

Rassegna del 29/01/2021

ANCE VENETO

29/01/2021	Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza	2 Lavori pubblici: «Adesso più attenzione alle imprese del territorio»	Zilliken Karl	1
------------	---	--	---------------	---

SCENARIO

29/01/2021	Arena	29 Sopraelevata «dolce» sulla Sr 11	Dalli Cani Paola	4
29/01/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Mose: nel 2021 previste cento alzate Piazza San Marco, l'ipotesi emergenza	Zicchiero Monica	6
29/01/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3 Oggi un webinar per le nuove zone	...	7
29/01/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10 Un altro residence mai fatto nel mirino della procura	Zanutto Mauro	8
29/01/2021	Corriere della Sera	25 L'altra Torre di Boeri 25 piani e 420 alberi - Una Torre Botanica di 25 piani (e 420 alberi) A Milano Boeri studia il nuovo Bosco Verticale	Senesi Andrea	9
29/01/2021	Corriere delle Alpi	24 Sicurezza antisismica al corpo di collegamento con 644 mila euro	L. M.	11
29/01/2021	Corriere delle Alpi	31 Ci sono i Mondiali, stop ai Tir - Stop al traffico pesante di attraversamento	De Barba Stefano - Segafreddo Alessandra	12
29/01/2021	Gazzettino Padova	5 «A rischio 12 mila posti di lavoro»	E.F.	14
29/01/2021	Gazzettino Padova	11 Nuovo ospedale Rivoluzione della viabilità, c'è un piano da 70 milioni - Nuovo ospedale, piano per costruire la viabilità	Giaccon Mauro	15
29/01/2021	Gazzettino Treviso	9 Tassinari: «Tuteliamo i veri edifici di pregio»	Calia Paolo	17
29/01/2021	Gazzettino Venezia	10 «Solo tredici minuti per collegare Burano e Quarto»	Borzomì Tomaso	19
29/01/2021	Gazzettino Venezia	19 «Ho perso quasi dei tutto caparra da 227mila euro» - «Anticipai 227mila euro, ne ho rivisti 30mila»	Babbo Giuseppe	21
29/01/2021	Gazzettino Venezia	15 Marghera, finalmente la piscina	Fenzo Fulvio	23
29/01/2021	Gazzettino Venezia	14 «Sfratto ai rimorchiatori, soluzione da trovare subito»	...	25
29/01/2021	Gazzettino Venezia	13 Nuova questura A giorni il bando per il progetto	...	26
29/01/2021	Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza	1 Intervista a Luigi Schiavo «Dobbiamo recuperare marginalità, evitando di accettare ribassi esagerati»	Tomasoni Stefano	27
29/01/2021	Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza	3 Così due ragazze hanno scelto la Scuola Costruzioni Vicenza	...	29
29/01/2021	Mattino Padova	28 Nuovo ospedale di Padova Est Una rivoluzione per la viabilità - Nuovo ospedale, vertice sulla viabilità «Completare subito l'Arco di Giano»	Barbieri Giorgio	31
29/01/2021	Mattino Padova	29 Intervista a Elisa De Berti - «Casello A4 e accessi così verrà modificata l'intera circolazione nell'area di Padova Est»	G.BAR.	34
29/01/2021	Mattino Padova	29 Attesa per il bando di gara La fine dei lavori al 2027	...	36
29/01/2021	Messaggero Veneto	22 Ronchi, l'anno nero dei voli transiti crollati: -73,4% - L'anno nero dei voli: al Trieste Airport solo 209 mila transiti	Cescon Maurizio	37
29/01/2021	Mf	9 Coima, 300 mln sul Bosco Verticale bis	Montanari Andrea	39
29/01/2021	Nuova Venezia	20 L'hotel Des Bains non è in vendita Entro l'anno inizierà il restauro	Tantucci Enrico	40
29/01/2021	Voce di Rovigo	15 «Polesine sicuro» precorre i tempi	Crepaldi Luca	42
29/01/2021	Voce di Rovigo	26 Servizi latenti, fusioni necessarie	...	44



ANTONIO MOLON

Lavori pubblici: «Adesso più attenzione alle imprese del territorio»

di Karl Zilliken

Antonio Molon, coordinatore dell'area lavori pubblici di **Ance Veneto** oltre che della sezione vicentina, indica quattro priorità su cui concentrare l'attenzione: riconoscere alle imprese gli sforzi anti-Covid, risolvere il problema della liquidità, agevolare gli appalti a chilometro zero e puntare sulle nuove generazioni.

Riconoscere alle imprese gli sforzi anti-Covid, risolvere il problema della liquidità, agevolare gli appalti a chilometro zero e puntare sulle nuove generazioni. Sono quattro gli auspici dell'ingegner Antonio Molon, imprenditore che da consigliere della Sezione Costruttori Edili e Impianti di Confindustria Vicenza, ma anche in sede regionale si occupa del coordinamento delle attività dei lavori pubblici, per il 2021. Un anno che, a dispetto della pandemia, può essere molto importante considerando che la fine del 2019 faceva ben sperare e che il 2020, nonostante il lockdown di primavera, non è stato un completo disastro.

«Tra marzo e aprile si sono fermate tutte le attività, u-

na fetta di produzione difficile da recuperare – dice Molon –. La difficoltà più grande, durante la prima ondata, è stata l'applicazione delle normative anti-Covid ai cantieri, specialmente a quelli stradali. Si tratta di tante unità produttive sparse sul territorio. Nonostante questo, anche grazie al fatto che si tratta di attività all'aperto ci sono stati pochi contagi. Non ci sono mai state chiusure complete».

Si parte, quindi, da una situazione di stallo: «Nella seconda parte dell'anno c'è stato un rimbalzo. Le aspettative, però, erano di una bella ripresa. In ogni caso, siamo speranzosi per il 2021».

Speranze che devono essere accompagnate da politiche di sostegno: «Il meccanismo pandemico ha messo in evidenza la criticità degli oneri per far fronte al rispetto delle misure di sicurezza nei cantieri. Non sono quasi mai stati affrontati in maniera seria dalle stazioni appaltanti. **Ance Veneto** ha più volte sottoposto alle stesse stazioni dei prezzi specifici ma, ad oggi, non abbiamo ricevuto risposte serie e unitarie. Solo alcune amministrazioni hanno affrontato il problema anche dal punto di vista economico, riconoscendo i necessari ristori alle imprese. A livello normativo, le misure emergenziali devono essere operative e chiare sin dal giorno della pubblicazione, altrimenti smettono di essere d'emergenza e quando entrano a regime l'urgenza non c'è più. Ci aspettiamo risposte in tempo reale sull'applicazione della normativa».

Non si parla solo di spese per l'adeguamento alle normative anti-Covid: «C'è un problema di liquidità. La nostra richiesta, già da tempo, è quella di procedere con degli stati di avanzamento lavori da pagare mensilmente per dare più liquidità alle imprese. Oggi l'amministrazione anticipa fino al 30% dell'importo dell'appalto ed è già qualcosa. Ma le spese durante i lavori sono tante. Nel caso dei Sal, non si tratterebbe di anticipare denaro bensì di riconoscere cifre per lavori eseguiti».



C'è poi un terzo punto importante: «Nell'emergenza c'è l'occasione di dare maggior attenzione alle imprese del territorio. In questo momento si devono evitare gli spostamenti, non solo quelli dei lavoratori, ma anche dei fornitori e per l'acquisto delle materie prime. Il Decreto semplificazioni ha stabilito che sotto la soglia di 5 milioni di euro le amministrazioni devono ricorrere alle procedure su invito per ridurre tempi e burocrazia. Soprattutto le piccole imprese lavorano per la maggior parte vicino casa. Il Decreto, favorisce la possibilità che le imprese possano essere selezionate nel loro territorio. Se la legge dice che bisogna invitare dieci imprese, una quota bisogna riservarla a quelle locali. A luglio abbiamo predisposto un elenco di imprese della sezione diversificata in base alle attestazioni Soa»

Aspettative legate al decollo del superbonus

Con l'auspicio che queste richieste vengano accolte, come sarà il 2021? «Per l'edilizia in genere, le aspettative sono legate al decollo del superbonus del 110% che è partito al rallentatore ma dovrebbe dare molto ossigeno. Speriamo anche che gli importi auspicati siano gestibili dal sistema economico. Auspichiamo ci sia una proroga in avanti almeno fino a tutto il 2023 perché altrimenti non riusciamo ad arrivare all'obiettivo».

Il bonus potrà dare una rinfrescata anche dal punto di vista della sostenibilità ambientale perché sarà un'operazione di riqualificazione energetica dei nostri edifici, città e paesi. Sui lavori pubblici, invece, sappiamo dei fondi del recovery plan che avranno ricadute molto interessanti, anche se oggi facciamo fatica a calarle sul territorio. Per le infrastrutture del settore idrico integrato sappiamo già con certezza che, attraverso gli "hydrobond" europei, sono stanziati fondi per diversi importanti investimenti. Le imprese dovranno farsi trovare preparate. Parimenti, sul settore della difesa del suolo e dell'adeguamento sismico degli edifici dell'intero Paese. Il tutto passa attraverso la chiarezza delle normative».

È vero che per le procedure di affidamento e esecuzione dell'appalto servirebbe una semplificazione vera, ma questa semplificazione non può diventare deroga sistematica alle regole.

«Attenzione alla deriva vista nel Decreto semplifica-

zioni con l'esportazione del "Modello Genova" - osserva Molon -. La ricostruzione del ponte Morandi è stata gestita in deroga al Codice per motivi del tutto peculiari e comprensibili, ma non si può estendere in modo generalizzato a tutti gli appalti. Imprenditori e Stazioni Appaltanti hanno bisogno di regole chiare e trasparenti, che salvaguardino la concorrenza».

Le opere infrastrutturali in provincia

Per il Vicentino il nuovo anno potrebbe essere molto propizio. «Ci sono opere che sembra possano arrivare a buon punto se non ad ultimazione come la nuova tangenziale di Vicenza e la Pedemontana che, dopo la riapertura della galleria di Malo, ha avuto una fortissima accelerazione nel tratto vicentino. Ci potrebbe essere anche qualche passo avanti per la progettazione dell'alta velocità ferroviaria. Al di là delle grandi infrastrutture, le imprese vicentine, di piccole e medie dimensioni, accedono a un mercato che sta ben al di sotto della soglia dei 5 milioni. Nella maggior parte dei casi, sono opere affidate dai Comuni, dalla Provincia e dalla Regione, e riguardano sia gli interventi di manutenzione e sia nuove opere. Tutta questa massa di opere è il 90% di gare e bandi in termini numerici. Parlando solo della manutenzione, si deve dare continuità alle opere: negli edifici scolastici, nelle asfaltature delle strade, nei corsi d'acqua, negli acquedotti e sistemi fognari, eccetera. Se ci sono delle risorse aggiuntive, vengano utilizzate per una manutenzione capillare del territorio».

L'ultimo accorato pensiero va alle nuove generazioni: «I giovani si avvicinino al mondo delle costruzioni. La Scuola Costruzioni "Andrea Palladio" di Vicenza è una realtà in forte crescita a livello strutturale. La proposta di assunzioni per chi esce con la qualifica professionale è al 100%. Non devono nemmeno mandare un curriculum, perché sono cooptati. Il problema è che sono veramente pochi. La questione ci sta molto a cuore. Senza le qualifiche dell'operatore specializzato edile, in questi anni di crisi, abbiamo perso tantissima professionalità che deve essere ricostruita».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sopraelevata «dolce» sulla Sr 11

Progetto da nove milioni per lo sviluppo di una rete ciclabile in grado di collegare il territorio con Verona e proseguendo lungo il Chiampo anche con il mare

Paola Dalli Cani

Un ferro di cavallo squadrato per bypassare la strada regionale 11 ed interconnettere su due ruote il vicentino con il veronese e, di conseguenza, la Val d'Alpone con la Val Traminna e la Val d'Illasi guardando a Nord, verso la Bassa (Arcole e la zona di Albaredo d'Adige) se si sposta lo sguardo a Sud, Belfiore, Caldiero ma anche Verona se ci si rivolge ad Ovest. Basta questa mappa di massima a spiegare quanto cruciale sia, per il reticolo pedociclabile dell'Est veronese, il tracciato della Sr 11 che di fatto separa tutta l'area a Sud della regionale da tutta l'area a Nord. La soluzione, indicata dallo studio di fattibilità commissionato all'ingegner Ermanno Gaiga dalle amministrazioni comunali di San Bonifacio, Monteforte d'Alpone e Soave, è una sopraelevata «dolce», perché la pendenza è contenuta nel 3 per cento, che corre perpendicolarmente alla ex strada statale a 4,50 metri d'altezza. Ci si arriva percorrendo una bretellina lunga 60 metri che scende parallela alla Sr11 su entrambi i lati e mette di fatto in connessione il Sud con il Nord ma pure l'Est con l'Ovest. L'attraversamento in sopraelevata, che nello studio di fattibilità sarebbe realizzato all'altezza del lato Ovest dell'ex zuccherificio, se è il no-

do cruciale da sciogliere è però inserito in una progettualità di respiro più ampio che contempla anche la realizzazione di tutta una serie di tratti ciclabili di raccordo tra quello che già c'è come anche di passerelle. La marcia in più dell'idea espressa dai territori anche attraverso le iniziative del gruppo Ciclopedonale della Val d'Alpone, e tradotta in idea progettuale da Gaiga, è di sfruttare i tratti pedociclabili lungo gli argini, in gran parte esistenti, e collegarli anche attraverso ponticelli. Proprio quello che oggi è il punto critico della rete diventerà invece il crocevia di diversi itinerari: a ridosso della Sr 11 approderà la Val d'Alpone grazie alla trasformazione della vecchia strada del trenino, che passa sotto alla Sp 17, nel prolungamento della pista esistente a Monteforte (a sua volta collegabile a Nord con la pista di Montecchia di Crosara). Sempre da qui sarà possibile proseguire per Soave attraversando due nuove passerelle, la prima sull'Alpone e la seconda sul Traminna, proseguire lungo l'argine destro di questo ultimo torrente fino all'altezza della scuola elementare, scendere, imboccare una nuova bike lane fino a Porta Verona e scegliere di proseguire verso la collina oppure tornare

sull'argine da via Traminna.

Tornando invece a ridosso della Sr 11, una volta oltrepassato il ponte e preso l'argine sinistro dell'Alpone, a valle della confluenza Alpone-Traminna si cambia sponda utilizzando un'altra passerella sull'Alpone. Continuando a scendere ancora, si incrocia un nuovo tratto che devia verso Ovest per circa 200 metri: si raggiunge così il sottopasso ferroviario per poi rientrare in direzione opposta verso il tracciato originario e immettersi sulla ciclabile di San Bonifacio.

Sono solo alcuni spunti, a cui andrebbe aggiunto ad esempio il «bici-rifugio» previsto a monte della confluenza tra Alpone e Chiampo, e basta questo a spiegarne il costo decisamente importante, cioè quasi 9 milioni di euro che per due terzi se ne andrebbero in puri lavori. Su questo si giocherà la seconda parte della sinergia costruita tra i tre Comuni per ottimizzare ciò che c'è, fornire una valida alternativa alla mobilità cittadina e a quella intercomunale ma anche puntare, su due ruote, la carta della promozione turistica perché sciogliere questo nodo vorrebbe dire poter raggiungere il mare in bicicletta guardando il Chiampo, oppure Verona guardando l'Adige. ●





La passerella è prevista vicino all'ex zuccherificio



San Bonifacio: il punto dove si vuole posizionare la sopraelevata ciclabile alla strada regionale 11 DIENNEFOTO

Mose: nel 2021 previste cento alzate Piazza San Marco, l'ipotesi emergenza

Il Provveditorato sta approfondendo il conto da 15 milioni del Consorzio

VENEZIA Squadre allertate in assetto permanente alle bocche di porto, gli ottanta addetti al sollevamento sono stati in servizio anche ieri sera e lo saranno stanotte nel caso che i picchi di 95 centimetri previsti dal Centro Maree del Comune per le 10.30 e per la mezzanotte e mezza straripino e richiedano l'azionamento del Mose. Il sollevamento è invece dato per certo tra sabato e domenica notte quando tra l'una di notte con 120 centimetri e mezzogiorno con un metro, l'acqua alta darà poche ore di tregua.

L'allertamento costante deciso dopo il grande flop dell'8 dicembre è uno dei costi che concorrono a formare il conto da 15 milioni presentato al Provveditorato dal professor Francesco Ossola, consulente per il commissario al Mose Elisabetta Spitz. Dentro sono comprese le 16 alzate effettuate da ottobre e anche quelle previste per tutto il 2021: se la media per ogni evento va dai 150 mila ai 170 mila euro, significa che si prevedono dalle 88 alle 100 alzate. Una ogni tre o quattro giorni nell'arco di un anno, un calcolo che il Provveditorato sta approfondendo.

E si sta scandagliando anche la questione se sia doveroso fare una gara d'appalto per la messa in cantiere del progetto per la difesa di San Marco. «Se si potesse scegliere, non sottoscriveremmo questa scelta. Se la legge lo prevede, naturalmente lo faremo», dice il Provveditore Cinzia Zincone. Tra novembre e dicembre, il Provveditorato ha sollecitato i progettisti Thetis e Kostruttiva (soci del Consorzio Venezia Nuova) a ultimare il progetto esecutivo per pulire e risistemare i cunicoli sotterranei, mettere un sistema di valvole e pompe e creare una sala

di comando sotterranea per tenere all'asciutto la piazza in modo che il primo stralcio da 11 milioni del complessivo intervento da 36 potesse andare in cantiere il 1° febbraio ed entrare in funzione in autunno. Il progetto è arrivato mercoledì in comitato tecnico amministrativo corredato da un parere dello studio legale Cintio di Milano, richiesto dal commissario liquidatore del Cvn Massimo Miani, e afferma due cose che rendono possibile qualsiasi decisione: la prima è che l'atto aggiuntivo del 2002 (sottoscritto dopo la reprimenda della Commissione Europea sui mancati appalti) mette in chiaro che la salvaguardia delle isole non rientra nel perimetro della concessione al Cvn: deve andare a gara. Si sostiene altresì che ci potrebbero essere gli estremi per ricorrere alla procedura negoziata o all'affidamento diretto visto che ricorrono le condizioni di urgenza ed emergenza: il Covid, la necessità indifferibile di difendere la piazza e l'ipotesi che, se i lavori li dovessero fare imprese diverse da Kostruttiva e Thetis, la discontinuità forse rallenterebbe i lavori. Le imprese socie del Cvn si stanno chiedendo perché Miani abbia chiesto un parere legale sulla questione San Marco e anche sulla possibilità di poter continuare ad assegnare loro i lavori. Intanto, si apre il fronte degli open data: i dati su maree e sollevamenti delle dighe mobili migrano su un nuovo sito che non sarà a libera disposizione della comunità scientifica ma gestito dalla struttura del commissario al Mose. Alla consultazione sono stati ammessi meno di una manciata di dipendenti del Provveditorato.

Monica Zicchiero

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Il Consorzio Venezia Nuova ha presentato al Provveditorato un conto da 15 milioni

● Ogni alzata costa in media 150-170 mila euro, tolte le 16 da ottobre, ne sono previste 100 nel 2021

● La gara da affidare per San Marco apre l'incognita tempi



Geologi e sisma Oggi un webinar per le nuove zone

Rischio sismico, il Veneto ha riclassificato i suoi comuni allargando la platea potenziale del superbonus 110% con l'edilizia in controtendenza economica durante la pandemia. Così oggi, i geologi veneti dedicano un webinar alla Progettazione in Contesto Sismico con il patrocinio di Regione e Ingegneri. Ospite, la vicepresidente della Regione Elisa De Berti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un altro residence mai fatto nel mirino della procura

Dopo il grattacielo di legno, il Greenery tra l'ospedale e piazza Drago. L'area passata ad altri privati

JESOLO Non solo l'inchiesta su quella che doveva essere il primo grattacielo di legno in Europa, sul litorale di Jesolo spunta un'altra operazione di bioarchitettura mai conclusa. Il suo nome sarebbe dovuto essere Greenery, doveva nascere tra l'ospedale di e piazza Drago. E forse non è un caso che anche in questo investimento immobiliare siano coinvolte le società già finite nel mirino di procura e Guardia di Finanza per la mancata edificazione di Cross Lam Tower: Mia Re e Urban-Bio di Treviso. La prima doveva acquisire il terreno, la seconda realizzare l'opera. Pare esattamente lo stesso modus operandi. Ad innescare la miccia di un caso destinato ad avere impatti non indifferenti nella località da sempre ritenuta un esempio di sviluppo urbanistico, anche in tempi di crisi del settore, sarebbero stati proprio alcuni acquirenti dell'immobile Greenery presentato ad ottobre 2017, un anno prima del grattacielo in legno. La vicenda era stata rilevata la scorsa estate ma nessuno avrebbe immaginato che quel caso potesse rappresentare la punta dell'iceberg: «Tante rassicurazioni ma il cantiere del Greenery non è mai partito — aveva detto all'epoca un'acquirente del Veneziano che aveva chiesto l'anonimato

— . Dopo la presentazione della Cross Lam Tower sono stata contattata con la proposta di un possibile cambio di destinazione». Alla signora era stata offerta la possibilità di ottenere un appartamento dell'innovativa torre di legno in cambio di quello per il quale aveva versato l'acconto. «Ma c'è stato un problema — spiega la donna — . Nel primo edificio avevo firmato un contratto per il terzo e ultimo piano mentre nella Cross Lam Tower mi hanno proposto un piano terra. Non pretendevo l'equivalente, mi rendo conto della differenza tra i due edifici, ma almeno un pari piano». La società Urban-Bio aveva confermato aggiungendo che nessuno aveva tuttavia aderito alla proposta di cambiare appartamento. E dunque in seguito sarebbero partiti gli esposti che hanno generato l'inchiesta in corso.

Di certo c'è il fatto che entrambe le operazioni immobiliari di bioarchitettura sono rimaste sulla carta. Inizio lavori? Mai avvenuti, al punto che, relativamente al condominio Greenery, il terreno mai acquistato da Mia Re è stato nel frattempo acquisito da altri imprenditori che hanno dato regolare avvio alla realizzazione d un altro edificio.

Mauro Zanutto

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Bio-architettura

Il residence che avrebbe dovuto sorgere tra l'ospedale e piazza Drago



Milano, il nuovo Bosco L'altra Torre di Boeri 25 piani e 420 alberi

di **Andrea Senesi**
a pagina 25

Una Torre Botanica di 25 piani (e 420 alberi) A Milano Boeri studia il nuovo Bosco Verticale

Previsti il restyling del «Pirellino» e un ponte-serra

Progetto milionario
Al concorso 359 studi
di 15 Paesi. Il costo
del progetto sfiora
i 300 milioni di euro

In tandem
L'archistar lavorerà
alla riqualificazione
con l'americana
Elizabeth Diller

Il progetto

di **Andrea Senesi**

Centodieci metri d'altezza, 25 piani, un centinaio di appartamenti in vendita, 420 alberi, 13 mila arbusti: la Torre Botanica sarà la versione riveduta e aggiornata del Bosco Verticale, il grattacielo simbolo della rinascita di Milano nel decennio scorso. Identici i protagonisti: la Colma Sgr di Manfredi Catella e l'archistar Stefano Boeri, per l'occasione in tandem con l'americana Elizabeth Diller, celebre per aver firmato la riqualificazione dell'High Line di New York. E identica l'ambizione: «Trainare dopo un momento difficile la ripresa di Milano e quindi del Paese».

Il super-progetto parte dal restyling del Pirellino, l'ex grattacielo comunale acquistato nel 2019 da Colma dopo un'asta pubblica da 193 milioni di euro, che sarà bonificato dall'amianto e «adeguato ai più alti standard di qualità», insieme col ponte che attraversa via Melchiorre Gioia: svuotato e «alleggerito», diventerà un nuovo «hub» a

servizio della città per eventi, mostre ed esposizioni, all'interno di una serra della biodiversità. Il ponte trasformato in serra continuerà a sovrastare lo stradone di Melchiorre Gioia nel frattempo ridotto a quattro corsie per far posto a percorsi ciclabili. Dall'altra parte, a fianco della Biblioteca degli Alberi, crescerà il nuovo grattacielo residenziale, con 1.700 metri quadrati di vegetazione distribuita in modo tale che le fioriture cambino i colori dell'edificio al variare delle stagioni. Il costo del progetto complessivo sfiora i 300 milioni di euro (compresi i 193 già investiti nell'acquisto del palazzo), mentre per la realizzazione si guarda al 2026 e all'appuntamento di Milano con le Olimpiadi invernali.

Il progetto, firmato Diller Scofidio + Renfro (DS+R) e Stefano Boeri Architetti, ha vinto un concorso internazionale a cui hanno preso parte in totale 359 studi di architettura in rappresentanza di 15 Paesi. «Si tratta di un nuovo paradigma di rigenerazione urbana che interpreta l'agenda del post-Covid», racconta Catella: «Siamo convinti che Milano possa uscire dalla crisi più

forte di prima, col compito, oggi più che mai, di portare l'esperienza di questo ventennio di crescita della nostra città nel resto d'Italia per rigenerarla».

Archistar, grattacieli, alberi e appartamenti di lusso. Ma anche politica e liti istituzionali. Comune contro Regione, ancora una volta. Perché il Pirellino è finito nell'elenco degli immobili cittadini che beneficeranno del bonus volumetrico del 25 per cento previsto dalla recente legge regionale sul recupero urbanistico. In pratica: i proprietari di un palazzo abbandonato da oltre cinque anni possono ottenere un incremento di un quarto degli indici di edificabilità per il recupero dello stabile. Una legge che ha scatenato polemiche durissime col Comune che ora vuole portare la legge del Pirellone addirittura davanti alla Corte Costituzionale. «Vogliamo rivolgerci alla

Consulta, perché quella legge fa male al nostro territorio», ha annunciato qualche giorno fa l'assessore di Palazzo Marino Pierfrancesco Maran. A fine dicembre la giunta aveva comunque dovuto recepire, suo malgrado, la delibera che accoglieva le richieste dei proprietari, «compilando» la lista dei 37 palazzi destinatari del premio. Ma la delibera non sembra destinata ad arrivare a breve all'approvazione del Consiglio comunale. La scadenza è in aprile e la sensazione è che si proverà a prendere tempo. Catella ieri ha però lanciato alla politica un messaggio chiarissimo: senza i bonus volumetrici dal progetto salterà il restyling del «braccio» che collega i due palazzi, il Ponte Serra su via Gioia, lo spazio che si candida a essere tra i più glamour della città.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Luciano Fontana

Tiratura: 245418 - Diffusione: 258991 - Lettori: 1948000: da enti certificatori o autocertificati



Rendering

Nell'immagine grande la Torre Botanica e, alla sua destra, il nuovo «Pirellino». Nel tondo il ponte-serra che li collegherà



OSPEDALE

Sicurezza antisismica al corpo di collegamento con 644 mila euro

FELTRE

C'è un'altra eredità importante che lascia la dirigenza Usl Dolomiti a fine mandato per prevenire un rischio che di sanitario non ha nulla, se non di riflesso, e che riguarda la pubblica incolumità, il rischio sismico.

«Già nel corso di quest'anno si apriranno i cantieri per il Santa Maria del Prato, dato che nei prossimi mesi si partirà con la progettazione di dettaglio», premette l'ex direttore dell'Usl Dolomiti e attuale commissario Adriano Rasi Caldogno.

«Mentre per quanto riguarda il San Martino di Belluno è stata finanziata la progettazione esecutiva e si è ottenuto il finanziamento delle opere da realizzare». Per l'ospedale di Feltre su una spesa di 644 mila euro, saranno realizzati i lavori di miglioramento sismico del corpo di collegamento fra padiglione Gaggia Lante e padiglione Dalla Palma.

Un primo progetto era già stato finanziato a fine

2017 con 490 mila euro. Dopo una successiva integrazione dei lavori, la commissione regionale ha concesso l'integrazione del finanziamento per ulteriori 540 mila euro.

Il progetto prevede l'inserimento di nuove pareti in cemento armato sul perimetro esterno dell'edificio e il rinforzo di un numero limitato di pilastri interni. Un intervento che consente un consistente miglioramento del comportamento sismico della struttura, pari al 79 per cento dell'indice di adeguamento alla norma tecnica delle costruzioni. E quel che è più importante, consente un incremento del 74 per cento di tenuta statica rispetto alle condizioni attuali.

A Feltre, a parte la piastra chirurgica e il polo tecnologico, non c'è alcun edificio che risponda agli standard richiesti dalla normativa. Ma l'Usl ha cominciato a individuare i punti deboli in settembre del 2016, subito dopo il sisma che ha colpito l'Italia centrale. —

L.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



IL PROVVEDIMENTO

Ci sono i Mondiali, stop ai Tir

La Prefettura pronta a vietare i trasporti internazionali su Alemagna e Carnica, via libera agli arrivi e alle partenze locali

Stop per tutto il periodo dei Mondiali al traffico di attraversamento dei Tir che passano il confine, sì al transito nei giorni lavorativi dei mezzi pesanti che partono o arrivano nel Bellunese o nelle province circostanti, per consentire al territorio di continuare a lavorare. È questo, in estrema sintesi, il piano per la viabilità lungo la 51 di Alemagna e la 52 Carnica annunciato dal prefetto Sergio Bracco durante una videoconferenza che ha raccolto i rappresentanti degli enti locali, delle forze dell'ordine e delle categorie economiche.

DE BARBA E SEGAFREDDO

/ PAGINA 31

Stop al traffico pesante di attraversamento

Mondiali senza Tir di passaggio lungo l'Alemagna e la Carnica, sì ai trasporti legati alle attività economiche dolomitiche

CORTINA

Stop per tutto il periodo dei Mondiali al traffico di attraversamento dei Tir "di passaggio", sì invece al transito dei mezzi pesanti che partono o arrivano nel Bellunese o nelle province circostanti, per consentire al territorio di continuare a lavorare.

È questo, in estrema sintesi, il piano per la viabilità lungo la 51 di Alemagna e la 52 Carnica e annunciato ieri dal prefetto Sergio Bracco durante una videoconferenza che ha raccolto i rappresentanti degli enti locali, delle forze dell'ordine e delle categorie economiche.

Un piano "di alleggerimento" del traffico pesante per garantire lo svolgimento dei Mondiali senza fermare il flusso delle merci che verrà nelle prossime ore dettagliato e ufficializzato con una ordinanza ma che, nelle sue linee di massima, è stato accolto positivamente dagli operatori del territorio.

Per tutta la durata dell'evento iridato verrà così sospeso il traffico pesante di semplice attraversamento: i Tir - per fare un esempio - che scendono dalla Germania lungo la 51 di Alemagna diretti a Roma dovranno scegliere rotte alterna-

tive.

I mezzi pesanti che partono carichi dal territorio bellunese o che arrivano a scaricare le loro merci potranno invece viaggiare regolarmente, tranne che nel periodo del fine settimana, dalle 15 del venerdì alle 22 della domenica.

La 52 Carnica, a sua volta liberata dal traffico pesante di attraversamento proveniente dal confine, farà da salvagente in caso di difficoltà non prevedibili - ad esempio in caso di nevicate abbondanti lungo la 51 - offrendo uno sfogo verso la Pusteria attraverso il passo di Monte Croce Comelico.

«Siamo rimasti tutti piacevolmente sorpresi dall'approccio del prefetto», sottolinea Daniele De Bona, presidente del mestiere autotrasporti di Confartigianato Belluno, «perché ci ha dato subito le risposte che noi operatori cercavamo. Questa soluzione mostra attenzione alla provincia che lavora quotidianamente sul territorio e il prefetto ha mostrato di aver preso a cuore non solo l'evento sportivo ma anche l'economia bellunese».

VIABILITÀ A CORTINA

Si procede intanto con la messa a punto quotidiana anche del piano per la mobilità interna di Cortina. L'ultima novità:

è stato interdetto il transito sulla circonvallazione per domenica 7 febbraio durante la cerimonia inaugurale dei Mondiali. Quel giorno dalle 13 alle 20 sarà vietato il transito verso nord, lungo l'anello della circonvallazione, da via Roma a via Franchetti, a viale Marconi. Ci sarà una viabilità alternativa, lungo via Falaria, via Pralongo e Pecol per chi deve salire ad Alverà e al passo Tre Croci; per Piorosà e Verocai, per chi va verso il centro.

Altra novità riguarda la gratuità degli autobus urbani dal 7 al 21 febbraio per i residenti e i turisti.

«Durante i Mondiali», spiega il sindaco Gianpietro Ghedina, «nonostante manchi il pubblico si dovrà garantire lo spostamento di atleti, staff, tecnici, giornalisti, operatori, forze dell'ordine e altri. Quindi, per evitare intasamenti, abbiamo deciso di istituire la gratuità dei pullman locali per tutti i re-



sidenti e gli ospiti di alberghi e seconde case che potranno lasciare le auto a casa, anche in considerazione del fatto che molti parcheggi saranno usati dalla Fondazione Cortina 2021».

In stazione, dove si svolge il mercato due volte a settimana, il parcheggio è già chiuso fino al 21. I tecnici stanno allestendo il palco per la cerimonia inaugurale del 7 febbraio alle 18.

Nella zona dello stadio Olimpico del ghiaccio ci sono già i cartelli che indicano che tutti gli stalli saranno utilizzati da Cortina 2021 dal primo al 22 febbraio. Anche i parcheggi di Lungoboite, Revis e via dei Campi serviranno all'organizzazione.

Altra novità importante riguarda la riduzione del periodo di applicazione delle Zone

a traffico limitato, che saranno in vigore soltanto in mattinata, dalle 7 alle 11, e non sino alle 17 come previsto all'inizio.

L'accessibilità a Cortina sarà garantita durante tutto il periodo, da sud (San Vito), da nord (Dobbiaco, Val Pusteria) e da est (Passo Tre Croci). Invece, per chi viene da ovest (Passo Giau e Passo Falzarego), da lunedì 8 febbraio a domenica 21 febbraio l'accesso non sarà consentito dalle 7 alle 11.

Per consentire il regolare accesso all'area di gara in Tofana, vengono istituite due zone a traffico limitato. La zona 1 sarà attiva H24 da lunedì 8 febbraio fino a domenica 21 febbraio e interesserà la strada comunale che va dal bivio di Gilaron fino a Piè Tofana. La zona 2, contraddistinta dal colo-

re giallo, sarà attiva da lunedì 8 febbraio a domenica 21 febbraio nella fascia oraria 7-11, e comprenderà: la Sr 48 delle Dolomiti dal ponte Corona fino a Pocol, via dei Campi, via del Parco, via Lungoboite, via dello Stadio e via Marangoi.

Per l'accesso a ciascuna delle due Ztl sarà necessario essere muniti di pass che verranno consegnati da lunedì ai residenti e agli aventi diritto che li hanno chiesti. Sarà disposta anche una nuova regolamentazione di via del Castello, dall'incrocio con via Grohmann sino all'intersezione con la Statale 51 di Alemagna, a Maion: sarà percorribile in salita, dalla rotonda del monumento a Dolomieu. —

STEFANO DE BARBA
ALESSANDRA SEGAFREDDO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Traffico di mezzi pesanti e automobili lungo l'Alemagna durante una nevicata

Confapi**«A rischio 12 mila posti di lavoro»**

La crisi di governo preoccupa anche le imprese padovane per le possibili ripercussioni su provvedimenti cruciali per affrontare la crisi economica innescata dalla pandemia. Secondo Fabbrica Padova, centro studi Confapi, "ballano" circa 500 milioni destinati alla provincia di Padova col Decreto Ristori 5, mentre sono 12 mila i posti di lavoro a rischio. «La preoccupazione nelle imprese c'è, inutile negarlo. Prima o poi la crisi innescata dalla pandemia sarà messa alle spalle, ma devono essere create le condizioni perché l'economia possa ripartire. E perché possa succedere prima di tutto serve chiarezza e serve rispetto per il lavoro in generale, quindi sia per i lavoratori sia per i datori di lavoro. E questo passa per profonde e coraggiose riforme», afferma il presidente di Confapi Padova Carlo Valerio. «In primis, è necessario un alleggerimento della pressione fiscale, perché noi continuiamo ad avere uno stato fortemente orientato all'assistenza, ma è impossibile sperare nelle riforme strutturali che servono se a regnare è l'instabilità. L'unico risultato della crisi di governo è quello di aggravare quel senso di incertezza che è il principale nemico degli investimenti. Non dimentichiamo che dalla gestione degli oltre 200 miliardi del Recovery Plan passano le prospettive di rilancio. La politica ha il dovere di dare priorità alla situazione delle imprese e dei lavoratori, più che ai posizionamenti e alle poltrone».

E.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Nuovo ospedale Rivoluzione della viabilità, c'è un piano da 70 milioni

Nuovo ospedale a Padova est: come si muoveranno le migliaia di persone che graviteranno intorno a quei 900 posti letto? Un polo sanitario di alta specializzazione porterà parenti, medici e infermieri, ma anche scienziati e ricercatori, specializzandi e personale di supporto, dalle pulizie alla mensa. Il piano-viabilità, da 70 milioni di euro, di Comune e Regione.

Giacon a pagina XI

Nuovo ospedale, piano per costruire la viabilità

►Vertice fra sindaco e assessore regionale De Berti: progetto con Veneto Strade, Cav e Ulss per il traffico
►L'adeguamento costerà non meno di 70 milioni, dal tram fino alla terza corsia della tangenziale est

LA REGIONE: «INSIEME PER RISOLVERE UN NODO CRITICO E RENDERE FUNZIONALE IL SITO»
GIORDANI: «POTENZIATO IL TRASPORTO PUBBLICO»

L'INTESA

PADOVA Corre il nuovo ospedale nell'area di S. Lazzaro a Padova est. Nei primi mesi del 2023 dovrebbero aprirsi i cantieri per finirlo entro il 2027. Ma come si muoveranno le migliaia di persone che graviteranno intorno ai 900 posti letto? Un ospedale di alta specializzazione porterà non solo parenti, medici e infermieri, ma scienziati e ricercatori, specializzandi e personale di supporto, dalle pulizie alla mensa. Occorre progettare la viabilità, sia quella interna alla città per non mettere in crisi tutto il quadrante di Padova est, che quella per chi arriva da fuori, privilegiando il trasporto pubblico. Di questo si è parlato ie-

ri in Comune dove il sindaco Giordani ha incontrato l'assessore ai Lavori Pubblici, Infrastrutture e Trasporti della Regione, Elisa De Berti che è anche vice presidente della Giunta Zaia. Con loro gli assessori Micalizzi e Ragona.

LE DIRETTRICI

Ebbene sono quattro le linee di intervento studiate per un investimento che si aggira sui 70 milioni di euro. La prima è il completamento dell'Arco di Giano con un cavalcavia che dall'area del S. Lazzaro oltrepassi i binari e si colleghi al rondò Grassi-Plebiscito. Questo permetterebbe di chiudere l'asse est-Ovest, dallo stadio a Ponte di Brenta. Costo almeno 11 milioni di euro. Il Comune da parte sua ha completato la circolazione interna all'area con l'uscita verso via Maroncelli. Poi c'è da collegare a Nord l'ingresso all'area dell'ospedale per chi proviene dalla nuova statale 308. In questo caso bisogna costruire una rampa di discesa ma «non è facile perché siamo a una sola corsia in quel punto. Studieremo soluzioni per alleggerire la viabi-

lità con i comuni di Vigonza e Cadeneghe» dice Micalizzi. Costo 2 milioni di euro. Il terzo punto è l'adeguamento a nuovi volumi di traffico della tangenziale che va da sud e est. E qui si parla di una terza corsia dinamica. Ma contando gli espropri e i ponti non meno di 3 milioni a chilometro, totale 25 milioni. Il problema è che questa tangenziale collega due tratti di autostrada quindi sarà sempre intasata. Per questo si pensa anche di rinnovare il casello di Padova est.

TRAM E STAZIONE S. LAZZARO

Infine il trasporto pubblico. Il Comune ha già presentato la linea Sir 2 che collegherà Rubano a



Vigonza con un costo di 355 milioni di euro chiesti in finanziamento allo stato. Ci sarà anche un "baffo" di 800 metri che entrerà in zona nuovo ospedale. Costo 3-4 milioni di euro. Infine la nuova stazione Di S. Lazzaro, proprio davanti all'ingresso dell'ospedale. L'amministratore delegato delle Ferrovie, Gentile, firmando il protocollo con Padova per il progetto da 3 miliardi per l'alta velocità ha confermato la fermata. Il costo è in media 28 milioni di euro per un chilometro più l'infrastruttura. Occorrerà vedere però se sarà solo una stazione dedica-

ta, compresi i pendolari.

I COMMENTI

L'assessore De Berti: «Abbiamo istituito un tavolo tecnico trasversale fra Comune, Regione, Cav, Veneto Strade e Ulss per la redazione di un masterplan dell'area. Sappiamo che il nodo è molto delicato ma abbiamo pianificato i prossimi passi per uno studio di fattibilità». Il sindaco Giordani continua: «Incontro molto importante perché ci manca la viabilità stradale. La Regione si è impegnata a coordinare il tavolo tecnico, dunque gliene sia-

mo grati». L'assessore ai Lavori Pubblici, Micalizzi: «Nessuna viabilità può essere migliorata senza il trasporto pubblico e il nostro sistema tramviario Smart ha ottenuto il plauso della Regione. Attendiamo la stazione Padova est da parte delle Ferrovie». Chiude l'assessore alla Mobilità, Andrea Ragona: «Crediamo nello Smart perché non pensiamo sia sostenibile l'aumento di persone in quel punto senza questa struttura e la rete metropolitana connessa, che creerà anche il collegamento fra i due ospedali».

Mauro Giacon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'AREA A sinistra si vede la strada che oltrepasserà i binari, in alto a destra invece l'innesto dalla tangenziale e al centro la nuova stazione. Il nuovo baffo del tram arriverà da via Einaudi



IL VERTICE Giordani e l'assessore De Berti esaminano l'area

Tassinari: «Tuteliamo i veri edifici di pregio»

► L'assessore all'Urbanistica: «Moltissime riqualificazioni oggi criticate nascono con la precedente giunta, non con noi»

► «Da salvaguardare quei palazzi che sono testimonianze di particolari stili. Bloccare non è sempre la scelta migliore»

**«STIAMO RIVEDENDO
UNO STRUMENTO
URBANISTICO
EREDITATO CHE
PRESENTA EVIDENTI
DIMENTICANZE»**

LA DISCUSSIONE

TREVISO Linda Tassinari, assessore all'Urbanistica, lo ha già detto in consiglio comunale: gli edifici del '900 presenti in città verranno valutati e salvaguardati. Però, di fronte alla petizioni e alle proteste che sorgono come funghi al palesarsi di ogni nuovo progetto di riqualificazione, osserva anche: «La paternità temporale e materiale di maggior parte degli interventi citati ad oggi, ed aventi ricadute nel territorio, è da ricondurre all'epoca della gestione urbanistica della precedente Giunta, peraltro nei tempi della costruzione dello strumento urbanistico così detto Piano degli Interventi. Fase delicata di analisi, verifica, definizione, che consentiva la programmazione di molte delle possibili azioni di tutela ad oggi richieste». In quella fase lì, secondo l'assessore, andavano messe quelle tutele che oggi vengono reclamate a gran voce. «Tutto questo al tempo, non è stato compiuto - sottolinea Tassinari - ora si assiste a richieste sensazionalistiche che sembrano volersi poi assumere la paternità di azioni che l'attuale Amministrazione sta già autonomamente e da mesi compiendo».

Ca' Sugana, insomma, per vincolare le eccellenze architettoniche cittadine, si sta già muovendo attraverso «il percorso di variante al Piano degli Interventi con operazioni reali e concrete basate sulle analisi territoriali e sulla tutela degli ambiti maggiormente necessitanti di controllo».

GLI OBIETTIVI

El'attenzione maggiore viene posta proprio sugli edifici dei primi del '900: «Andranno rivalutati e salvaguardati con particolare cura se testimonianze di

archetipi territoriali - precisa l'assessore - per tale ragione è intenzione dell'Amministrazione rivedere le superficialità e dimenticanze appartenenti allo strumento urbanistico ereditato, valutando ciò che permette eventualmente di snaturare il patrimonio edilizio meritevole di una possibile tutela a favore, come già annunciato, dell'introduzione di nuove puntuali limitazioni». E mentre le critiche si accumulano, l'assessore ribadisce il cambio di rotta rispetto al passato anche nei confronti dei progettisti: «Oltre alla opportunità di inserire maggiori tutele, ove d'uopo, molto importante durante la fase progettuale è anche il dialogo amministrativo con i professionisti e con le proprietà per cercare di valutare assieme, ed in via preventiva, le potenzialità edificatorie degli ambiti cercando di contestualizzare al meglio le volontà dei privati con le necessità dei luoghi. Non crediamo che "vincolare/paralizzare" tutto sia sempre la soluzione più corretta, forse la più facile, la più veloce, la più sensazionalistica, ma non la migliore perché si potrebbe rischiare di immobilizzare il territorio e la sua economia».

IL NODO

Resta poi il fronte caldissimo rappresentato dalla polemica sul "consumo del suolo". Domenico Losappio (Gruppo Misto), sul tema non fa sconti all'amministrazione, accusandola di predicare il "cemento zero" ma senza tradurre le parole in pratica:

«Riguardo il consumo di suolo - ribatte Tassinari - ci si dimentica che nel territorio, ciò che nei calcoli contribuisce in maniera più consistente, sono le grandi opere pubbliche infrastrutturali sovraordinate che vanno oltre la semplice pianificazione comunale. Il Comune risulta invece tra le amministrazioni che investono sull'esistente, in quanto la maggior parte della programmazione edilizio/urbanistica verte sulle azioni di rigenerazione. Ad oggi lo strumento non ammette infatti nuove espansioni edilizie».

Paolo Calia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'accusa**Calesso: «Colpa delle scelte politiche»****LA POLEMICA**

TREVISO «Anche alla luce di quello che accade nella zona di Viale Vittorio veneto l'unica soluzione sarebbe bloccare il "Piano Casa"». Luigi Calesso (Coalizione Civica) ritorna su uno dei fronti più caldi in tema di urbanistica: le moderne abitazioni a forma di cubo che stanno sorgendo attorno ai passeggi. «Deve essere chiaro che l'amministrazione comunale non ha alcuna responsabilità rispetto a questa edificazione, se non quella - politica - di avere accettato, anzi entusiasticamente accolto, gli effetti del "Piano Casa" della Regione sull'assetto

urbano della città, come se mancassero le edificazioni in corso e i piani di lottizzazione in fase di realizzazione o ancora da avviare. Queste nuove edificazioni sono perfettamente legittime sotto il profilo giuridico e proprietari dell'area, costruttori, immobiliari che sono coinvolti nelle operazioni hanno perseguito e perseguono degli interessi altrettanto legittimi». Per Calesso il problema resta il "Piano Casa" «che permetterà di continuare a stravolgere il paesaggio di strade e piazze della città con nuove costruzioni che hanno un impatto molto più invasivo dei fabbricati preesistenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ANALISI L'assessore all'Urbanistica Linda Tassinari accusa la precedente giunta per alcune ristrutturazioni che fanno discutere

«Solo tredici minuti per collegare Burano e Quarto»

► L'assessore alla Mobilità Renato Boraso spiega il suo progetto: «Ripulendo un canale che c'è già si apre un accesso alla laguna»

**CON LA LINEA 12
OGGI CI VOGLIONO
40 MINUTI
DALLE F. NOVE
PER RAGGIUNGERE
L'ISOLA DEL MERLETTO**

BURANO

Tredici minuti per collegare Burano e Quarto d'Altino. La svolta per l'isola lagunare, per i suoi residenti, il lavoro e il turismo ora è più vicina. Poco meno di un quarto d'ora sarà il tempo necessario per raggiungere l'area di Altino (Montiron), grazie a un servizio diretto che è tra le priorità dell'amministrazione comunale, come afferma l'assessore alla mobilità e trasporti Renato Boraso: «Abbiamo fortemente voluto mettere questa linea di forza, assieme al recupero del terminal di Fusina, quello di San Giuliano e di Tessera. Nodi strategici a cui abbiamo voluto aggiungere anche il Montiron».

LA VECCHIA LINEA

Se ora la linea 12 impone un viaggio di 40 minuti per collegare le Fondamente Nove all'isola lagunare (senza contare gli ulteriori 20-25 minuti per raggiungere stazione o piazzale Roma), oppure 33 minuti per arrivare a Punta Sabbioni, ecco che le carte in tavola cambierebbero. «Basta ripulire un canale che c'è già e si potrà arrivare all'imboccatura del Dese, dove si dovrà fare un terminal rispondendo alle esigenze dei cittadini. Perché se c'è un'isola penalizzata, è proprio

Burano, una delle più belle», continua l'assessore.

IL PROGETTO

Boraso prosegue nella spiegazione del progetto: «Si aprirebbe un punto di accesso alla laguna utile anche alla diversificazione dei flussi, attraverso Burano e Torcello». Per far questo c'era bisogno di forti investimenti: «Dal primo giorno di insediamento ho martellato Anas e ora è arrivato il milione e ventimila euro utili a far partire i lavori per una rotonda, perché per accedere al Montiron c'è un punto particolarmente pericoloso che in questi anni ha fatto 18 morti». Boraso ragiona nell'ottica di mettere a sistema terraferma e laguna, valorizzando tutto il territorio: «Da questa rotonda basterà svoltare a sinistra per raggiungere il museo di Altino, a soli trecento metri, mentre svoltando a destra si raggiungerà l'hub». Un lavoro frutto di relazioni intrecciate: «Devo ringraziare il sindaco perché è riuscito a interloquire con l'ex magistrato alle acque, nonostante i cambiamenti continui, e anche Cinzia Zincone, che si è data da fare con grande disponibilità». Sul motivo che l'ha portato a queste decisioni, Boraso chiosa: «Non l'ho fatto per prender voti, a Burano ne ho preso uno, quindi che non si dica che c'è interesse diretto. È il frutto di una volontà politica mirata, voluta e curata». Da ultimo, l'assessore tiene a una precisazione: «Speriamo che il prossimo presidente del Consiglio ripristini il nome, storico, del Magistrato alle acque. Il Magistrato è una delle più antiche istituzioni della Serenissima e c'è la necessità di rispetto per la storia».

Tomaso Borzomì

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL TRACCIATO

Nel grafico accanto il tracciato che permetterebbe di collegare la zona di Altino, all'imboccatura del Dese, con l'isola di Burano accorciando tempi di percorrenza



Jesolo

«Ho perso quasi del tutto caparra da 227mila euro»

Per il palazzo Greenery vicino a piazza Drago a Jesolo, mai realizzato, «abbiamo pagato con 227mila euro gran parte di un appartamento sulla carta» denuncia una 65enne di Mestre, alla quale poi era stato proposto in alternativa un appartamento nella torre di legno anche questa mai costruita. Perciò la signora ha presentato un'istanza di fallimento a carico della Mia Re srl di Treviso.

Babbo a pagina XIX

«Anticipai 227mila euro, ne ho rivisti 30mila»

► «Pagai cinque anni fa per un appartamento mai realizzato, ► Una signora ha sporto due denunce per truffa e chiesto pure l'offerta alternativa alla Torre di Legno è solo sulla carta» il fallimento della Mia Re srl che doveva acquistare i terreni

JESOLO

C'è anche un'istanza di fallimento a carico della Mia Re srl, società di Treviso collegata alla realizzazione della Cross Lam Tower, la torre di 14 piani che doveva sorgere in un lotto di via don Guerrino Bertolin. A presentarla, tramite i propri legali, è stata una 65enne di Mestre, alla quale era stato proposto un appartamento nella torre di legno come alternativa a un alloggio pagato in anticipo e legato a un'altra operazione immobiliare a Jesolo. Per la precisione in via Pordenone, a poca distanza da piazza Drago. Qui doveva sorgere la Greenery, moderna palazzina di 12 appartamenti divisi su 4 piani, poi alzata di un piano per un totale di 15 alloggi. Ma in ogni caso mai realizzata, malgrado acconti e caparre già versati da chi sognava una moderna casa a due passi dal mare. E se nei mesi scorsi i proprietari di quel lotto sono riusciti a venderlo ad altri soggetti, Grennery è rimasto sulla carta, costringendo gli acquirenti, una decina, a tutelarsi legalmente. A finire nel mirino proprio la Mia Re srl, società che doveva acquistare anche il terreno sui cui edificare l'avveniristico grattacielo in legno, con il progetto curato dalla Urban Bio, altra società di Treviso.

LA TESTIMONIANZA

È stato a questo punto che i due interventi si sono intrecciati. «La nostra vicenda - racconta la donna che aveva prenotato l'appartamento in via Pordenone - inizia nel novembre 2017: io e mio marito abbiamo trattato l'acquisto di un appartamento alla Greenery, pagando con 227mila euro gran parte dell'appartamento sulla carta. La consegna doveva avvenire per l'estate 2018, ma a maggio non avevano costruito ancora nulla. Di fronte ai nostri solleciti ci dicevano di stare tranquilli, che l'edificio sarebbe stato costruito in poco tempo. A un certo punto ci hanno anche detto che la palazzina sarebbe stata costruita con un piano in più».

Così non è stato e alla coppia è stato proposto in alternativa un appartamento nella torre di legno. «Ci sembrava un buon compromesso - aggiunge la donna - il progetto è stato presentato in grande stile, anche con il coinvolgimento del Comune che ha dato il patrocinio. Ma anche quel progetto non si è realizzato».

LICENZA SCADUTA

La svolta è arrivata quando la coppia ha scoperto che la licenza edilizia per l'operazione in via Pordenone era scaduta. «A quel punto - prosegue la donna - ab-

biamo presentato due denunce per truffa e fatto richiesta di fallimento. A oggi abbiamo recuperato 30mila euro, poca cosa rispetto al totale della somma versato e ai disagi vissuti in questi anni». La scorsa estate tra i primi a rendere pubblica la vicenda è stata l'associazione «Jesolo in Movimento», che ha chiesto all'amministrazione comunale di fare chiarezza su entrambe le vicende. Ma se le procura ha affidato le indagini alla Guardia di Finanza, iscrivendo due persone nel registro degli indagati, anche il Comune ha deciso di attivarsi.

PRATICA SOTTO LALENTE

L'Ufficio edilizia privata sta passando al setaccio la pratica legata alla Cross Lam Tower, vagliando anche eventuali comunicazioni di inizio lavori. È previsto un sopralluogo nel lotto in cui doveva sorgere la Cross Lam Tower, a oggi ricoperto da erba e sterpaglia. Anche ieri Fabio Bordin,



all'epoca rappresentante della Urban Bio, si è detto tranquillo. «L'intervento della torre non è partito – spiega – perché c'è un contenzioso che dura da un anno e mezzo con i proprietari del terreno. Mi spiace per chi ha versato gli anticipi, dipendesse da noi avvieremo i lavori già ora».

Giuseppe Babbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DOPO DUE ANNI L'area dove doveva sorgere la Cross Liam Tower a Jesolo è ancora deserta

Marghera, finalmente la piscina

► Ecco la prima immagine delle due vasche in costruzione ► Al piano superiore prevista anche una palestra. Comune in via delle Macchine. Cantiere in anticipo: «Pronta in estate» al lavoro per i collegamenti e il bando per la futura gestione

NEL GIRO DI DUE MESI L'ASSESSORATO ALLA MOBILITÀ PRESENTERÀ I PROGETTI DEI PERCORSI PEDONALI E CICLABILI VERSO IL CENTRO

IMPIANTI SPORTIVI

MARGHERA Ci sarebbe quasi da commuoversi, visti gli anni di attesa per veder "nascere" la piscina di Marghera. Ma questa prima foto delle due vasche - una di 25 metri di lunghezza e profonda da un metro e 80 a due metri, e una piccola di sei metri di lunghezza e di una profondità variabile da 80 centimetri a un metro e 20 - merita sicuramente almeno una mezza lacrima di gioia. Ma non è solo questa la novità, visto che dal cantiere di via delle Macchine confermano che i lavori procedono in largo anticipo rispetto al previsto, con la nuova piscina che sarà pronta per l'estate rispetto alla consegna finora prevista entro fine 2021. E, intanto, in Comune è partita la progettazione dei percorsi ciclopedonali per collegarla in sicurezza al centro di Marghera, e parallela-

mente verrà studiato il bando per la gestione da affidare ad una società sportiva.

OPERA DA 3,6 MILIONI

«Il nostro obiettivo era di consegnarla a dicembre, ma la piscina sarà già pronta in estate» spiega Andrea Mevorach che, con il Fondo Lucrezio, sta realizzando la piscina pubblica che sarà poi ceduta al Comune come previsto da anni nell'ambito del trasferimento del Mercato ortofrutticolo da via Torino a via delle Macchine. «Il tutto - precisa Mevorach - senza generare oneri "a scomputo" come dice qualcuno, perché è un tutt'uno con l'operazione del Mof. Quelle che si vedono già sono le due vasche, al di sopra delle quali verrà realizzata anche una palestra». Il "blocco" attualmente in costruzione è quello più complesso degli impianti sportivi, mentre a seguire l'edificio di "allargherà" verso via delle Macchine dove si troverà l'ingresso. Terminati i lavori in estate, i mesi immediatamente successivi saranno dedicati ai collaudi e agli allacciamenti, poi non resterà che riempire di acqua le vasche per fare le prime nuotate, non appena le "chiavi" dell'impianto da 3,6 mi-

lioni di euro, passate dal Fondo Lucrezio al Comune, saranno affidate al futuro gestore ancora da individuare.

IL COMUNE

«Proprio questa mattina (ieri per chi legge, ndr.) ho incontrato i tecnici per definire le linee guida dello studio tecnico di fattibilità dei collegamenti ciclopedonali con la nuova piscina - interviene l'assessore alla Mobilità, Renato Boraso -. In due mesi presenteremo il progetto alla Municipalità e poi in sei mesi contiamo di mettere in sicurezza la strada che è sempre di competenza dell'Autorità portuale. Ma la collaborazione e l'intesa instaurata tra il sindaco Brugnaro e il commissario del Porto Cinzia Zincone ci fa ben sperare». «Nel 2008 ero un giovane consigliere di Municipalità a Marghera e, già allora, speravamo di veder realizzata questa piscina - aggiunge l'assessore Simone Venturini -. Ora dobbiamo subito lavorare per mettere a punto il bando per la gestione dell'impianto, nella speranza che, alla fine di questo periodo di emergenza, possano riprendere tutte le attività sportive della città. Con, in più, la nuova piscina di Marghera».

Fulvio Fenzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PER GRANDI E PICCOLI
Le due vasche da
25 e 6 metri
(quest'ultima
meno profonda e
dedicata ai
bambini) della
piscina in
costruzione
in viadelle
Macchine a
Marghera, tra via
Fratelli Bandiera
e lo stabilimento
della Fincantieri



«Sfratto ai rimorchiatori, soluzione da trovare subito»

IL CASO

PORTO MARGHERA «Trovare urgentemente soluzioni complessive e durature per tutte le attività legate al porto di Venezia». Dopo lo sfratto dei rimorchiatori Pandino dal canale Brentella ricevuto da parte del commissario dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, il gruppo consiliare di "Tutta la Città insieme" si schiera al fianco dei lavoratori e dell'impresa che, proprio con i rimorchiatori, offre assistenza alle navi che arrivano in laguna, chiedendo di arrivare a soluzioni definitive per la portualità veneziana che tengano conto delle problematiche ambientali, logistiche e dell'occupazione. «Che il Porto di Venezia non se la passi bene - commenta il consigliere comunale Giovanni Andrea Martini - non è una novità per nessuno, ma che il servizio rimorchiatori sia improvvisamente al centro di una disputa di legittimità di approdo, questo ai più era ignoto. Scopriamo che il Piano regolatore portuale del 1965 non avrebbe mai previsto gli approdi per i rimorchiatori, mentre questi assistono le navi in ingresso e uscita in laguna da decenni. Ricordiamo tutti come nel 2019 abbiano sventato due incidenti gravi evitando la catastrofe in città. Se da un lato nessuno mette in dubbio che lo sfratto notificato dall'Autorità portuale abbia fondamento, ci chiediamo se bisognava arrivare fino a questo per scoprire il problema». «La procedura mira a rimettere in pristino i beni demaniali in ossequio alla legislazione» aveva spiegato ieri il commissario al Porto, Cinzia Zincone, dicendosi «consapevole della centralità del servizio di rimorchio e della necessità di preservare la piena operatività del Porto. L'Autorità sta collaborando con tutti per individuare la soluzione per la tutela e valorizzazione dei beni demaniali da un lato e la continua operatività portuale dall'altro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nuova questura A giorni il bando per il progetto

► La Città Metropolitana
sigla la convenzione con
il Ministero dell'Interno

**IL SINDACO BRUGNARO:
«OPERA DA 40 MILIONI
CHE PORTERÀ UN
PRESIDIO DI SICUREZZA
E LEGALITÀ NEL CUORE
DI MARGHERA»**

L'ACCORDO

MESTRE Nuova questura di terraferma, Ministero dell'Interno e Città metropolitana firmano la convenzione per la progettazione, l'appalto e la direzione dei lavori, fino al collaudo. L'ex Provincia farà da "stazione unica appaltante" per conto del Ministero che ha messo 40 milioni di euro a disposizione per l'intervento, ma finanzia anche, con risorse proprie, il progetto di fattibilità tecnico economico.

Si riprende a correre per realizzare la questura in via Ulloa, dove sorgeva l'ex scuola Monteverdi demolita a fine settembre del 2018. Già la settimana prossima sarà pubblicato il bando pubblico per la sua realizzazione, mentre nei giorni scorsi la Giunta comunale ha dato il via libera alla delibera di Consiglio comunale con la quale si procederà all'adozione della variante urbanistica necessaria a realizzare il nuovo edificio a Marghera. «Grazie a questo ulteriore atto - commenta il sindaco Luigi Brugnaro - si segna un ulteriore passo in avanti nel percorso che, iniziato con l'abbattimento di un'ex scuola che era diventata rifugio di sbandati, tossicodipendenti e senzatetto. A breve nel cuore di Marghera sorgerà un vero e proprio presidio di sicurezza e legalità, rigenerando una delle aree degradate della città. Non una promessa ma fatti

concreti e risposte tangibili alla cittadinanza frutto di un ottimo rapporto di collaborazione tra Prefettura, Questura, Comune, Città Metropolitana, Demanio e il Ministero dell'Interno».

La nuova questura di terraferma si inserirà nel progetto edilizio previsto nella vasta area di via Ulloa. Continua il sindaco: «Passo dopo passo stiamo rigenerando ampie zone della città e proprio l'area adiacente alla stazione di Mestre vedrà uno sviluppo e un rinnovamento radicale. Grazie ad altri accordi tra pubblico e privato riusciremo a creare un'area verde pubblica di 30mila metri quadri, realizzare un parcheggio con accesso dalla tangenziale, costruire un nuovo edificio direzionale, sistemare tutta l'area adiacente alla stazione fino a dar vita a quella importantissima passerella commerciale sopra i binari che diventerà l'elemento di congiunzione di un boulevard che colleghi il centro di Marghera e il quello di Mestre. La nuova Questura avrà, in tutto questo piano, un ruolo fondamentale per la città che vogliamo e che stiamo realizzando. Ringrazio il ministro dell'Interno Luciana Lamorgese, il prefetto Zappalorto, il questore Masciopinto, e l'Ufficio tecnico logistico del Dipartimento della Pubblica sicurezza per la fattiva collaborazione dimostrata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LUIGI SCHIAVO

«Dobbiamo recuperare marginalità, evitando di accettare ribassi esagerati»

Il presidente dei costruttori e impiantisti di Confindustria Vicenza lancia un segnale alla categoria: «Bisogna che ci sia una presa di coscienza da parte di tutti. Fare ribassi al limite dell'inverosimile non paga. Si finisce per mettere le stesse imprese in difficoltà»

di Stefano Tomasoni

Il problema che l'edilizia si trova oggi ad affrontare con crescente urgenza è quello della marginalità. Molta parte dei lavori che vengono realizzati, in altre parole, non comportano redditività per le aziende, o comunque molto bassa. Alla lunga si tratta di un aspetto che finisce con l'indebolire strutturalmente il settore. A segnalare questo aspetto e a fare un appello alle imprese per non accettare ribassi eccessivi è Luigi Schiavo, presidente della Sezione costruttori edili e impiantisti di Confindustria Vicenza.

«Nel nostro settore – dice – purtroppo non c'è più marginalità. Ci sono imprese che si prestano a fare contratti con prezzi stracciati che non portano redditività. È uno svilimento della categoria. Vedo le aziende di altri settori che hanno gli stessi ricavi di un'impresa edile e che hanno marginalità completamente diverse, ben maggiori, il che porta anche ad avere più efficienza aziendale e a poter avere più risorse da investire anche nella sicurezza. Abbiamo fatto tanto affinché venga rivisto il prezzario regionale sulla base di dati concreti, in modo che a un determinato lavoro vada attribuito un dato costo. Poi però succede che in fase di gara molti colleghi, per vari motivi, accettano dei ribassi che sono francamente sconsiderati».

Ma dunque questa è in una certa misura una responsabilità delle stesse aziende?

«Assolutamente sì. Il messaggio che voglio dare è quello di non fare troppi ribassi. Perché si finisce per mettere le stesse imprese in difficoltà. Guardiamo i numeri: nel giro di 8 anni le imprese edili vicentine si sono dimezzate. Del resto non si può sostenere a lungo una prestazione sotto-costi. Bisogna dunque che ci sia una presa di coscienza da parte di tutti sul fatto che fare ribassi al limite dell'inverosimile non paga».

Non può essere una tendenza dovuta proprio al timore di non farcela e di finire in quella metà di aziende che non ce l'ha fatta?

«Ma è un circolo perverso. Il problema di fondo, nel mondo dei lavori



pubblici è che, per effetto delle normative sugli appalti, le imprese non riescono a programmare sul lungo termine, come fanno altri settori. Così capita che un'azienda si trovi in un periodo senza lavoro, partecipi a più gare per avere più chance di trovarlo e magari vinca tre appalti contemporaneamente trovandosi per un po' piena di lavoro. Si crea insomma l'ansia di avere un portafoglio o troppo vuoto o troppo pieno, il che rende impossibile programmare la propria attività. Ma andando avanti di questo passo ci sarà più lavoro che imprese, quantomeno nel mondo dei lavori pubblici».

C'è una soluzione?

«Fare impresa con la I maiuscola, non improvvisarsi. Per creare marginalità, remunerare il lavoro investito».

Che prospettive intravede per l'edilizia, in questo 2021 ancora così incerto?

«Speriamo sia un momento di ripartenza. Ci sono delle ottime prospettive per quanto riguarda l'Ecobonus, anche se bisogna dire che è stata un'iniziativa abbastanza improvvisata, perché gli incentivi per essere davvero efficaci dovrebbero essere più strutturali, non a spot: le cose a breve durata finiscono col drogare il mercato. Inoltre non sembra si sia pensato alle reali potenzialità delle imprese del settore: le imprese sono strutturate per un mercato standardizzato e hanno le proprie dinamiche, perciò si dovrebbe tener conto di qual è la forza lavoro a disposizione delle imprese per realizzare certi lavori».

Cioè un Ecobonus a scadenza prefissata rischia di generare troppo lavoro per la forza attuale delle imprese edili?

«Sì, è difficile poter fare tutto in un anno o un anno e mezzo: le imprese dovrebbero assumere personale, ammesso e non concesso che lo si trovi, per poi dopo uno o due anni trovarsi di nuovo senza lavoro. Per poter essere un volano strutturale per il settore sarebbe utile che l'Ecobonus avesse una durata maggiore».

Una delle necessità che la categoria segnala da tempo è quella di superare i lacci e laccioli burocratici per liberare energie di un settore che può trainare la ripresa. Rimane sempre una priorità?

«Certo. Con il recente Decreto semplificazioni dovrebbero arrivare sul mercato tante piccole e medie opere di competenze degli enti locali, e questo può dare un'ulteriore spinta al settore. La "madre di tutte le battaglie" però resta la sburocratizzazione e lo snellimento delle procedure legate al Codice degli appalti. Ormai c'è una stratificazione di leggi che, di fatto, ingessano la pubblica amministrazione nel momento di fare le gare d'appalto, per le esigenze legate alla salvaguardia della legalità».

E poi sul tappeto c'è anche il tema delle imprese che sono chiamate a fare il lavoro di controllo che dovrebbe fare la pubblica amministrazione, ad esempio verificando se il subappaltatore ha versato i contributi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA FUTURA IMPRENDITRICE E LA RESTAURATRICE DI DOMANI

Così due ragazze hanno scelto la Scuola Costruzioni Vicenza

Dalle scuole medie alla scelta delle superiori, la parola a due future studentesse della Scuola Costruzioni Vicenza Andrea Palladio (e alle loro mamme).

«Mi ha colpito tantissimo
il rapporto tra gli studenti
e i professori»

Chi non si ricorda il momento della scelta della scuola superiore? In un'età in cui si è poco più che bambini ci si trova davanti alla prima grande decisione che potrà influenzare il resto della vita.

Capita spesso che si 'deleghi' questa scelta a genitori e insegnanti, ma non è il caso di Ilaria Zamberlan e Melissa Pandolfo che abbiamo incontrato in occasione della loro iscrizione ufficiale alla Scuola Costruzioni Vicenza Andrea Palladio e che sembra abbiano davvero le idee chiare sui loro sogni e su come raggiungerli.

Ilaria e Melissa, quali sono i vostri sogni?

ILARIA. Voglio aprire un'impresa di costruzioni! Ma non per stare in ufficio. Mio papà lavora nelle costruzioni e ho capito che io voglio stare in cantiere, realizzare qualcosa con le mie mani. Mi piacciono le costruzioni, le macchine movimento terra... E poi non sono fatta per passare la giornata dietro a una scrivania.

MELISSA. Io voglio diventare restauratrice, recuperare gli edifici storici. Mi diverto a costruire qualcosa con le mie mani, riportare le cose alla loro bellezza e mi piace anche disegnare e inventare nuovi oggetti. Devo solo imparare meglio le proporzioni... Oggi in classe ho disegnato un interruttore bellissimo, peccato che fosse largo 50cm.

Quando avete iniziato a pensare alla scuola superiore, come vi siete mosse?

ILARIA. Io non ho voluto farmi influenzare, ho preferito cercare informazioni da sola e farmi una mia idea. Per questo ho preferito le scuole che mi hanno dato la possibilità di visitarle e di fare delle esperienze al loro interno. È così che ho fatto lo stage alla Scuola Costruzioni Vicenza Andrea Palladio.

MELISSA. Io ero già abbastanza decisa. Da quando ero piccola volevo fare la scuola per geometri, dovevo solo scegliere quale. Poi però ho voluto approfondire e ho cercato qualcos'altro con le stesse materie ma con più pratica e ho scoperto la Scuola Costruzioni Vicenza Andrea Palladio.

Lo stage di cui parla Ilaria è un'opportunità che la Scuola Costruzioni Vicenza Andrea Palladio offre ai ragazzi delle medie per vivere l'esperienza didattica di lezioni e laboratori in una full immersion di 2 giorni. Ilaria e Melissa hanno entrambe approfittato di questa possibilità.

Com'è stata l'esperienza del vostro stage?

ILARIA. All'inizio avevo un po' paura di non riuscire a inserirmi perché eravamo in classe con i ragazzi di seconda. Invece io e Melissa siamo state accolte bene. Sia i ragazzi sia i professori ci sono stati vicini e ci han-

no aiutato a fare le cose.

MELISSA. Abbiamo disegnato, costruito e colorato un albero di Natale in una specie di legno (OSB ndr). È stato divertente perché in due giorni abbiamo lavorato prima in classe, poi al computer e poi in laboratorio con l'elmetto e tutti gli attrezzi.

Alla fine, cosa vi ha fatto decidere?

ILARIA. Grazie allo stage ho visto che in questa scuola ogni cosa che si studia in classe viene subito messa in pratica in laboratorio. Così riesco a vedere subito a cosa serve quello che studio e in più non si sta mai troppo tempo sui banchi.

MELISSA. Mi ha colpito tantissimo il rapporto tra gli studenti e i professori. Il professore si rivolgeva agli studenti come un fratello maggiore: voleva proprio aiutare il ragazzo, non interrogarlo come capita di solito a scuola.

Naturalmente nell'intervista Ilaria e Melissa erano accompagnate dalle loro mamme per cui abbiamo posto qualche domanda anche a loro.

È contenta della scelta di sua figlia?

VERONICA PULLIN (MAMMA DI ILARIA). Sono contentissima. Mio figlio maggiore, Andrea, già frequenta la Scuola Costruzioni Vicenza e in pochissimo tempo l'ho visto cambiare: non aveva vissuto bene le medie, era sempre insoddisfatto, aveva perso motivazione per lo studio, tanto che aveva deciso di ritirarsi in terza media. In pochi mesi ha ritrovato il sorriso, la fiducia in sé stesso, il desiderio di impegnarsi per costruire il suo futuro. E questo grazie al clima che si respira in questa scuola in cui davvero i ragazzi sono il centro dell'attenzione di tutti. Non potrei chiedere di meglio per mia figlia.

La Scuola Costruzioni Vicenza Andrea Palladio è stata finora frequentata prevalentemente da maschi, come vede l'inserimento di sua figlia?

BARBARA PULLIN (MAMMA DI MELISSA). Questo è un blocco mentale che abbiamo noi adulti, i ragazzi non ci fanno proprio caso. Siamo nel 2021 e non c'è motivo per cui le professioni legate alle costruzioni debbano essere svolte da uomini e non da donne. Purtroppo, conosco alcuni genitori che hanno negato alle proprie figlie l'ipotesi della Scuola Costruzioni Vicenza perché "è da maschi", ma secondo me è un limite inesistente. Melissa ha tanti amici maschi e tante amiche femmine, sono sicura che non avrà problemi di inserimento o di socializzazione e sono ancor di più certa che non troverà difficoltà nelle varie discipline di studio solo perché femmina.

Cosa vi ha colpito in particolar modo della Scuola Costruzioni Vicenza Andrea Palladio?

MAMMA DI ILARIA. Tantissime cose, la prima senz'altro l'educazione al rispetto senza per questo sfociare nella prevaricazione. Ma soprattutto trovo in questa scuola la via per un futuro sicuro per i miei figli: iniziano a fare il tirocinio in azienda già dal secondo anno e, al quarto anno, vengono inquadrati con un contratto di apprendistato. In quale altra scuola può capitare?

MAMMA DI MELISSA. L'orientamento all'internazionalità: quando ero ragazza ho deciso di partire da sola e mi sono fermata un anno in Germania. È stata l'esperienza che



più di ogni altra mi ha arricchita e mi ha fatto crescere. La Scuola Costruzioni Vicenza organizza per tutti i propri studenti due settimane di tirocinio all'estero, sostenendo tutti i costi grazie al contributo della Comunità Europea. È un'opportunità che sono felicissima di poter dare a mia figlia che avrà modo di capire che il mondo in cui è abituata a vivere non è l'unico possibile e la stimolerà a dare il massimo per crearsi il futuro che vuole.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Ogni cosa che si studia
in classe viene subito
messa in pratica in laboratorio»

GRANDI OPERE

Nuovo ospedale di Padova Est Una rivoluzione per la viabilità

Un nuovo casello a Padova Est, l'allargamento della tangenziale proveniente da sud con la terza corsia dinamica, il completamento dell'Arco di Giano. Sono gli interventi alla viabilità di Padova in vista della costruzione del nuovo ospedale. **BARBIERI / PAGINE 28 E 29**



La tangenziale Est di Padova

Nuovo ospedale, vertice sulla viabilità «Completare subito l'Arco di Giano»

A Palazzo Moroni incontro con la vicepresidente De Berti. Il sindaco Giordani: «Una rivoluzione in tempi rapidi»

Giorgio Barbieri

Un nuovo casello a Padova Est, l'allargamento della tangenziale proveniente da sud con la terza corsia dinamica, il completamento dell'Arco di Giano. Sono alcuni degli interventi necessari alla viabilità di Padova, in vista della costruzione del nuovo ospedale a San Lazzaro, che i vertici dell'amministrazione cittadina hanno indicato a Elisa De Berti, vicepresidente della Regione, ieri a Padova per parlare proprio del futuro della grande opera. «È stato un incontro importante», ha detto il sindaco Sergio Giordani, «la Regione avrà ruolo di coordinamento tra Comune e i diversi enti interessati per riuscire a sistemare in tempi estremamente rapidi la viabilità del comparto di Padova Est».

LA VIABILITÀ

Sono quattro i punti critici indicati da Palazzo Moroni. Prima di tutto, è stato sottolineato a De Berti, per unire la parte ovest con la parte est della città è necessario completare l'Arco di Giano con un cavalcavia ferroviario che vada ad unirsi con la rotatoria tra via Plebiscito, via Avanzo e via Grassi. Poi, per permettere un più facile accesso dal quadrante sud, si dovrà adeguare la tan-

genziale allargandola con la terza corsia dinamica come accade sulla tangenziale di Mestre. Per quanto riguarda l'accesso da nord sarà invece necessario prevedere un intervento sui collegamenti con la statale del Santo. Discorso a parte merita invece il casello di Padova Est. Cavè già al lavoro per analizzare i dati sui flussi di traffico e per ipotizzare quelli che si verificheranno quando verrà realizzato il nuovo polo ospedaliero. Ieri mattina è stato anche fatto presente che potrebbe essere necessario un possibile spostamento del casello. «Bene che sia stato avviato l'iter», ha detto il vicesindaco Andrea Micalizzi, «l'opera più necessaria è sicuramente il completamento dell'Arco di Giano. Ma è di grande importanza anche l'ampliamento della tangenziale che oggi è appesantita perché è la parte che serve la zona industriale. A nord stiamo invece immaginando un nuovo accesso da Vigodarzere. Quello che è certo è che andrà rivista la viabilità di quell'area della città per consentire un più facile accesso al quartiere ospedaliero».

IL TRASPORTO PUBBLICO

Il sindaco Giordani ha aggiornato la vicepresidente della Regione anche su Smart, il si-

stema di mobilità che rivoluzionerà Padova nei prossimi anni. Nella rete è infatti previsto che sulla terza linea del tram, da Rubano a Vigonza, venga realizzato un "baffo" che raggiungerà l'ospedale a San Lazzaro. «Siamo andati avanti nella progettazione», ha detto l'assessore alla Mobilità Andrea Ragona, «noi crediamo molto nel progetto Smart perché siamo convinti che la valorizzazione di quell'area passi attraverso un trasporto pubblico molto più efficiente. Questo sistema integrerà anche i collegamenti tra i due ospedali». Nel capitolo trasporto pubblico il secondo elemento è rappresentato dalla realizzazione della stazione ferroviaria di San Lazzaro. Nel quadrante est della città si concentreranno infatti infrastrutture della sicurezza, con la nuova questura, della salute proprio con il nuovo ospedale, della cultura con la nuova scuola di Ingegneria e del Lavoro,



Dir. Resp.: Fabrizio Brancoli

Tiratura: 17952 - Diffusione: 14913 - Lettori: 181000: da enti certificatori o autocertificati

con la Fiera, Padova 1 e la vicinanza alla Zona industriale. San Lazzaro diventerà un'area strategica della Padova del 2030 per cui, è stato sottolineato, sarà necessario pensare alla realizzazione di una nuova stazione ferroviaria periferica. E se i tempi potrebbero essere relativamente brevi anche la stima dei costi non dovrebbe essere proibitiva e potrebbe aggirarsi nell'ordine di alcuni milioni di euro. In questo caso deve essere la Regione a dare il via

al progetto facendo richiesta a Rete Ferroviaria Italiana di una fermata della linea del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale a San Lazzaro. Sarà poi proprio Rfi a procedere con la progettazione e la realizzazione dell'infrastruttura. I tempi, in questo caso, non dovrebbero essere lunghissimi e possono essere stimati in 5 anni. Ora non resta che attendere di capire quando potranno iniziare i lavori. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'incontro di ieri mattina a Palazzo Moroni con Elisa De Berti, vicepresidente della Regione

La responsabile delle infrastrutture è arrivata ieri a Padova
«Settimana prossima la prima riunione del tavolo tecnico»

«Casello A4 e accessi così verrà modificata l'intera circolazione nell'area di Padova Est»

L'INTERVISTA

«**V**ogliamo evitare i problemi che sono emersi con Schiavonia, per questo con il Comune avviamo per tempo un percorso che individui le necessità viabilistiche del nuovo ospedale a Padova Est». Elisa De Berti, vicepresidente della Regione con delega alle Infrastrutture e ai trasporti, ha partecipato ieri mattina ad un incontro a Palazzo Moroni per un'analisi complessiva delle necessità dell'area in vista della costruzione dell'ospedale a San Lazzaro.

Quale sarà il primo nodo da sciogliere al tavolo tecnico?

«Prima di tutto sarà necessario raccogliere dati precisi sui flussi di traffico. Cav è già al lavoro sul fronte del casello di Padova Est e l'amministrazione comunale ha chiarito quali possono essere le problematiche future. In questo senso Comune, Regione, Azienda ospedaliera,

Cav e Veneto Strade dovranno sedersi tutti allo stesso tavolo per un'analisi complessiva».

Dunque saranno previsti anche interventi sulla viabilità?

«Durante l'incontro è emerso che a Padova Est rischia di esserci un ingolfamento e che è quindi necessario intervenire per tempo. Con il sindaco abbiamo pianificato i prossimi passi che verranno affrontati. È stato un incontro molto proficuo e ce ne saranno altri nei prossimi mesi».

Il Covid rischia di ritardare questo iter?

«Credo che già la settimana prossima ci potrà essere il primo incontro. Ritengo sia necessario farlo in presenza, ovviamente con tutte le cautele e nel rispetto delle misure per il contenimento del virus. Ma questi argomenti ritengo debbano essere necessariamente affrontati di persona perché i collegamenti a distanza rischiano di far perdere tempo prezioso».

Un fronte aperto è sicuramente quello dell'accesso dall'autostrada.

«Per questo Cav è già al lavoro sui dati di oggi e anche sulle previsioni di traffico quando ci sarà il nuovo ospedale. In questo senso credo saranno necessari interventi al casello per permettere un più facile smaltimento del traffico in entrata e in uscita».

L'amministrazione comunale ha poi sottolineato la necessità di prevedere interventi anche sulle vie d'accesso da sud a e da nord.

«Sarà uno dei compiti del tavolo tecnico di individuare il soggetto che farà lo studio di fattibilità tecnico e economico. Tutte le problematiche saranno affrontate trovando le migliori soluzioni».

Dalle parole si sta quindi passando ai fatti dunque.

«L'incontro di ieri è stato estremamente operativo e pratico. Il percorso ormai avviato per dare a Padova il suo nuovo ospedale».

G.BAR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

HANNO
DETTO

Sergio Giordani

«La Regione avrà ruolo di coordinamento tra Comune e i diversi enti interessati per riuscire a intervenire in tempi estremamente rapidi».



Andrea Micalizzi

«Di grande importanza l'allargamento della tangenziale che oggi è appesantita anche perché è la parte che serve la zona industriale».



Andrea Ragona

«Crediamo in Smart perché siamo convinti che la valorizzazione di quell'area passi attraverso un trasporto pubblico molto più efficiente».



Il primo cantiere a San Lazzaro per la bonifica e le indagini archeologiche sul terreno del nuovo ospedale



Elisa De Berti

IL CRONOGRAMMA

Attesa per il bando di gara La fine dei lavori al 2027

Manca ancora poco alla presentazione del bando per il nuovo ospedale di Padova che dovrebbe essere pubblicato entro fine gennaio, al massimo entro San Valentino. Nelle scorse settimane è arrivato l'ok del comitato multidisciplinare ai documenti che saranno contenuti nel bando di gara e l'esame dei vari membri del comitato non ha rilevato alcuna eccezione. La previsione è quindi quella di pubblicare il bando in Gazzetta Europea entro fine mese. Seguiranno almeno 120 giorni per ricevere i progetti definitivi. La posa della prima pietra è quindi prevista tra tre anni e la conclusione dei lavori è stimata entro la fine del 2027.

«Sì, se continueremo a rispettare il cronoprogramma delineato nel 2017, questa data resta il nostro obiettivo», aveva spiegato l'allora direttore generale Flor. I cantieri per l'ospedale di Padova est si sono in realtà già messi in moto l'anno scorso con il completamento della bonifica bellica e quando sono state avviate la caratterizzazione del terreno e le indagini archeologiche. E ora c'è anche attesa per capire se i fondi potranno arrivare dal Recovery Fund. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



RONCHI, L'ANNO NERO DEI VOLI TRANSITI CROLLATI: -73,4%

/ PAG. 22

I DATI DEL 2020 CONDIZIONATI DAL COVID

L'anno nero dei voli: al Trieste Airport solo 209 mila transiti

Calo del 73,4%. Sofferenza anche nel primo trimestre 2021
Da fine marzo Ryanair ripristinerà i collegamenti nazionali

209 mila **-73,4%** **130**

È il numero di passeggeri atterrati o decollati dall'aeroporto di Ronchi dei Legionari nel corso del 2020. L'anno precedente erano stati più di 750 mila

È il calo percentuale dei passeggeri transitati all'aeroporto. Il calo è maggiore per le destinazioni internazionali, (-83,9%), un po' più contenuto per quelle nazionali (-65,5%)

È il numero di dipendenti del Trieste Airport. Per loro continuerà la cassa integrazione, probabilmente per tutto il 2021.

Maurizio Cescon / UDINE

Poco più di 209 mila passeggeri in transito nel 2020, con un calo del 73,4% rispetto al 2019. Poco più di 152 mila i viaggiatori in ambito nazionale, gli altri 56 mila sono relativi a destinazioni internazionali. Ecco, tramutati in numeri, gli effetti della pandemia sul traffico aereo del Trieste Airport. Un crollo atteso, naturalmente, visto il lockdown di primavera e il quasi azzeramento dei voli da novembre in poi. Un disastro che accomuna, punto più punto meno, un po' tutti gli scali italiani. E le prospettive per il 2021, almeno per questa prima parte dell'anno, non sono incoraggianti, perché il Covid 19 sta ancora mettendo sotto pressione buona parte del mondo. Per quanto riguarda Ronchi dei Legionari, che sta già lavorando intensamente per aprire nuove destinazioni estive, c'è un raggio di luce: dall'ultima domenica di marzo riprenderanno i voli di Ryanair per le città del Sud Italia che erano stati interrotti all'inizio di gennaio. Bisognerà aspettare ancora, invece, per la riapertura del Londra Stansted, vista la gravissima situazione sanitaria nel Re-

gno Unito.

L'amministratore delegato del Trieste Airport Marco Consalvo allarga le braccia. «Siamo tutti spianati, il mezzo punto in più o in meno da aeroporto ad aeroporto non cambia nulla - afferma -. Ci sono comunque delle distinzioni che è corretto fare. Sardegna e Sicilia hanno numeri migliori (-50% circa di calo), perché hanno intercettato il traffico estivo, quando si poteva andare in vacanza. Poi ci sono i parametri delle varie zone di restrizione, arancioni e rosse, che hanno determinato altri scostamenti». Consalvo non nasconde che anche l'immediato futuro non sarà positivo. «Questi mesi saranno molto complicati, il primo trimestre avremo traffico azzerato, fino a febbraio sarà così. E poi c'è questa tegola della zona rossa intenso dell'Unione europea che non ci agevola sicuramente. Verso la fine della primavera penso che ritornerà un flusso turistico domestico, pure quest'estate si resterà in Italia, l'internazionale avrà un recupero probabilmente a partire da settembre. Troppe volte ci siamo illusi che quantomeno l'epidemia fosse in calo, il 2021 sarà un anno simile al 2020, anche

se spero di sbagliarmi. I dipendenti del Trieste Airport, circa 130 persone compresa la società della security, restano in cassa integrazione. Progressivamente e a rotazione torneranno al lavoro, ma resterà una quota importante di ammortizzatore sociale per tutto l'anno».

Dati in linea con Ronchi o addirittura peggiori quelli fatti registrare dal polo aeroportuale del Veneto. In particolare a Venezia sono stati registrati 2,8 milioni di transiti (-75,8%), a Treviso 463 mila (-85,8%) a Verona 1 milione 40 mila (-71,4%) e a Brescia 3.874 (-77,2). La riduzione del volume di passeggeri del polo è stata molto condizionata dal fatto che storicamente il traffico degli aeroporti veneti è alimentato in maggior misura dai mercati internazionali. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





MARCO CONSALVO

L'AD DELLA SOCIETÀ: CASSA
INTEGRAZIONE PER I 130 DIPENDENTI

Coima, 300 mln sul Bosco Verticale bis

di **Andrea Montanari**

A Milano spunterà una nuova torre. L'area di riferimento è sempre quella di Porta Nuova-Garibaldi-Isola, dove sono in costruzione tra l'altro le tower di UnipolSai e Ubi Banca (Intesa Sanpaolo). Ieri Coima sgr ha svelato il progetto per la riqualificazione dell'ex Pirellino - investimento totale da 300 milioni, 175 milioni dei quali per l'acquisto del building dal Comune di Milano - affidato agli studi di architettura Diller Scofidio, Renfro e Stefano Boeri, che hanno vinto il concorso internazionale. La soluzione individuata prevede un modello di utilizzo misto di spazi pubblici-residenziale-terziario attraverso il recupero della torre esistente (nella parte dell'edificio un tempo occupata da Tim), del ponte su via Melchiorre Gioia, oltre alla realizzazione di una nuova torre, Botanica (26 piani per 60 mila metri quadrati per un'altezza di 90 metri), che di fatto ricalca il progetto firmato da Boeri dell'adiacente Bosco Verticale. Per l'area di Porta Nuova Gioia, la sgr guidata da Manfredi Catella prevede investimenti complessivi di oltre 1 miliardo, 270 mila metri quadrati di superfici sviluppate o rigenerate, 20 mila mq di aree pubbliche e 3.600 metri di percorsi ciclopedonali. (ri-produzione riservata)



L'hotel Des Bains non è in vendita Entro l'anno inizierà il restauro

Avviato il tavolo tra quotisti del Fondo che lo detiene, banche e potenziali partner per rilanciarlo

Excelsior e Des Bains non saranno messi in vendita ma valorizzati e l'anno in corso sarà quello in cui finalmente dovrebbero partire i lavori per il recupero dell'albergo liberty del Lido, chiuso ormai da un decennio. Coima – che gestisce da qualche anno il fondo immobiliare che possiede i due alberghi di lusso lidensi – non commenta gli scenari evocati qualche giorno dal presidente dell'Agenzia di sviluppo Venezia, Beniamino Piro, che parlavano di un imprenditore veneto pronto a investire 120 milioni di euro per acquistare i due hotel.

I rumors che però filtrano da Milano, dove ha sede la società, delineano però una realtà diversa. Sarebbe infatti in corso un tavolo di confronto con i quotisti del fondo, le banche e i potenziali nuovi partner dell'iniziativa, proprio per definire il percorso di valorizzazione che riguarda appunto Excelsior, Des Bains e Palazzo Marconi. Si tratta innanzitutto di trovare un gestore che affianchi Coima nell'operazio-

ne-recupero del Des Bains, che non si presenta semplice visto che il Fondo è già gravato di circa 40 milioni di debiti accumulati dalla gestione precedente di EstCapital, e si tratta poi di investire una somma considerevole nel recupero dell'albergo. La previsione è quella di tre anni di lavori, che si avvieranno appunto già entro il 2021, come da cronoprogramma, innanzitutto con la messa in sicurezza della struttura. Già l'estate scorsa si era evidenziato il cedimento strutturale di una parte del tetto dell'albergo.

«L'ammaloramento progressivo del tetto», aveva già messo in evidenza Coima con un precedente comunicato, «richiede un intervento radicale così come tutte le parti strutturali dell'edificio. Coima ha avviato insieme ai principali stakeholder del fondo "Lido di Venezia II" un tavolo di lavoro per individuare la migliore soluzione che consenta di ristrutturare integralmente l'albergo, restituendogli il prestigio di un

tempo».

Questo è appunto lo scenario che ora si presenta, ma è arrivato il momento di chiudere l'accordo con il nuovo partner, mentre proseguiranno anche i lavori di ristrutturazione dell'hotel Excelsior portati avanti a lotti già da qualche anno. Coima, la società guidata da Manfredi Catella, aveva lanciato già lo scorso anno un avviso per la ricerca di un nuovo gestore per il Des Bains che aveva registrato diverse manifestazioni di interesse da parte di diversi gruppi. Ora è arrivato il momento della decisione. Perché il Des Bains, nonostante tutto, con il suo nome, la sua storia e la sua posizione attira ancora. Trovare un gestore e concordare con lui il canone annuo di concessione da versare alla proprietà è il primo passo dell'operazione. E il carico debitorio potrebbe però essere alleggerito dalle banche, per non rischiare di vedere tramutati i crediti in sofferenze, difficilmente esigibili. —

ENRICO TANTUCCI

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un'immagine dell'hotel Des Bains: entro l'anno inizierà il restauro

"Polesine sicuro" precorre i tempi

Progetto di videosorveglianza sperimentale, primo in Italia, finanziato dalla Regione Veneto

Luca Crepaldi

ROVIGO - Un progetto sperimentale per la videosorveglianza nell'intera provincia di Rovigo, primo a livello regionale e nazionale. E' quello che è stato presentato ieri mattina in Prefettura a Rovigo, alla presenza del prefetto, Maddalena De Luca, dell'assessore regionale alla Sicurezza, Cristiano Corazzari, del presidente della Provincia, Ivan Dall'Ara, dei sindaci di Rovigo, Edoardo Caffeo, e di Occhiobello, Sondra Coizzi. Oltre che tutti i rappresentanti delle forze dell'ordine, Carabinieri, Polizia di Stato e Guardia di Finanza.

"Questo è il primo stralcio del progetto 'Polesine sicuro' - ha introdotto il **prefetto De Luca** - un sistema sorveglianza che, quando sarà a regime, renderà il Polesine la prima provincia in Italia con un controllo completo di tutto il territorio, grazie a telecamere di ultimissima generazione. E' un progetto finanziato dalla Regione Veneto che, oltre a diventare uno strumento di deterrenza per i crimini, sarà di grande ausilio alle forze dell'ordine per le indagini. Oggi (ieri ndr) ci sarà la firma del protocollo per consentire l'acquisizione dei dati e la loro titolarità, che saranno accumulati in server presenti in Procura e il cui accesso sarà disciplinato con regole rigide e stringenti dal ministero dell'Interno". "Devo ringraziare le forze dell'ordine qui presenti perché hanno seguito il progetto nei minimi dettagli - ha concluso - dalla sicurezza del dato alle tecniche di installazione, con l'obiettivo di aumentare gli standard di sicurezza".

L'**assessore regionale Corazzari** ha quindi sottolineato, come rappresentare regionale e polesano "l'importanza del momento". "Il Polesine diventa luogo di un progetto sperimentale a livello nazionale - le sue parole - verranno controllati i passaggi in ingresso e in uscita, monitorati da una centrale unica di raccolta dati che sarà a disposizione delle forze dell'ordine. E' un punto di arrivo e di partenza per avere tutti i dati a disposizione, ma per avere inoltre la capacità di gestione degli stessi sul nostro territorio". Corazzari ha aggiunto che il Veneto ha scelto il Polesine per questo progetto sperimentale "per conformazione e collocazione geografica, essendo una terra tra due fiumi, dove è più semplice monitorare gli ingressi e le uscite. Un modello che vorremmo portare in tutte le Province della Regione. Sono orgoglioso in questo senso e ringrazio chi ha lavorato per la firma del protocollo, dai Comuni alla Provincia coinvolti, fino alle municipalizzate, come As2. E' un bell'esempio di lavoro di squadra di tutto il Polesine". Corazzari ha ricordato che del milione e 200mila euro stanziati per il progetto "190mila euro serviranno per l'avvio e sono fondi dell'assessorato alla Sicurezza, la mia delega. Mentre il milione di euro deriva da una destinazione dell'assessorato alle Attività produttive del collega Roberto Marcato, erano i fondi destinati al Polesine. Per questo ringrazio Marcato che ha compreso come la sicurezza sia determinante per lo sviluppo del territorio".



Il prefetto ha quindi spiegato che il primo stralcio riguarderà i Comuni di Rovigo e Occhiobello, poi sarà esteso ad altri 16 Comuni e, infine, andrà a regime anche per i restanti. In questo senso **Caffeo** ha voluto enfatizzare l'aspetto del coordinamento istituzionale tra enti. "Siamo orgogliosi di questo risultato frutto di risorse, progetti, partner e ricerca di aspetti amministrativi e legali da parte di tutte le parti coinvolte - le sue parole - ci crediamo molto e sono certo che verrà esteso rapidamente in tutto il resto della Provincia". La collega **Coizzi** ha sottolineato come "Polesine sicuro" sarà un progetto che potrà dare "forza economica e sociale al territorio. Dare consistenza alla sicurezza che è uno dei temi più scottanti, è decisivo. E la capacità di arrivare al controllo del territorio ci dà più tranquillità nel futuro".

Il progetto, per il quale come detto la Regione Veneto ha investito 1,2 milioni di euro, sarà coordinato, nella sua realizzazione, dalla Provincia di Rovigo. "I had a dream - l'incipit del presidente Dall'Ara - avevo un sogno, quello di firmare il protocollo entro la fine del mio mandato. Ho seguito questo progetto fin dall'inizio con il Prefetto e le forze dell'ordine, mi fa piacere pensare che per una volta siamo primi non solo in Veneto, ma in Italia e spero venga replicato presto in tutto il Veneto".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Prefettura Ieri mattina la firma del protocollo per "Polesine sicuro" il progetto di videosorveglianza che coinvolgerà tutta la Provincia. Si parte da Rovigo e Occhiobello

LO STUDIO La Fondazione Think Tank Nordest ha elaborato i dati sui Comuni veneti

Servizi latenti, fusioni necessarie

Dei 18 polesani con poca possibilità di accesso alle prestazioni c'è il solo Papozze

■ “Il modello degli enti locali di piccole dimensioni non è più sostenibile l'aggregazione è la strada per aiutare i territori periferici”

C'è la sola Papozze, nell'area del Delta del Po, tra i 18 Comuni del Polesine che hanno troppi pochi servizi per i propri cittadini. Lo studio, elaborato dalla Fondazione Think Tank Nordest sul grado dei servizi nei piccoli paesi veneti, è stato redatto dopo le restrizioni imposte dai dpcm che si sono succeduti a causa della epidemia da Covid per mettere in luce le problematiche che i residenti avrebbero avuto per accedere a certi servizi.

Ma una chiave di lettura a più largo respiro è sicuramente quella che, pandemia o meno, rimangono delle comunità zoppe e, giocoforza, che si spopolano man mano dando più forza ai Comuni più grandi, che i servizi li possono garantire.

Il “travaso” del quale ha parlato il sindaco di Taglio di Po, Francesco Siviero, quel “rubare” cittadini che poco serve alla crescita demografica, con un saldo tra nascite e morti che rimane sempre in negativo.

Nel dettaglio, la campanella d'allarme suona per Calto, inserito tra i comuni con dotazioni di servizi essenziali molto bassa, e per Bagnolo di Po, Bosaro, Canda, Crespino, Frassinelle, Gaiba, Gavello, Guarda, Melara, Papozze, Pettorazza, Pinchera, Pontecchio, Salara, San Bellino, Villamarzana e Villanova Marchesana, nell'area con dotazione bassa. Gli altri 32 comuni della provincia di Rovigo sono considerati con servizi sufficienti.

“Il modello del piccolo Comune - scrivono dalla Fondazione - non è più sostenibile: indispensabile la fusione dei municipi”.

Ed è questo il secondo tema sul quale, in questi giorni, si è discusso. La fusione dei Comuni come salvagente per quelle realtà che non riescono più a garantire quei servizi fondamentali che possano trattenere le famiglie e, parallelamente, incentivarle ad allargarsi.

L'analisi ha definito sei categorie di servizi di prima necessità: negozi alimentari; tabaccherie, edicole e cartolerie; farmacie e parafarmacie; sportelli bancari; uffici postali; scuole. Più scarsa è la presenza di queste attività e più basso è il valore dell'indicatore complessivo. I risultati evidenziano come siano soprattutto i piccoli Comuni montani quelli con le maggiori carenze in termini di dotazione di servizi essenziali.

Tra gli otto Comuni con una dotazione di servizi “critica” troviamo sei località bellunesi e altri due municipi sempre localizzati in area montana (Lastebasse nel vicentino e Ferrara di Monte Baldo nel veronese).

Nei 10 Comuni con una dotazione di servizi “molto bassa” ci sono altre quattro realtà della provincia di Belluno, insieme a tre municipi del vicentino, due del padovano (Barbona e Vighizzolo d'Este) e uno polesano (Calto, appunto).

A questi Comuni si aggiungono poi un centinaio di altre località con una dotazione di servizi considerata “bassa”, tra cui i 17 polesani.

Nel complesso, in Veneto, ci sono ben 80 Comuni senza uno sportello bancario; 48 privi di edicole e tabaccherie; 14 senza una farma-



cia; 12 sprovvisti di negozi di alimentari; 12 senza scuole. Si tratta di piccolissime località, con meno di mille abitanti. E se le restrizioni agli spostamenti tra Comuni (zona arancione e zona rossa) ha comportato un vero disagio per queste comunità, non andrà meglio in futuro, per le stesse, quando si potrà ritornare a una vita normale.

Antonio Ferrarelli, presidente della Fondazione Think Tank Nord Est, nel sottolineare le dif-

ficoltà di queste comunità nei periodi di restrizione degli spostamenti, ha lanciato un allarme molto più generale. “Dobbiamo renderci conto che il modello del piccolo Comune non è più sostenibile, proprio perché non riesce a garantire i servizi minimi alla popolazione - le sue parole - chiediamo alla Regione Veneto di sostenere con convinzione e con importanti premialità la fusione dei Comuni: è questa la strada per aiutare i territori periferici”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

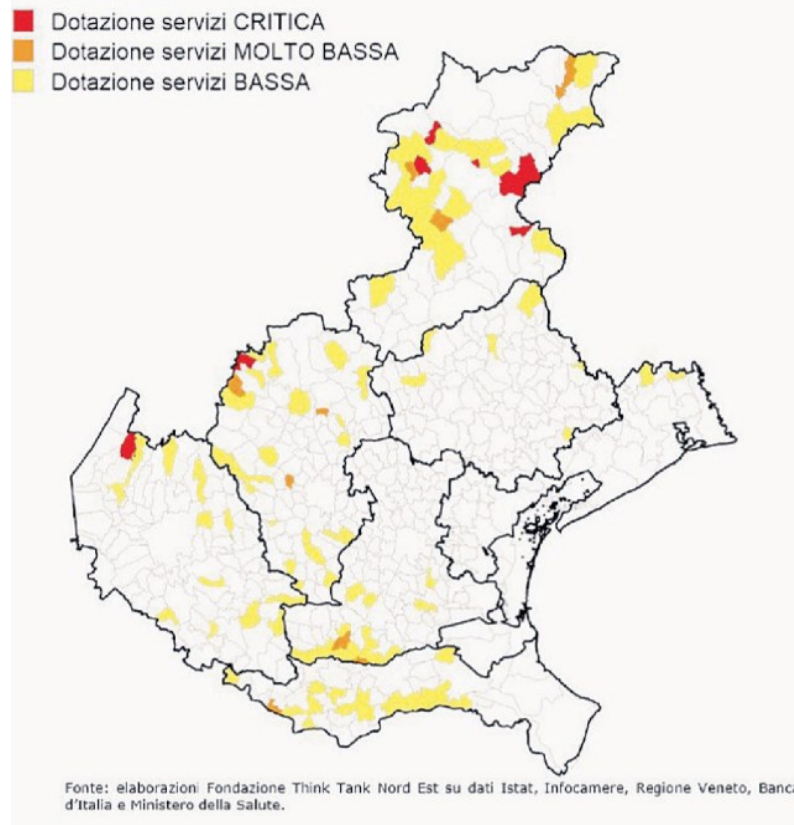
Comuni del Veneto con la più bassa dotazione di servizi essenziali.

PROV. COMUNE	POP.	PROV. COMUNE	POP.	PROV. COMUNE	POP.
BL Colla Santa Lucia	349	PD Granze	1.991	VI Calvene	1.324
BL Ospitale di Cadore	268	PD Masi	1.776	VI Castegnaro	2.893
BL Perarolo di Cadore	356	PD Piacenza d'Adige	1.260	VI Chiuppano	2.489
BL San Tomaso Agordino	612	PD Polverara	3.343	VI Crespadore	1.308
BL Soverzene	365	PD Sant'Elena	2.562	VI Foa	680
BL Zoppè di Cadore	197	PD Sant'Urbano	1.937	VI Montebelluna	2.804
VI Lastevasse	191	PD Terrassa Padovana	2.669	VI Montebelluna	1.811
VR Ferrara di Monte Baldo	250	PD Vescovana	1.766	VI Nogarole Vicentino	1.207
BL Danta di Cadore	442	RO Bagnolo di Po	1.203	VI Pedemonte	728
BL Riamonte Agordino	615	RO Bosaro	1.455	VI Pianezze	2.173
BL San Nicolò di Comelico	387	RO Canda	870	VI Posina	558
BL Vallada Agordina	485	RO Crespino	1.761	VI Pove del Grappa	3.113
PD Barbona	621	RO Frassinelle Polesine	1.400	VI Rotzo	651
PD Vighizzolo d'Este	916	RO Gaiba	981	VI Schiavon	2.648
RO Gatto	686	RO Gavello	1.517	VI Solagna	1.864
VI Gambugliano	832	RO Guardia Veneta	1.121	VI Tonezza del Cimone	519
VI Iaghi	124	RO Melara	1.734	VI Villaga	1.895
VI Salcedo	1.026	RO Papozze	1.433	VI Zermeghedo	1.387
BL Borca di Cadore	820	RO Pettorezza Grimaldi	1.528	VI Zovencedo	786
BL Canale d'Agordo	1.096	RO Pincara	1.135	VR Angiari	2.315
BL Chies d'Alpago	1.297	RO Pontecchio Polesine	2.191	VR Bevilacqua	1.714
BL Gibiana di Cadore	378	RO Salara	1.115	VR Bonavito	1.990
BL Gosaido	562	RO San Bellino	1.067	VR Boschi Sant'Anna	1.375
BL La Valle Agordina	1.069	RO Villamarzana	1.140	VR Brentino Belluno	1.343
BL Lorenzago di Cadore	556	RO Villanova Marchesana	898	VR Cazzano di Tramigna	1.492
BL Rocca Pietore	1.196	TV Castelfranco	2.298	VR Concamarise	1.089
BL San Gregorio nelle Alpi	1.588	TV Fregona	2.854	VR Erbe	1.896
BL San Pietro di Cadore	1.583	TV Monfumo	1.319	VR Erbezzo	770
BL Selva di Cadore	493	TV Portobuffolè	750	VR Mazzane di Sotto	2.530
BL Sospirolo	3.127	TV Refrontolo	1.688	VR Palù	1.252
BL Sovramonte	1.357	TV Segusino	1.865	VR Prassana	2.516
BL Talbon Agordino	1.742	TV Zenson di Piave	1.797	VR Rivoli Veronese	2.202
BL Vigo di Cadore	1.395	VE Cinto Caomaggiore	3.198	VR Roveredo di Guà	1.597
BL Vodo Cadore	841	VE Teglio Veneto	2.273	VR San Mauro di Saline	572
BL Voltago Agordino	834	VI Agugliaro	1.392	VR Vedo Veronese	757
PD Arquà Petrarca	1.842	VI Alonte	1.599		
PD Boara Pisani	2.434	VI Altissimo	2.172		
PD Carceri	1.508	VI Asigliano Veneto	883		
PD Castelbaldo	1.463	VI Brogliano	4.009		
PD Cinto Euganeo	1.973	VI Caltrano	2.492		

DOTAZIONE SERVIZI ESSENZIALI	
■	CRITICA
■	MOLTO BASSA
■	BASSA

Fonte: elaborazioni Fondazione Think Tank Nord Est su dati Istat, Infocamere, Regione Veneto, Banca d'Italia e Ministero della Salute.

Mappatura dei Comuni del Veneto con la più bassa dotazione di servizi essenziali.



La mappa della Regione Veneto con indicati i territori dove i servizi sono minori. A sinistra l'elenco dei comuni con il numero di abitanti di ciascuno