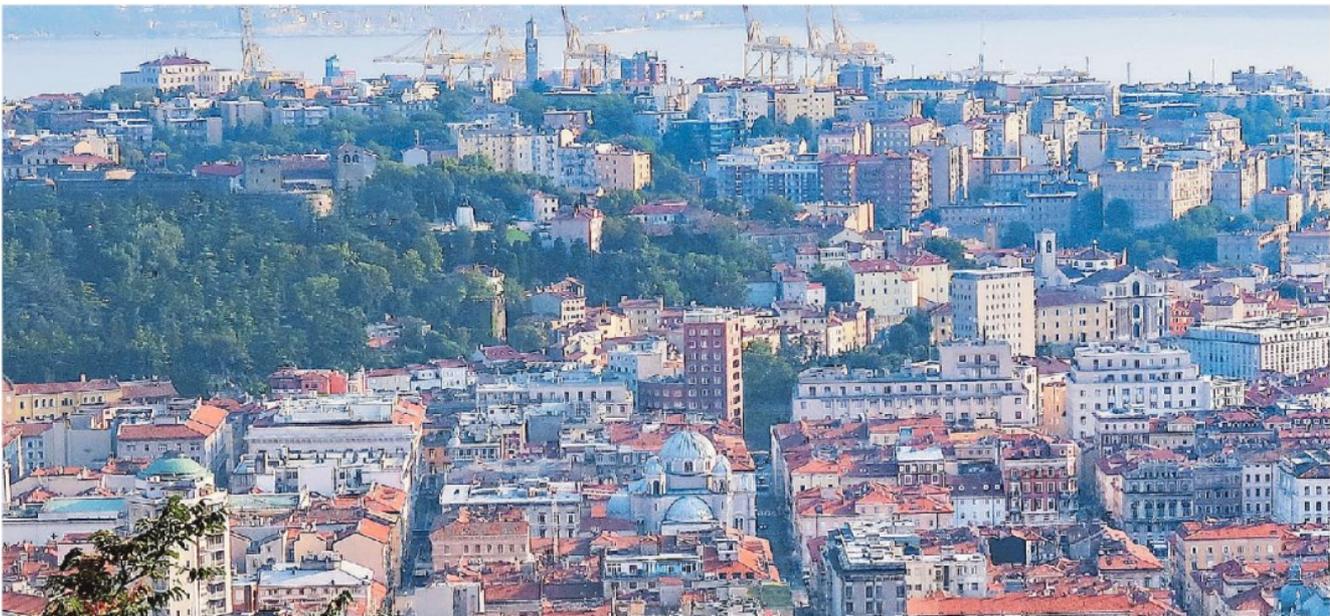
Un'ulteriore opportunità riguarda le cosiddette Umi, unità minime di intervento. Stabili o aree di difficile soluzione, dove il Comune permette al privato di agire contribuendo alla risistemazione del contesto (parcheggi, alberi): i casi, per esempio, di casa Francol, di via Santa Tecla, di androna Economo. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**LA STORIA****Compie 40 anni  
il “Semerani”  
in vigore dal 1980**

Il piano “uscente”, chiamato “Semerani” dal nome del professionista-docente Luciano, venne adottato nel 1980, quarant’anni fa, ma in realtà Semerani vinse l’appalto, insieme a Roberto Costa, nel 1968. La vicenda del “nuovo” piano prese le mosse oltre vent’anni fa ai tempi di Riccardo Illy: due mandati Dipiazza, un mandato Cosolini non sono bastati.



Uno scorcio del centro storico visto da Scorcola attraverso l'obiettivo di Andrea Lasorte

**LE ALTRE OMISSIONI**

# Regole sul Durc in contrasto e dubbi sui mezzi di prova

**Per il Codice appalti il documento unico sancisce la regolarità contributiva**

**Luigi Calazza**

L'omissione contributiva ha gravi conseguenze negli appalti pubblici. Soprattutto perché, dopo il decreto semplificazioni, l'esclusione dalle gare può arrivare anche per casi di inottemperanza «non definitivamente accertati». Anche se su queste nuove regole pesano diversi dubbi: soprattutto, contrastano con quelle in materia di Durc.

L'articolo 80 del Codice appalti (Dlgs 50/2016), nella sua vecchia versione, sanzionava solo l'irregolarità contributiva nella formula più generica dell'omissione che, di solito, si differenzia dall'evasione. Nel primo caso, infatti, c'è l'adempimento, da parte dell'operatore, di tutte le procedure legislative ed amministrative nei confronti dell'Istituto assicuratore e di quello previdenziale, nonché della Cassa edile. Manca solo il relativo versamento.

Il comma 4 dell'articolo 80 sanzionava solo le «violazioni gravi definitivamente accertate», nel senso che non vi fosse alcun contenzioso in atto sia in sede penale che amministrativa: si doveva, cioè, arrivare al passaggio in giudicato della sentenza o alla decisione che respinge il ricorso.

Il decreto Semplificazioni contrasta con queste regole in diversi punti. Secondo la modifica apportata dal provvedimento, a queste ipo-

tesi di esclusione viene ora aggiunta anche quella con la quale è stabilito che la stazione appaltante può escludere dalla procedura di appalto un operatore economico, se la stessa stazione appaltante «è a conoscenza e può adeguatamente dimostrare che lo stesso non ha ottemperato agli obblighi relativi al pagamento dei contributi previdenziali non definitivamente accertati qualora tale mancato pagamento costituisca una grave violazione».

Fermo restando che questa modifica era già stata inserita, senza essere confermata in sede di conversione, nel decreto Sblocca cantieri (Dl 32/2019), essa è in contrasto con lo stesso articolo 80, nella parte in cui si fa ora cenno alla non ottemperanza dei contributi «non definitivamente accertati», mentre la versione precedente collegava la sanzioni alle «violazioni definitivamente accertate», che sono «quelle contenute in sentenze od atti amministrativi non più soggetti ad impugnazioni».

Soprattutto, però, la modifica è anche in contrasto con l'articolo 86 del Codice appalti, quando stabilisce che le stazioni appaltanti, per non applicare le cause di esclusione dalle gare, accettano quale documento di prova, considerato «sufficiente», il Durc, acquisito d'ufficio presso gli Istituti previdenziali. Senza dimenticare che la modifica non specifica neppure quali siano le altre fonti che possono validare la conoscenza del mancato adempimento degli obblighi contributivi ed i mezzi che la dimostrino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



VIABILITÀ

# A27, i sindaci chiedono un nuovo casello «Conegliano Nord servirà 140 aziende»

L'appello dopo l'incontro di mercoledì tra gli amministratori di Conegliano e di Vittorio Veneto Chies: «Convocherò le ditte della zona industriale di Scomigo per raccogliere le loro esigenze»

CONEGLIANO

C'è un'opera incompiuta che pochi conoscono e che potrebbe diventare il grimaldello per una novità viabilistica assoluta: il collegamento diretto tra l'autostrada A 27 e la zona industriale di Conegliano e Vittorio Veneto. Si tratta dello svincolo già parzialmente predisposto, alle spalle dell'area di servizio a Scomigo, realizzato in tempi in cui si immaginava che proprio quella dovesse essere l'uscita sud di Vittorio Veneto, anziché Cozzuolo. L'altro ieri si sono trovati a pranzo i sindaci Fabio Chies ed Antonio Miatto, il primo di Conegliano e il secondo di Vittorio Veneto e alcuni loro collaboratori, tra cui il presidente del consiglio comunale di Conegliano Giovanni Bernardelli. Davanti ad una pizza, in quel di Ogliaiano, Chies e Miatto si sono detti d'accordo nel chiedere alla Società Autostrade di favorire la zona industriale con un nuovo casello, evitando –

come ha sottolineato Chies – che centinaia di camion al giorno, diretti alle 140 fabbriche dell'area, escano a San Vendemiano invadendo le strade coneglianesi, oppure si portino fino al casello di Cozzuolo, fiondandosi poi sulle strade vittoriesi. Detto, fatto. «Al rientro dalle ferie – anticipa Chies – inviteremo gli imprenditori di questa zona industriale ad un incontro per raccogliere puntualmente le loro esigenze». Grandi lavori per il nuovo casello non sarebbero da fare. C'è già il sovrappasso, c'è pure la rampa di uscita. Subito dopo si presenta la ferrovia, ma è già in costruzione il sottopasso in via Cal Larga. Una strada, questa, che s'inoltra verso le direttrici principali che attraversano la zona industriale e specificatamente quella che diventerà la nuova circonvallazione di San Giacomo, ossia una variante della Statale 51 Alemagna. I camion diretti in questo modo agli stabilimenti

di Scomigo e San Giacomo eviterebbero 8 Km di strade urbane a sud e almeno 5 Km a nord. Si creerebbe, a questo punto, il doppioponte con il vicino casello di Cozzuolo, quello di Vittorio Veneto sud. «Starà alla società Autostrade per l'Italia decidere cosa farne – sottolinea l'assessore vittoriese Bruno Fasan – per noi sarebbe un'opportunità che rimanessero entrambi i caselli. I costi di gestione non sono affatto pesanti, perché già in A 27 ci sono le barriere automatiche». Il casello di Scomigo viene sollecitato in particolare da coloro che abitano in via Sotto le rive e in via Cal de Livera, due strade molto strette a sud di Vittorio, percorse ogni giorno da numerosi camion, con disagi per i residenti. In prospettiva si pone anche un'altra opportunità: la maxi circonvallazione dall'uscita del traforo di Santa Augusta, a Costa di Vittorio, fino alla zona industriale di Scomigo. —

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I due sindaci Miatto e Chies con Giovanni Bernardelli e altri amministratori locali (foto fb Bernardelli)



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO