

Rassegna del 05/02/2021

ASSOCIAZIONI ANCE

05/02/2021	Quotidiano del Sud L'Altravoce dell'Italia	10	La giornata - «Con le regole e il modello decisionale attualmente in vigore, meno del 50% del Piano potrà essere realizzato»	Lautone Alessia	1
05/02/2021	Sole 24 Ore	5	La denuncia dell'Ance: Recovery plan da rifare, ora è attuabile solo al 50% - Allarme Ance: con queste regole Recovery attuato meno del 50%	Santilli Giorgio	2

SCENARIO

05/02/2021	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	9	Da Padova al sud via Bologna, l'ombra delle cosche sui consorzi	Madiotto Silvia	4
05/02/2021	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	10	L'elettrodotta record: 24 km interrati	Gioli Moreno	5
05/02/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	All'aeroporto in treno nel 2026 La Regione vuole il commissario	F.B.	6
05/02/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	La pala green di Fincantieri per togliere i sedimenti dalle paratoie	...	8
05/02/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Valdastico nord, stop in Cassazione al tratto veneto - Valdastico nord, la Cassazione conferma lo stop al tratto veneto	Di Giannantonio Tommaso	9
05/02/2021	Corriere delle Alpi	30	Terna, lavori finiti a tempo di record: interrata la linea tra Cortina e Auronzo	Segafreddo Alessandra	11
05/02/2021	Gazzettino Belluno	10	Primi lavori sulla frana che da sette anni isola i Paradisi	G.S.	13
05/02/2021	Gazzettino Rovigo	10	«Strade e rotatorie con un nuovo volto»	Garbo Alessandro	14
05/02/2021	Gazzettino Treviso	9	Superbonus 110% boom di richieste municipio in tilt - Superbonus, uffici in tilt «Travolti dalle richieste»	Filini Elena	15
05/02/2021	Gazzettino Treviso	16	Scuola, viabilità e punti luce: i progetti con i fondi per i "Comuni di confine"	C.B.	17
05/02/2021	Gazzettino Treviso	17	Via gli alberi dal Piave scatta la pulizia dei ponti «Evitare l'effetto diga»	Rorato Gianandrea	18
05/02/2021	Gazzettino Venezia	11	«Commissario per la bretella stazione-aeroporto» - «Un commissario per la bretella»	Trevisan Elisio	19
05/02/2021	Gazzettino Venezia	6	Variante alla cittadella della giustizia via libera del Consiglio alle opere	...	22
05/02/2021	Gazzettino Venezia	19	Palazzo Fasolo, in estate i lavori di consolidamento	Infanti Teresa	24
05/02/2021	Gazzettino Venezia	18	Ne1 2020 aumentati gli introiti da oneri edilizi	g.bab.	26
05/02/2021	Giornale di Vicenza	29	Valdastico Nord, stop anche dalla Cassazione	Erle Piero	27
05/02/2021	Libero Quotidiano	6	Quei 744 cantieri bloccati da due anni	Ferrante Carla	29
05/02/2021	Messaggero Veneto	19	Piano gallerie, il Tar al ministero: stralci illegittimi per 65.372 euro	...	30
05/02/2021	Nuova Venezia	8	Mose, laguna, turismo, crociere e residenzialità L'Agenda Venezia sul tavolo del futuro premier	Vitucci Alberto	31
05/02/2021	Nuova Venezia	22	Fincantieri si candida alla gestione del Mose - Fincantieri si candida a gestire il Mose Danno d'immagine, si apre il processo	Vitucci Alberto	33
05/02/2021	Nuova Venezia	25	Vertenza Panfido in Prefettura dopo l'ordine di sgombero	...	35
05/02/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	36	Una situation room per gestire i flussi di traffico	DIERRE	36
05/02/2021	Sole 24 Ore	25	Enea: congruità dei costi anche sul bonus facciate	De Stefani Luca	37
05/02/2021	Tribuna Treviso	19	Ex Pagnossin, polo delle fiere Si parte a giugno con Expo Bike	de Wolanski Federico	39
05/02/2021	Tribuna Treviso	22	Nuove proteste per gli scavi alla Morganella	F.C.	41
05/02/2021	Tribuna Treviso	30	Prevenzione idraulica «Si fa troppo poco»	Budoia Niccolò	42

LA GIORNATA
di Alessia Lautone

«Con le regole e il modello decisionale attualmente in vigore, meno del 50% del Piano potrà essere

realizzato». È quanto afferma il presidente dell'Ance- Associazione nazionale costruttori edili, Gabriele Buia, in un'audizione alle commissioni Bilancio e Ambiente della Camera sul recovery plan dove ricorda che al settore delle costruzioni «vengono destinate circa la metà delle risorse complessive previste da Piano».



**31,5
miliardi**

Valore degli interventi destinati a rafforzare o sviluppare le infrastrutture di trasporto in Italia, quali strade, autostrade, ferrovie e viadotti da ristrutturare

Crescita
La denuncia dell'Ance: Recovery plan da rifare, ora è attuabile solo al 50%

Giorgio Santilli — a pag. 5

Allarme Ance: con queste regole Recovery attuato meno del 50%

L'audizione. Buia: serve un radicale ripensamento del sistema decisionale. «Nella proposta attuale al settore 114 miliardi ma idee e programmi non coordinati. Proroga al 110%, più manutenzioni»



Gabriele Buia. Per il presidente dell'Ance la bozza di Recovery «non appare in grado di delineare un progetto strutturale e organico di trasformazione e di rilancio del Paese». Aprire subito il confronto «partendo dalla centralità delle costruzioni per l'economia reale e la sostenibilità»

31,5 miliardi

LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Le risorse del Pnrr dedicate alla mobilità sul totale di 114 miliardi destinati al settore delle costruzioni

«Serve una cabina di regia a Palazzo Chigi con poteri decisionali e il compito di verificare lo stato di attuazione»
Giorgio Santilli

Con questi progetti «non coordinati» e con queste regole, «meno del 50% del piano potrà essere realizzato». L'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori, lancia un nuovo allarme sul Recovery e un attacco alla bozza di piano italiano messo a punto dal governo uscente. Nonostante 114 miliardi di quel piano vadano al settore delle costruzioni, il presidente Gabriele Buia sottolinea che la bozza «non appare in grado di delineare un progetto strutturale e organico di trasformazione e di rilancio del Paese»: si tratta di «una raccolta di idee e programmi non coordinati tra loro che difficilmente potranno innescare quel percorso di crescita e benessere di cui il nostro Paese ha

disperato bisogno».

Non mancano indicazioni per la prossima versione. Le riforme «sono del tutto insufficienti», «mancano interventi di snellimento delle fasi a monte della gara», «serve un radicale ripensamento del modello decisionale», con «la creazione di una cabina di regia presso Palazzo Chigi con pieni poteri decisionali». Questa struttura «dovrà sostituire le numerose sovrastrutture create negli ultimi anni e avrà il compito di verificare lo stato di attuazione del piano».

Ance chiede per tutti gli interventi un'unica procedura che preveda quattro passaggi: assegnazione delle risorse entro un tempo limitato e certo; avvio dell'opera entro un termine perentorio pena la perdita dei finanziamenti, come è già stato sperimentato con i comuni secondo il «modello spagnolo»; realizzazione dell'opera secondo un cronoprogramma definitivo e vincolante; attivazione di meccanismi premiali per quelle stazioni appaltanti che riescono effettivamente a contabilizzare i lavori in tempi rapidi.

«È indispensabile – dice Buia – accelerare la fase dell'approvazione dei relativi progetti rafforzando e implementando la disciplina della conferenza dei servizi in modalità

semplificata. Servono tempi perentori di 120 giorni e silenzio assenso». Il codice degli appalti, poi, va definitivamente superato, voltando pagina «con un sistema di regole snello, chiaro ed efficace, con un nuovo regolamento espressamente dedicato ai lavori pubblici».

Il centro studi dell'associazione ha anche svolto una ricognizione degli interventi destinati al settore per ciascuna delle sei missioni del piano. Al totale di 114 miliardi si arriva con 31,5 miliardi alle infrastrutture di trasporto, 20,6 miliardi per città, comuni e territorio (con ben sette voci distinte), 18,5 miliardi per il Superbonus 110%, 14,8 miliardi per scuole e asili nido, 11,9 miliardi per l'edilizia ospedaliera, 5,7 miliardi agli immobili pubblici, 3,9 miliardi alle infrastrutture idriche, 3,6 miliardi al dissesto idrogeologico, 2,3 miliardi a intervento patrimonio



storico e artistico, 1,5 miliardi ad altro.

Ance lamenta che la «missione 3», quella sulle infrastrutture per una mobilità sostenibile raccolga per il 70% degli interventi ferroviari opere provenienti dall'eredità della legge obiettivo del 2001 e, nonostante i venti anni trascorsi, si trovino ancora in una fase di progettazione iniziale.

Per correggere il piano, Ance propone quattro priorità di investimento: un grande piano di rigenerazione urbana, un piano di messa in sicurezza del territorio e delle infrastrutture, la proroga del Superbonus 110%, la digitalizzazione. Vi sono poi due riforme prioritarie di sistema: la pubblica amministrazione e la giustizia. «Su questi argomenti – dice Buia – siamo pronti al confronto con il presidente incaricato Draghi, ma dobbiamo farlo presto, partendo dalla centralità delle costruzioni per l'economia reale e la sostenibilità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli affidamenti senza gara nel 2020

Bandi/Avvisi per affidamenti diretti e procedure negoziate per classe di importo. Anno 2020. Importi in euro

	IMPORTO NS		FINO A 150MILA EURO		DA 150MILA A 5 MILIONI DI EURO		OLTRE 5 MILIONI DI EURO		TOTALE	
	NUMERO	IMPORTO	NUMERO	IMPORTO	NUMERO	IMPORTO	NUMERO	IMPORTO	NUMERO	IMPORTO
I trim.	343	71.776.717	1.186	439.155.824	1.002	185.718.980	19	2.550	2.550	696.651.520
II trim.	170	80.369.319	1.292	422.462.779	936	217.737.732	11	2.409	2.409	720.569.829
III trim.	178	79.127.469	1.354	728.944.017	1.248	185.339.678	21	2.801	2.801	993.411.164
IV trim.	233	86.214.789	1.582	1.031.108.040	1.670	1.083.719.223	34	3.519	3.519	2.201.042.052
TOTALE	924	317.488.293	5.414	2.621.670.659	4.856	1.672.515.613	85	11.279	11.279	4.611.674.566

Fonte: Cresme Europa Servizi

Da Padova al sud via Bologna, l'ombra delle cosche sui consorzi

L'interdittiva del prefetto a Lm Group: le imprese gemelle e i nomi che tornano sempre

La risposta

I legami con Ebg Group dell'imprenditore Nicola Messina: nessun contatto mafioso

TREVISO Non solo nei consorzi girano sempre gli stessi nomi. Anche le aziende consorziate sono sempre le stesse, hanno legami con la criminalità organizzata, i nomi entrano ed escono. Per capire quello che sta succedendo in questi giorni a Treviso con la revoca di due appalti pubblici (i lavori sulla scuola elementare Don Milani per il Comune le manutenzioni del verde dell'Us1) a seguito dell'interdittiva antimafia firmata dal prefetto Maria Rosaria Laganà, bisogna partire da Padova, scendere fino a Bologna, risalire al consorzio Ebg Group guidato dall'imprenditore Nicola Messina andando molto più distante, fra Calabria e Sicilia, dove si intrecciano imprese e precedenti penali tali da ritenere urgente l'atto amministrativo. Spiccano nomi noti alle forze dell'ordine: Michele Furfaro, «figlio di Giorgio, pluripregiudicato per omicidio volontario, associazione mafiosa, appartenente alla cosca Furfaro»; Gino Martino, ritenuto vicino al clan dei Casalesi; Paolo Samperi, condannato per estorsione, associazione mafiosa e rapina; esponenti della famiglia Aloisio coinvolta in associazione a delinquere di stampo mafioso; una lunga serie di frequentazioni in odor di mafia.

L'interdittiva nei confronti del consorzio trevigiano Lm Group è una conseguenza di quella della prefettura di Padova il 7 maggio 2020 nei confronti di Real Europe Group e della prefettura di Bologna il 18 maggio nei confronti del consorzio Ebg ed Ebg Group, le società sorelle.

Lm Group ha chiesto l'iscrizione in white list il 19 novembre 2019 ma ne ha chiesto l'archiviazione il 22 maggio, «a pochi giorni dalle interdittive antimafia adottate a Padova e Bologna». Per il prefetto Laganà «sussiste il pericolo di tentativi d'infiltrazione mafiosa tendenti a condizionarne le scelte e gli indirizzi» e dello stesso parere è il gruppo interforze di indagini sulle infiltrazioni della criminalità organizzata negli appalti pubblici e nell'economia: c'è un filo rosso che lega le imprese consorziate e la malavita. I sospetti su Ebg, Ebg Group, Real Europe La Marca emergono anche per Lm: il 93% dei consorziati non hanno sede in Veneto, quasi tutte le imprese si trovano al centro sud. La prefettura chiede come mai sia stato scelto come direttore tecnico di un consorzio con sede a Treviso una persona che risiede a Gioiosa Ionica e ipotizza che Francesco Linarello possa essere «influenzato nella propria attività» da conoscenze con rilevanti precedenti penali (traffico illecito di stupefacenti, associazione di stampo mafioso, legami con la 'ndrangheta) pur non essendone mai stato direttamente coinvolto.

Ora i consorzi che fanno capo a Nicola Messina, compreso Lm Group, sono interdetti dagli appalti pubblici. «L'interdittiva è quella della prefettura di Bologna, che a mio parere non è basata su prove o indizi - commenta Messina attraverso i suoi legali -. Lo abbiamo sostenuto avanti al Tar di Bologna e lo sosterremo anche davanti al Consiglio di Stato. Né io né i miei collaboratori abbiamo mai avuto rapporti con la criminalità organizzata, nessuno della mia famiglia ha precedenti penali, né ci sono procedimenti penali a nostro carico, tanto meno per reati a carattere mafioso».



La vicenda

- La prefettura di Treviso ha emesso una interdittiva antimafia nei confronti della Lm Group

- La misura ha avuto come conseguenza il blocco del cantiere all'interno di una scuola elementare cittadina; bloccati anche i lavori di manutenzione del verde dell'Us1 2

- L'interdittiva firmata dal prefetto, Rosaria Laganà, in 48 pagine di ricostruzione evidenzia un intreccio di società e «teste di legno» che, stando alle indagini, che, va detto, sono ancora in corso, servirebbe a nascondere legami con personaggi in odore di 'ndrangheta

- Le parti coinvolte nell'indagine si dichiarano completamente estranee ai fatti contestati



L'elettrodotto record: 24 km interrati

Attivata la linea Cortina-Auronzo: «Eviterà interruzioni per maltempo». L'opera completata in soli 13 mesi

60 27

I milioni
investiti da
Terna per
costruire
l'impianto,
opera ad alta
tecnologia

Le imprese
coinvolte,
molte delle
quali locali.
Oltre 100 i
lavoratori
impegnati

CORTINA D'AMPEZZO Interramento. A tempo di record. Giusto in tempo per i Mondiali. È già operativa la nuova linea elettrica «invisibile» lunga 24 chilometri che collega Cortina con Auronzo di Cadore. Un'infrastruttura altamente tecnologica e completamente interrata, che rientra nel progetto di ammodernamento e riassetto della rete elettrica dell'Alto bellunese, per il quale Terna ha investito 60 milioni di euro.

Realizzata in appena 13 mesi, per Terna «è un'opera funzionale allo svolgimento in piena sicurezza dei Campionati mondiali di sci, evento sportivo di rilievo globale».

L'elettrodotto si snoda per 15 chilometri nel Comune di Cortina e 9 chilometri nel Comune di Auronzo, tra le cabine elettriche di Zuel e Somprade ed è di rilevanza strategica per un'ampia area del Nord-Est. Spiega Terna: «Insieme alla nuova stazione in località Cima Gogna), attualmente in costruzione, e al riassetto della rete esistente a 132 kV e 220 kV, il nuovo cavo contribuisce ad aumentare la magliatura e migliorare l'efficienza, l'affidabilità e la resilienza della rete elettrica locale, esposta a interruzioni e fortemente sollecitata dalle condizioni climatiche estreme che si sono registrate negli ultimi anni».

Il progetto è stato approvato nell'agosto del 2019 dai ministeri dello Sviluppo Economico e dell'Ambiente. I lavori, che hanno coinvolto 27 imprese specializzate e fino a 100

lavoratori, sono iniziati nel novembre 2019 e completati a fine 2020, nonostante l'emergenza Covid. Un risultato ottenuto grazie all'impiego di diverse squadre in contemporanea. I cavi sono stati posizionati sfruttando parte della viabilità esistente e sentieri alpini già presenti e utilizzando diverse tecniche: per le tratte prive di interferenze è stata effettuata la posa tramite lo scavo a cielo aperto, mentre laddove era necessario superare ostacoli lungo il tracciato (torrenti, strade) si è optato per tecnologie *no dig*, quali la trivellazione orizzontale controllata. In particolare, l'elettrodotto completamente interrato si compone di 40 tratte consecutive, unite tra loro tramite apposite giunzioni per cavi in alta tensione. Per Terna «L'opera è il risultato di un lungo e proficuo percorso decisionale partecipato dal territorio nel quale Terna ha incluso e coinvolto, per la prima volta sin dalla fase iniziale di definizione del progetto, la popolazione oltre agli enti e tutte le istituzioni e amministrazioni locali». «Brava Terna», applaudono ironicamente i membri dell'associazione Vivaio Dolomiti, a nome dei comitati civici. «Dove si lavora in sinergia e le amministrazioni comunali sono di qualità i risultati si ottengono velocemente. In un anno e mezzo è stato risolto il problema. Dispiace che per la media valle del Piave Terna si sia dimenticata di coinvolgerci».

Moreno Gioli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Operativo Uno dei terminali della linea, completamente invisibile alla vista

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



All'aeroporto in treno nel 2026 La Regione vuole il commissario

Si al progetto ma con prescrizioni e compensazioni. L'instesta Stato-Regioni al Cipe

De Berti
Elementi
imprescin-
dibili per
mitigare
gli effetti
ambientali
ma anche
socio
economici

Onisto
Rimane il
problema
delle
quindici
famiglie
intrapolate
Servono
fondi anche
per loro

MESTRE Adesso toccherà al governatore Luca Zaia, battere i pugni sul tavolo, qualora ce ne fosse bisogno. A partire dal commissario che Comune Regione chiedono «per una rapida ed efficace attuazione e per garantire gli adeguati risarcimenti degli espropri». Palazzo Balbi infatti ha espresso (dopo l'incontro del 21 gennaio con il sindaco Luigi Brugnaro) parere favorevole alla bretella ferroviaria per l'aeroporto, in vista della futura intesa Stato-Regione che sarà sancita del Cipe. «Ci sono però prescrizioni e la richiesta di realizzazione di opere compensative per ridurre il più possibile l'impatto territoriale e sociale dell'opera — spiega l'assessore alle Infrastrutture Elisa De Berti — Si tratta di elementi imprescindibili per mitigare gli effetti ambientali ma anche quelli socio economici». Tredici le opere e i programmi ritenuti necessari che il Cipe dovrà approvare perché fanno parte del pacchetto della bretella, il cui costo inevitabilmente lieviterà dai 424 milioni iniziali, probabilmente molto vicino ai 480. «E' un impegno politico preso da Regione e Comune, dobbiamo far fronte alle difficoltà e alle richieste dei cittadini», dice l'assessore alla Mobilità Renato Boraso. Dalla fermata a servizio dello stadio (e delle opere propedeutiche alla sua costruzione) al sottopasso per l'attraversamento ciclopedonale della linea

ferroviaria storica tra via Altinia e via Bosco Berizzi, dall'allontanamento della viabilità di cantiere (per quanto possibile) dai centri abitati alle barriere fonoassorbenti, fino a una serie di percorsi ciclopedonali e al superamento dei nuovi bivi ferroviari con tutta una serie di opere. «Rimane aperta la questione del "triangolo delle Bermuda" come lo chiamiamo noi — dice la consigliera comunale di Forza Italia Deborah Onisto — Ci sono quindici famiglie che saranno recintate dai binari e che hanno bisogno di una risposta probabilmente su un altro tavolo, quello dei risarcimenti. Ora sarà il governatore che dovrà recuperare le risorse necessa-».

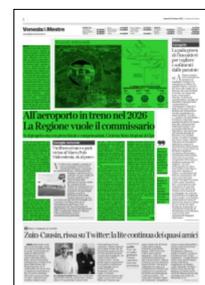
Otto chilometri tra la linea ferroviaria Venezia-Trieste e l'aeroporto Marco Polo, di cui tre in galleria, con arrivo «a cappio», una soluzione a cui il territorio avrebbe fatto volentieri a meno. «Comune e Regione assentono a un progetto che impatterà pesantemente sul territorio e sui residenti, esimendosi dalla responsabilità di chiedere ad Rfi la redazione di una soluzione radicalmente alternativa a quella proposta, che ormai ha quasi 20 anni di vita», dice ad esempio il segretario regionale di Articolo Uno Gabriele Scaramuzza. Ma i tempi sono stretti (una cinquantina i mesi di lavoro previsti) perché l'opera è considerata strategica e dovrà essere pronta per le Olimpia-

di di Milano-Cortina del 2026. C'è da dire che Rete ferroviaria Italiana nei mesi scorsi aveva ribadito come la soluzione «a cappio» sia stata valutata come preferibile all'ipotesi di una stazione di testa in cui invertire la marcia dei treni fermi, perché consente di risparmiare tempo prezioso per le tratte, evitando di accumulare ritardi che a cascata rallenterebbero tutti i treni in transito. Quel che è certo è che non ci sarà l'instradamento nella bretella di tutti i treni regionali da e per Trieste, ma al contrario sono stati presi in esame due modelli da valutare una volta realizzata l'opera (uno che devierebbe 30 su 84 collegamenti veloci e l'altro che invece prevedrebbe di allungare verso quarto d'Altino alcune tratte in modo da consentire lo scambio da Quarto all'aeroporto per i flussi provenienti da es).

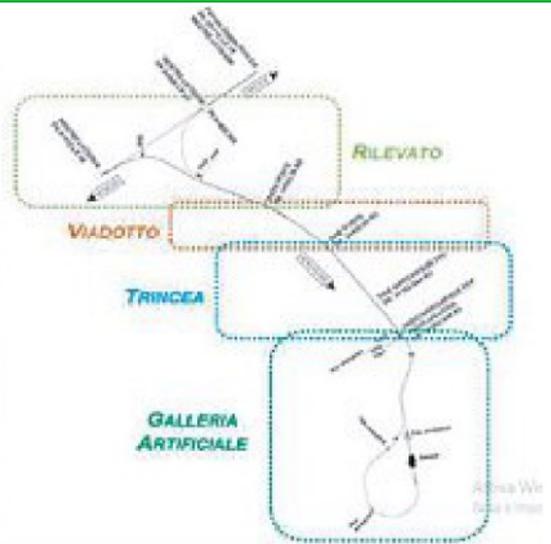
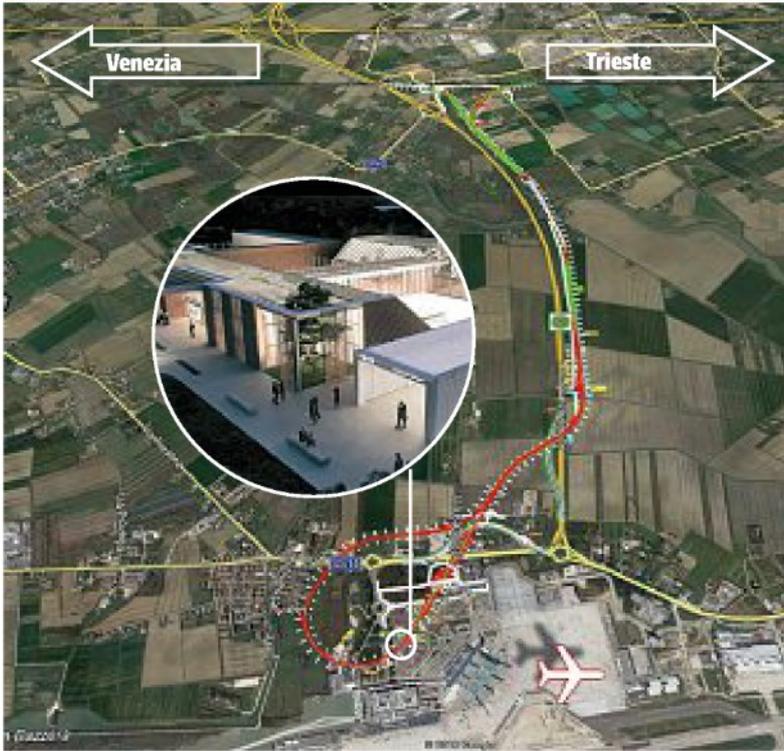
Rimane aperto il problema di espropri e compensazioni — anche economiche — per chi non perderà la casa ma che vedrà diminuita la propria qualità di vita. Una cinquantina di milioni in più che dovranno essere trovati.

F. B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il tracciato della bretella



Lo sviluppo complessivo del tracciato



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Mose**Il progetto**

La pala green di Fincantieri per togliere i sedimenti dalle paratoie

«**A**bbiamo studiato una tecnologia che permette un dragaggio ecologico con trattamento dei rifiuti che potrebbe liberare i cassoni del Mose dalla sabbia che si deposita nel corso dell'anno ed evitare che l'acqua alta torni a sommergere Venezia», ha detto ieri l'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono commentando in commissione Trasporti la parte del Recovery Fund dedicata alle infrastrutture. Un aiuto soprattutto per Punta Sabbioni e le prime 4/5 paratoie che già durante i test hanno evidenziato problemi di detriti che hanno impedito l'abbassamento totale delle barriere. Una tecnologia elaborata da Fincantieri e già apprezzata dall'Autorità portuale di Ravenna e che potrebbe trovare, secondo il manager, uno sbocco anche a Venezia. Tanto più che Fincantieri è ritornata in corsa per la manutenzione delle paratoie

dopo che il Tar del Veneto ha dichiarato illegittima l'esclusione dell'azienda e l'ammissione della Cimolai (così come la successiva assegnazione dei lavori) per manifesta mancanza dei requisiti. «Le scene dell'acqua alta che arriva nella basilica di San Marco sono una vergogna per l'Italia», ha sottolineato ieri Bono in commissione. Nei mesi scorsi dalla joint venture Fincantieri Decomar è stato creato Fincantieri Deco, un progetto per una draga green che può fare proprio il caso di Venezia. Consiste in un sistema di ecodragaggio che consente l'asportazione dei sedimenti senza contatto con il fondale, mantenendo un campo di depressione intorno al punto di scavo al fine di evitare fuoriuscite di materiale e il conseguente fenomeno di risospensione dei sedimenti, come avviene nelle operazioni di dragaggio tradizionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



GRANDI OPERE CONTESE

Valdastico nord,
stop in Cassazione
al tratto venetodi **Tommaso Di Giannantonio**

Valdastico nord, nuovo stop stavolta per il tratto veneto. La Cassazione ha respinto ieri il ricorso della Brescia-Padova contro la sentenza del Consiglio di Stato secondo cui può esser realizzata solo entro un progetto unico.

a pagina 11

Valdastico nord, la Cassazione conferma lo stop al tratto veneto

Impossibile realizzare separatamente il lotto vicentino: «Pietra tombale sull'opera»

TRENTO La scelta di realizzare «soltanto» il progetto del primo lotto dell'A31 Valdastico Nord è «illogico e incongruente». Ad affermarlo è la Cassazione, che conferma la sentenza del Consiglio di Stato del 2019, in cui si riteneva «irrazionale» la costruzione del solo collegamento nel Vicentino Piovene Rocchette-Valle dell'Astico. Considerata un'opera non divisibile in lotti, la Valdastico Nord non potrà quindi essere realizzata senza un progetto unitario, che includa anche il tratto trentino. Esulta il Comune trentino di Besenello, che ha condotto da solo la battaglia legale: «È una grande soddisfazione, ma non bisogna abbassare la guardia fin quando non ci sarà l'archiviazione di tutto il progetto», commenta la vicesindaca Roberta Rosi. Più fiducioso il consigliere provinciale Alessio Manica (Pd) che parla già di «pietra tombale» sul progetto.

Progetto che prevede il prolungamento dell'Autostrada A31 verso Trento. In attesa di un accordo sulla tratta trentina, osteggiata dai Comuni interessati per l'impatto ambientale, l'autostrada Brescia-Padova aveva sviluppato il progetto solo per il primo lotto dell'opera, in provincia di Vicenza. Il progetto definitivo del tratto veneto della A31 da Piovene Rocchette alla Valle dell'Astico, predisposto da A4 Holding, prevede il prolunga-

mento verso nord della Valdastico per altri 17,84 chilometri, collegandosi alla viabilità ordinaria con due svincoli a Cogollo del Cengio e Valle dell'Astico-Pedemonte. Costo: 1,3 miliardi, altri 1,7 per quello trentino. Che ha intanto ricevuto un doppio parere favorevole, tra il sì della procedura Via del ministero dell'Ambiente e il sì urbanistico dalla Regione.

Ma intanto la posizione legale di fondo non cambiava. Il Comune trentino, sollevando criticità procedurali e valutazioni di danno ambientale, aveva fatto ricorso al Tar del Lazio per annullare la deliberazione del Cipe del 18 marzo 2013, che approvava in linea tecnica il progetto preliminare dell'Autostrada A31 Valdastico Nord. A cui era seguito l'appello al Consiglio di Stato nel 2017, di fronte alla bocciatura del Tar; la seconda sentenza, il 25 gennaio 2019, annullò la deliberazione del Cipe, ritenendo «illogica e irrazionale la scelta di proporre ed approvare solo il progetto del primo lotto funzionale», con tre motivi: perché il progetto iniziale era di realizzare un'infrastruttura autostradale unitaria; perché la frammentazione dell'infrastruttura in lotti non era dettata da valutazioni sul tracciato ma dall'esigenza di aggirare il dissenso della Provincia di Trento e il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici; infine

perché realizzare il solo tratto veneto «risultava privo di un obiettivo fondamentale funzionale», non essendoci «alcuna giustificazione della costruzione di un prolungamento verso Nord dell'autostrada A31 senza ipotizzare il raggiungimento dell'A22 del Brennero». Il giudice, inoltre, aveva escluso che la realizzazione del primo lotto avrebbe facilitato il collegamento con il distretto industriale della Valle dell'Astico, perché «il territorio risultava già sufficientemente dotato di infrastrutture idonee a tali scopi».

Nel ricorso per Cassazione la suprema corte ha confermato la sentenza del Consiglio di Stato con un'ordinanza deposita nella giornata di ieri, con cui respinge il ricorso. «Quest'opera è un vero anacronismo. Adesso la palla passa alla Provincia di Trento che deve impedire che la società presenti il progetto unitario», ha chiosato la vicesindaca di Besenello.

Tommaso Di Giannantonio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

La vicenda

● La Cassazione ha confermato la decisione del Consiglio di Stato, presa due anni fa, di impedire la realizzazione del solo primo lotto della Valdastico Nord in provincia di Vicenza. In quella decisione la visione dell'autostrada era quella di un'opera che aveva senso in un progetto unitario.

● Interpretazione contro cui era ricorso l'Autostrada Brescia-Padova. Ma la lettura è stata confermata ora con una decisione presa dalla Cassazione

17

In chilometri, la lunghezza del tratto veneto, tutto nel Vicentino

1,3

In miliardi di euro il costo previsto per realizzare il tratto veneto



Incompiuta Il termine della Valdastico: Ibloccato il prolungamento

Terna, lavori finiti a tempo di record: interrata la linea tra Cortina e Auronzo

L'opera, lunga 24 chilometri, è entrata in funzione: è costata 60 milioni di euro. Zaia: «Lo sport porta sempre dei benefici»

Rispettati gli standard di tutela ambientale con i boschi rimasti completamente intatti

Ventisette le imprese che hanno lavorato alla realizzazione dell'elettrodotto

I cavi sono posizionati lungo strade e sentieri già preesistenti e formano 40 tratte

CORTINA

Sessanta milioni di euro per la nuova linea elettrica "invisibile" tra Cortina e Auronzo: a tanto ammonta l'investimento di Terna, che ha messo in esercizio questo nuovo tratto di 24 chilometri.

L'infrastruttura, altamente tecnologica e completamente interrata, rientra nel più ampio progetto di ammodernamento e riassetto della rete elettrica dell'Alto bellunese, per il quale Terna ha investito appunto 60 milioni.

Realizzata in tempi record, appena 13 mesi, è un'opera al servizio del sistema elettrico nazionale e funzionale allo svolgimento in piena sicurezza dei Mondiali.

L'elettrodotto si snoda per 15 km nel Comune di Cortina e per 9 km in quello Auronzo, tra le cabine elettriche rispettivamente di Zuel e Somprade, ed è di rilevanza strategica per un'ampia area del Nord-Est: insieme alla nuova stazione di Auronzo (in località Cima Gogna), attualmente in costruzione, e al riassetto della rete esistente a 132 kV e 220 kV, il nuovo cavo contribuisce ad aumentare la magliatura ed a migliorare l'efficienza, l'affidabilità e la resilienza della rete elettrica locale, esposta a interruzioni e fortemente sollecitata dalle condizioni climatiche estreme che si sono registrate negli ultimi anni.

La realizzazione della nuova linea, autorizzata nell'agosto 2019 dai ministeri dello

Sviluppo economico e dell'Ambiente, ha coinvolto 27 imprese specializzate, molte delle quali locali, con fino a 100 lavoratori nei cantieri, ed è stata eseguita secondo i migliori standard di sostenibilità e tutela ambientale, lasciando intatto il paesaggio boschivo. I lavori sono stati avviati nel novembre 2019 e completati lo scorso di dicembre, nonostante l'emergenza Covid.

«Siamo di fronte alla dimostrazione lampante di quanto lo sport, portino investimenti, realizzazioni e benefici al territorio», dichiara il presidente della Regione, Luca Zaia, «benefici duraturi che vanno ben oltre lo spettro temporale dell'avvenimento. Ringrazio tutti i protagonisti di questa straordinaria opera: i vertici presenti e passati di Terna, le maestranze, i sindaci dell'area. Adesso, grazie ai Mondiali, con un grande lavoro di squadra si è riusciti a completare in un anno e un mese un'opera che ha uno straordinario significato anche sul piano della valenza ambientale. Muoversi con rapidità è stato fondamentale, e lo sarà anche per tutto quanto c'è da fare nell'ottica delle Olimpiadi invernali del 2026».

«Sottolineo che l'intervento rientra nel quadro del piano di investimenti previsti da Terna nel Veneto», aggiunge l'assessore all'Energia Roberto Marcato, «come concordato la società ha programmato di investire oltre 370 milioni

nei prossimi cinque anni per lo sviluppo, l'ammodernamento e la resilienza della rete elettrica veneta. Moltissimi di questi interventi, in vista delle Olimpiadi, saranno realizzati in area bellunese, a dimostrazione che si tratta di un territorio di primario interesse per la Regione».

Soddisfazione anche da parte dell'associazione Vivaio Dolomiti: «Dove si lavora in sinergia e le amministrazioni comunali sono di qualità i risultati si ottengono velocemente». I cantieri sono stati condotti grazie all'apertura di più fronti contemporanei, con l'impiego di diverse squadre che hanno lavorato in simultanea, modalità che ha consentito di ridurre notevolmente i tempi di realizzazione e di limitare di conseguenza il più possibile i disagi per la popolazione locale e per il turismo dell'area. I cavi sono stati posizionati sfruttando parte della viabilità esistente e sentieri alpini già presenti e utilizzando diverse tecniche. L'elettrodotto, completamente interrato, si compone di 40 tratte consecutive, unite tra loro tramite apposite giunzioni per cavi in alta tensione. L'opera è il risultato di un lungo e proficuo percorso decisionale partecipato dal territorio nel quale Terna ha incluso e coinvolto, per la prima volta sin dalla fase di definizione del progetto, la popolazione oltre agli Enti e tutte le istituzioni e amministrazioni locali. —

ALESSANDRA SEGAFREDDO

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Ultimi ritocchi su una delle due stazioni prima della messa in funzione del nuovo tratto dell'elettrodotto

Primi lavori sulla frana che da sette anni isola i Paradisi

► Si parte con i sondaggi
L'intervento costerà
circa 4 milioni di euro

PONTE NELLE ALPI

Era il 2014 quando la frana di Paradisi, condivisa fra i Comuni di Ponte nelle Alpi e l'allora Pieve d'Alpago, iniziò a muoversi. E ieri, dopo quasi sette anni, sono iniziati i lavori di sistemazione dello smottamento: un dissesto che da anni vede muoversi oltre 200mila metri cubi di materiale a ogni evento meteo, rendendo difficile la vita per gli abitanti della frazione. La Provincia ha quindi predisposto un progetto preliminare di sistemazione complessiva e risolutivo del problema, mentre nella mattinata di ieri hanno preso il via i lavori propedeutici alla realizzazione dei sondaggi sulla frana. E per installare la macchina "sondaggi-perforatrice" dovrà essere realizzata anche una pista d'accesso.

«È questa un'operazione fondamentale per procedere con il progetto definitivo-esecutivo - spiega il consigliere provinciale

delegato alla Difesa del suolo, Massimo Bortoluzzi - solo dopo aver analizzato il corpo di frana tramite carotaggi precisi sarà possibile chiudere il piano di interventi. Il progetto preliminare prevede un quadro economico di circa 4 milioni di euro. Una cifra importante che dovrebbe essere inserita negli interventi post-Vaia e finanziata con i fondi commissariali dedicati proprio alla tempesta di fine ottobre 2018. I lavori dovranno porre fine a una situazione che si trascina da anni per l'area di Paradisi, nell'ottica che la Provincia persegue da tempo, cioè di garantire vivibilità anche alle frazioni periferiche e alle terre alte che non sono solo quelle in quota, ma tutte le aree distanti dai centri maggiori».

E soddisfatto si dice il sindaco di Ponte nelle Alpi e consigliere provinciale Paolo Vendramini: «Questo intervento servirà a sistemare una situazione annosa. Gli abitanti di Paradisi saranno senza dubbio contenti. Ora attendiamo con fiducia la conferma del finanziamento per continuare l'iter progettuale e avviare al più presto i lavori».

(G.S.)

© riproduzione riservata



«Strade e rotatorie con un nuovo volto»

► Il sindaco Biancardi:
«Interventi importanti
nonostante i problemi»

CASTELNOVO BARIANO

Nonostante le ristrettezze economiche, non si ferma il cronoprogramma dei lavori. Il sindaco Massimo Biancardi fa il punto sui lavori pubblici del 2021: «Al momento non siamo ancora in grado, come tutti, di predisporre il bilancio di previsione, mancando causa pandemia le nuove disposizioni governative. Acquevenete sta rinnovando alcuni tratti della nostra rete acquedottistica».

In particolare si riferisce al cantiere aperto nelle vie Argine Po e Spinea, soggetti a frequenti rotture. La condotta è stata cambiata per 655 metri; nuove tubazioni in Pvc, insieme al rifacimento-collegamento degli allacciamenti esistenti. Interventi simili sono stati effettuati nelle vie Meloncelli e dei Canàr. Ecoambiente predispone ora il progetto esecutivo per il nuovo ecocentro, che sorgerà accanto al depuratore; spesa di 150mila euro, lavori al via entro l'estate. Disastrata la condizione del manto stradale in via Cavo Bentivoglio, il tratto tra le vie Arella (confine con Bergantino) e Aquila sino all'incrocio con l'Sp 9 per Legnago. Il sindaco spiega: «Abbiamo ideato un progetto di rifacimento dell'asfalto. Il progetto lo abbiamo elaborato insieme al consorzio di bonifica Padana Polesana che ha investito 100mila euro per la ripresa della sponda fluviale del Cavo Bentivoglio, sconnessa per frane e cedimenti».

L'INTERVENTO

«La Padana Polesana inizierà presto i lavori della banchina stradale, poi noi asfalteremo. Questo ci costerà 200mila euro, procederemo annualmente per stralci, date le scarse risorse. Così abbiamo già fatto per la stessa via Cavo Bentivoglio da San Pietro al confine cenesellese, ora percorribile nel nostro tratto». Sono già disponibili 610mila euro regionali per «l'intervento di messa in sicurezza dell'incrocio tra la Sr 482 Altopolesana e l'Sp 9 per Legnago, l'ormai famosa rotatoria Nanin. La pratica burocratica è già in corso a cura di Veneto Strade, che aggiornerà il progetto provinciale del 2010, che prevedeva ben 9 milioni di euro da Venezia per il completo rifacimento viario dall'incrocio del ponte sul Po a Torretta: il cantiere si dovrebbe aprire dopo l'estate».

TELECAMERE

Capitolo videosorveglianza. «È in corso un progetto importante con Elettrocostruzioni per una fitta rete di telecamere che inquadrano tutto, a partire dalle targhe automobilistiche, usando i lampioni dell'illuminazione pubblica, un fitto reticolato onde controllare tutti i punti strategici del territorio, a partire dalle nostre porte di accesso, i tre ponti: Po e Canalbianco a Torretta e a San Zeno in Valle. E' un grosso sforzo finanziario, siamo alla ricerca di fondi». Castelnuovo Bariano «spenderà 18mila euro per sistemare il tratto arginale del Po sempre più ciclabile, come stanno facendo altri paesi nell'ambito del progetto Melara-Papozze».

Alessandro Garbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CASTELNOVO La rotatoria Nanin



Mogliano
Superbonus 110%
boom di richieste
municipio in tilt

Superbonus 110%: a Mogliano è boom di richieste, che però sollevano un codazzo di inghippi. Uffici in tilt, il Comune cerca rinforzi.

Filini a pagina IX

Superbonus, uffici in tilt

«Travolti dalle richieste»

►Gravi ritardi negli accessi agli atti: il Comune si attiva per altre assunzioni ▶Le minoranze pronte all'interpellanza Il sindaco: «Disagi dipesi dal Governo»

IN PAESE È CORSA PER USUFRUIRE DELLE AGEVOLAZIONI PREVISTE DAL DECRETO RILANCIO PER LE MIGLIORIE EDILIZIE

MOGLIANO

Superbonus 110%: è boom di richieste, che però sollevano un codazzo di inghippi. Moltissimi i professionisti che hanno scelto di beneficiare dell'agevolazione, ma l'accesso agli atti sta provocando un intasamento nelle pratiche in Comune. E le minoranze minacciano l'interpellanza per chiedere conto dei ritardi. Il sindaco Bortolato però rassicura: «Le richieste sono esplose. Abbiamo già fatto richiesta al Ministero dello sviluppo per poter assumere personale dedicato, basta cavalcare le difficoltà create dal Governo».

LE RASSICURAZIONI

Professionisti in attesa e amministrazioni in affanno, dunque. «A seguito di alcune rimostranze per le tempistiche di risposta alle richieste di accesso agli atti, dobbiamo sottolineare la grande difficoltà sostenuta

dagli uffici cittadini, letteralmente subissati» ha spiegato il primo cittadino. Difficoltà diffuse in molti altri comuni, per le quali la legge di bilancio 2021 ha istituito presso il Ministero uno specifico fondo, con dotazione pari a 10 milioni di euro, allo scopo di potenziare gli uffici comunali che si occupano della gestione dei servizi connessi all'erogazione del Superbonus, con l'assunzione di personale tecnico a tempo determinato per l'anno in corso. «Abbiamo già presentato la domanda per ottenere queste nuove figure, esattamente il 26 gennaio, primo giorno utile. Ad oggi, purtroppo, l'unica notizia pervenuta è che vi è la necessità di attendere le indicazioni operative contenute nei Dpcm che saranno adottati prossimamente» ribadisce Bortolato. L'amministrazione moglianesa intanto ha già provveduto a potenziare l'ufficio, cercando di indirizzare risorse interne affinché si possano dare risposte celeri ai cittadini.

LE RIMOSTRANZE

«Ovviamente dispiace creare disagi, ma ad oggi il Governo non è stato in grado di rispondere alle necessità dei comuni e soprattutto delle utenze che devono reperire documentazione.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Ricordiamo infine che talvolta, per recuperare gli atti legittimanti delle proprie abitazioni, i cittadini possono rivolgersi al professionista che ha presentato l'ultima pratica edilizia. Nel sito del Comune è possibile trovare le modalità corrette di accesso atti e i moduli per la presentazione, insieme agli orari di apertura al pubblico degli uffici». Ma il protrarsi dell'attesa, e l'oggettiva difficoltà di tanti professionisti, ha motivato l'azione delle liste di minoranza che non solo si sono fatte collettore delle singole richieste, ma stanno approntando un'interpellanza sull'argomento. «Tanti i disagi per cittadini e professionisti con attese che in alcuni casi superano i cento giorni e che rischiano di minare la possibilità di accedere al Superbonus -spiegano le minoranze in consiglio comunale-. Chiediamo al sindaco come e quando l'amministrazione pensa di migliorare il servizio».

Elena Filini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL NODO**

«La legge di bilancio prevede un fondo per potenziare i servizi e il personale. Abbiamo fatto domanda, attendiamo risposte»



IL MUNICIPIO Il Comune di Mogliano è all'opera per riuscire a smaltire le numerose pratiche

Scuola, viabilità e punti luce: i progetti con i fondi per i "Comuni di confine"

FREGONA

Scuola, viabilità e illuminazione pubblica: sono tre i progetti che l'amministrazione comunale attuerà grazie ai fondi per i "Comuni di confine". Da Roma sono attesi 740mila euro a beneficio della comunità fregonese, territorio che confina con la regione a statuto speciale del Friuli Venezia Giulia. La giunta ha già definito gli interventi da finanziare con quei fondi. «350mila euro saranno destinati al secondo stralcio dell'intervento in corso sull'ex scuola elementare, futura scuola media - dettaglia l'assessore ai lavori pubblici Sandro Dottor - 280mila euro ad un intervento di allargamento della viabilità in località borgo Piai e circa 100mila euro per l'adeguamento dell'impianto di illuminazione pubblica lungo la viabilità comunale dei nostri borghi». Il Comune ha già dato mandato ai tecnici di procedere con le relative progettazioni, documenti che poi invierà a Roma per la liquidazione delle prime somme.

NUOVE AULE

«L'intervento di ampliamento sulla ex scuola elementare ci permetterà di ricavare nuove aule e di completare il primo stralcio avviato nei mesi scorsi. Al momento stiamo ultimando la progettazione di questo secondo stralcio che pensiamo possa partire tra fine estate ed inizio autunno - prosegue l'assessore - Dobbiamo ora capire se all'avvio del prossimo anno scolastico gli alunni della media

potranno già fare lezione qui o dovranno rimanere ancora un po' nella sede provvisoria di Sarmede. Il primo stralcio procede secondo cronoprogramma. Sono già stati consolidati i solai in muratura e ora ci sarà la demolizione di tutto il tetto e del primo piano. Confidiamo che a settembre le tre aule al piano terra siano ultimate».

L'EX SCUOLA MEDIA

Parallelamente il Comune annuncia anche un intervento di adeguamento sismico per l'ex scuola media, attualmente occupata dagli alunni della primaria. Il cantiere da 800mila euro partirà a giugno. «La Regione per questi lavori ci ha stanziato 703mila euro, il resto lo metterà il Comune - spiega Dottor - Lo studio di Padova, a cui ci siamo affidati, in questi giorni sta ultimando gli elaboratori del progetto esecutivo per procedere con la gara d'appalto. L'assegnazione dei lavori dovrà avvenire entro la metà di aprile, quindi l'avvio del cantiere non appena termineranno le lezioni». Prima verranno eseguiti gli interventi all'interno dell'edificio, poi le opere esterne. Rimane ancora da capire se la scuola potrà essere disponibile o meno a settembre con la ripartenza delle lezioni, cioè se il cantiere sarà compatibile con l'attività scolastica. L'amministrazione sta attendendo chiarimenti dai progettisti. In caso contrario, si attiverà per trovare una soluzione provvisoria agli alunni della primaria.

C.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL MUNICIPIO Da Roma sono attesi contributi per 750mila euro: l'amministrazione sta mettendo a punto tre importanti interventi



Via gli alberi dal Piave scatta la pulizia dei ponti «Evitare l'effetto diga»

**OPERAI AL LAVORO
IL PRIMO CITTADINO
«UN'OPERAZIONE
IMPORTANTE
PER LA SICUREZZA
IN CASO DI PIENA»**

PONTE DI PIAVE

Evitare a tutti i costi il cosiddetto "effetto diga" e aumentare la sicurezza della zona specie nel malaugurato caso di morbide o alluvioni. Gli operai della Forestale sono al lavoro lungo il fiume Piave da inizio settimana per eliminare le alberature vicine ai ponti della regionale Postumia e della ferroviaria. Un intervento importante, programmato da tempo. L'obiettivo dichiarato è alzare la sicurezza lungo questo delicato snodo viario soprattutto in considerazione del fatto che negli ultimi anni si sono moltiplicati i fenomeni alluvionali. Come già per un precedente intervento di pulizia del fondo completato di recente, quest'altro lavoro permetterà di eliminare le alberature rinsecchite che potrebbero provocare guai seri in caso di innalzamento del livello dell'acqua. Come avvenuto ad esempio non più tardi dello scorso dicembre. Ieri il sindaco Paola Roma ha confermato che i lavori proseguiranno fino alla completa pulizia dell'area. E ne ha spiegato l'importanza, ossia evitare a tutti i costi "l'effetto diga" provocato

dai tronchi d'albero sradicati dalla forza della corrente.

IL PERICOLO

Un problema che si fa particolarmente grave proprio all'altezza dei due ponti, poco lontano dal centro cittadino. In periodo estivo, con un basso livello del fiume, la zona è bella e accogliente. Ma durante i mesi più piovosi, il rischio aumenta di parecchio. «La Regione tramite l'Unità organizzativa forestale e in collaborazione con il genio civile di Treviso spiega Paola Roma - sta eseguendo il taglio delle alberature in corrispondenza dei ponti stradale e ferroviario a ponte di Piave, per migliorare la sicurezza idraulica». Un'opera programmata direttamente da Venezia: «Ringrazio la Regione e in particolare l'assessore Gianpaolo Bottacin per gli interventi fondamentali per la mitigazione del rischio idraulico nel nostro territorio. Infatti le alberature che in occasione di eventi di piena vengono portate dal fiume a ridosso dei piloni stradale e ferroviario formano pericolosi sbarramenti. Si tratta di fenomeni che possono creare un "effetto diga" pericolosissimo. Ecco perché è fondamentale una manutenzione come questa. Ricordo che Ponte di Piave è posizionata in uno snodo strategico in cui il fiume Piave cambia il suo carattere da torrentizio a fiume. E dunque intervenire quanto prima è fondamentale in un'ottica di maggior sicurezza pubblica».

Gianandrea Rorato

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'EMERGENZA L'ondata di maltempo dello scorso dicembre con il fiume Piave in piena: ora si tolgono le alberature



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



«Commissario per la bretella stazione-aeroporto»

► **Intesa Regione-Comune**
 «Necessario per garantire tempi e risarcimenti»

Un commissario per realizzare la bretella ferroviaria che collegherà l'aeroporto con la linea Venezia-Trieste. Per un'opera da 500 milioni di euro Regione e Comune di Venezia ritengono che il percorso seguito quando venne costruito il Passante di Mestre sia il migliore. Ieri la Regione del Veneto ha varato una delibera che recepisce le prescrizioni e le richieste di opere compensative

avanzate dalla Commissione Via lo scorso 4 novembre, in pieno accordo con l'Amministrazione Brugnaro, in modo da rendere l'opera rispettosa dell'ambiente, delle esigenze del Comune e della Città Metropolitana, e dei cittadini e delle attività economiche. Rfi e Italferr dovranno adeguare il progetto che verrà esaminato dal Cipe e, soprattutto, al Governo si chiede di nominare un commissario per una rapida ed efficace realizzazione della bretella, perché sia pronta entro il 2026 per le Olimpiadi di Cortina, e per garantire i risarcimenti degli espropri.

Trevisan a pagina XI



TESSERA Un rendering per la stazione della bretella ferroviaria

«Un commissario per la bretella»

► Regione e Comune ne chiedono la nomina per assicurare la realizzazione entro il 2026 e per garantire i risarcimenti ► Varate nuove prescrizioni con la fermata per lo stadio, viabilità di cantiere e due sottopassi ciclopeditoni a Dese

L'OPERAZIONE

L'assessore regionale De Berti si è confrontata con il sindaco di Venezia Brugnaro per correggere il tracciato studiato da Rfi e Italferr

IL PROGETTO ORA PASSA ALL'ESAME DEL CIPE CON L'INVITO A RECEPIRE LE INDICAZIONI DEGLI ENTI LOCALI

INFRASTRUTTURE

MESTRE Per costruire la bretella ferroviaria dell'aeroporto serve un commissario. Lo chiedono la Regione e il Comune di Venezia dopo che la Commissione regionale Via lo scorso 4 novembre aveva dato parere favorevole al progetto da 500 milioni di euro di Rfi e Italferr per collegare il Marco Polo con la linea Venezia-Trieste imponendo, però, una serie di prescrizioni per adeguarlo alle richieste che vengono dal territorio in modo da rendere la bretella rispettosa dell'ambiente, delle esigenze del Comune e della Città Metropolitana, e dei cittadini che vivono nell'area che sarà attraversata dall'infrastruttura. Ieri la Regione ha varato una delibera che, partendo da quelle prescrizioni, ne aggiunge altre, oltre ad

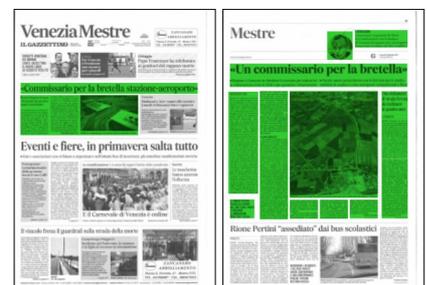
una serie di compensazioni, e lo fa in pieno accordo con il Comune di Venezia dopo che il 21 gennaio scorso l'assessore regionale alle Infrastrutture, Elisa De Berti, e il sindaco Luigi Brugnaro si erano incontrati e avevano dato parere favorevole all'opera che deve ora essere esaminata dal Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica. Rfi e Italferr, dunque, dovranno adeguare il progetto e, soprattutto, al Governo si chiede di nominare un commissario, come avvenne per il Passante di Mestre, principalmente per due motivi: per una rapida ed efficace realizzazione della bretella, in modo tale da averla pronta effettivamente entro il 2026 per le Olimpiadi di Cortina; in secondo luogo per

garantire gli adeguati risarcimenti degli espropri necessari per far passare i nuovi binari, uno degli aspetti che più preoccupa i residenti di Tessera e Dese e, soprattutto, di quelli che abitano nelle case che verranno imprigionate dal triangolo ferroviario formato dal nuovo svincolo tra la linea Venezia-Trieste e la bretella per l'aeroporto.

L'idea del commissario con pieni poteri era stata lanciata lo scorso ottobre dalla consigliera comunale di Forza Italia Deborah Onisto con una lettera al governatore del Veneto Luca Zaia che l'ha, dunque, accolta assieme alle altre istanze dei cittadini, delle attività economiche e del Comune.

L'ELENCO COMPLETO

Per quanto riguarda le prescrizioni si parte dalla fermata stadio che il Comune richiede nel Quadrante Tessera assieme alla relativa viabilità e alle opere per garantire di poter attraversare le bretelle ferroviaria e autostradale. In secondo luogo il by-pass provvisorio di cantiere sulla bretella autostradale deve essere realizzato sul lato opposto rispetto al previsto, ossia a



nord e non a sud della strada. Terzo, la viabilità di cantiere dev'essere lontana dai centri abitati, garantendo su via Bosco Costa la transitabilità temporanea da e verso Mestre. Quarto, il progetto deve assicurare la libera e gratuita accessibilità alla nuova stazione ferroviaria anche da parte dei cittadini. Quinto, va costruito il sottopasso per l'attraversamento ciclopedonale della ferrovia Venezia-Trieste tra via Altinia e via Bosco Berizzi, all'interno del triangolo ferroviario. Sesto, servono i sottopassi viari e ciclopedonali delle intersezioni stradali con i due

nuovi bivi ferroviari in direzione Venezia e Trieste. Settimo, va adeguato il tratto stradale di via Bosco Costa compreso fra il nuovo sottopasso (al posto del cavalcaferrovia previsto) sul Bivio in direzione Trieste e via Praello e il tratto di via Altinia compreso tra i nuovi bivi ferroviari a Dese, senza nuove demolizioni di fabbricati. Da ultimo dev'essere garantito il transito di mezzi di soccorso, di mezzi d'opera e agricoli per superare la betella.

E poi ci sono le opere compensative che vanno dalle barriere fono-assorbenti in corrispon-

denza dei centri abitati al sottopasso per il collegamento ciclopedonale tra via Pialoi "vecchia" e via Bosco Berizzi a Dese; dal tratto ciclabile a partire dall'incrocio tra via Praello e via Bosco Costa fino all'intersezione con la Bretella Autostradale (con passerella per scavalcare il fiume Dese) all'illuminazione lungo la via Bosco Costa e lungo tutti i percorsi ciclopedonali; e, da ultimo, le opere necessarie alla futura realizzazione di un sottopasso ciclopedonale lungo la statale 14 Triestina.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Otto chilometri di strada ferrata da realizzare in quattro anni

IL PROGETTO

MESTRE Il Progetto da 425 milioni di euro (che potreberro aumentare ad oltre 500 milioni), da realizzare in 4 anni a partire da quando ci sarà l'autorizzazione definitiva, prevede 8 chilometri di binari, metà dei quali correranno in galleria (a 12 metri di profondità con due paratie di contenimento in cemento armato a una profondità di 25/30 metri) e in cerchio, ossia il famoso "cappio", lambendo l'aerostazione e il centro abitato di Tessera e correndo in un terreno attraversato da due fiumi. Il cappio evita che i treni debbano tornare indietro, come av-

viene nelle stazioni di testa della maggior parte degli aeroporti, e ai viaggiatori dà l'impressione che il percorso sia senza interruzione. All'aeroporto sorgerà una stazione ipogea: i treni, dunque, arriveranno sottoterra ma il collegamento pedonale con l'aerostazione (un altro moving walkway) sarà sopraelevato, e dall'ambiente principale, il "camerone", si vedrà il cielo perché avrà un'apertura di 130 metri per 18 che porterà luce naturale alle banchine e permetterà di ricambiare l'aria. Di coperto ci saranno solo gli atrii d'ingresso, la passerella pedonale di attraversamento tra le due banchine e la passerella, sempre pedonale, di collegamento con il parcheggio. Tutte queste opere saranno realizzate con mattoni faccia a vista, grandi vetrate serigrafate, pietra d'Istria, pannelli solari e vegetazione. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





TRACCIATO II percorso della bretella ferroviaria in base alle nuove indicazioni di Regione e Comune

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Variante alla cittadella della giustizia via libera del Consiglio alle opere

►Nel progetto erano state evidenziate due difformità urbanistiche: una torre e un passaggio galleria in vetro

►Il secondo stralcio libererà le sedi di Rialto di Corte d'appello e anche del Tribunale civile

**GASPARINETTI
 (TERRA E ACQUA):
 «EVITIAMO OGNI
 SPECULAZIONE
 SUI PALAZZI CHE
 SARANNO LIBERATI»**

CONSIGLIO COMUNALE

VENEZIA Nessuna sorpresa, anche perché la delibera aveva già l'accordo di tutti. Ieri il Consiglio comunale ha approvato il progetto definitivo dei lavori di ristrutturazione dell'ex Manifattura Tabacchi e di Palazzo Gritti che come è noto fanno parte del secondo stralcio della Cittadella della giustizia di piazzale Roma. Quando saranno finiti i lavori si trasferiranno a piazzale Roma anche Corte d'appello e Tribunale civile.

Il voto di ieri pomeriggio era necessario per approvare una variante urbanistica per le difformità che erano state rilevate nell'ambito del progetto: una torre nera che ricorda il design del corpo all'ingresso e una galleria in vetro di collegamento coperto tra edifici.

LA TORRE

È stato ritenuto che le "difformità rilevate rispetto alle previsioni degli strumenti urbanistici e regolamentari del Comune sono di modesta entità, sia in termini generali sia in relazione al prevalente interesse pubblico, di dare compimento al progetto della Cittadella della Giustizia". Questo è stato promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato interregionale per le opere pubbliche.

In questo modo, si legge nella delibera, "si riunificheranno quanto più possibile gli uffici giudiziari in un'unica area recuperando un compendio di valore oggi abbandonato, a beneficio dell'amministrazione della giustizia e della città".

COSA FARE DOPO

Ed è sul tema del trasferimen-

to del personale dai palazzi giudiziari sul canal Grande che Marco Gasparinetti, capogruppo di Terra e Acqua, ha voluto chiedere un impegno preciso al Comune annunciando il voto favorevole all'operazione, che di fatto era un atto dovuto.

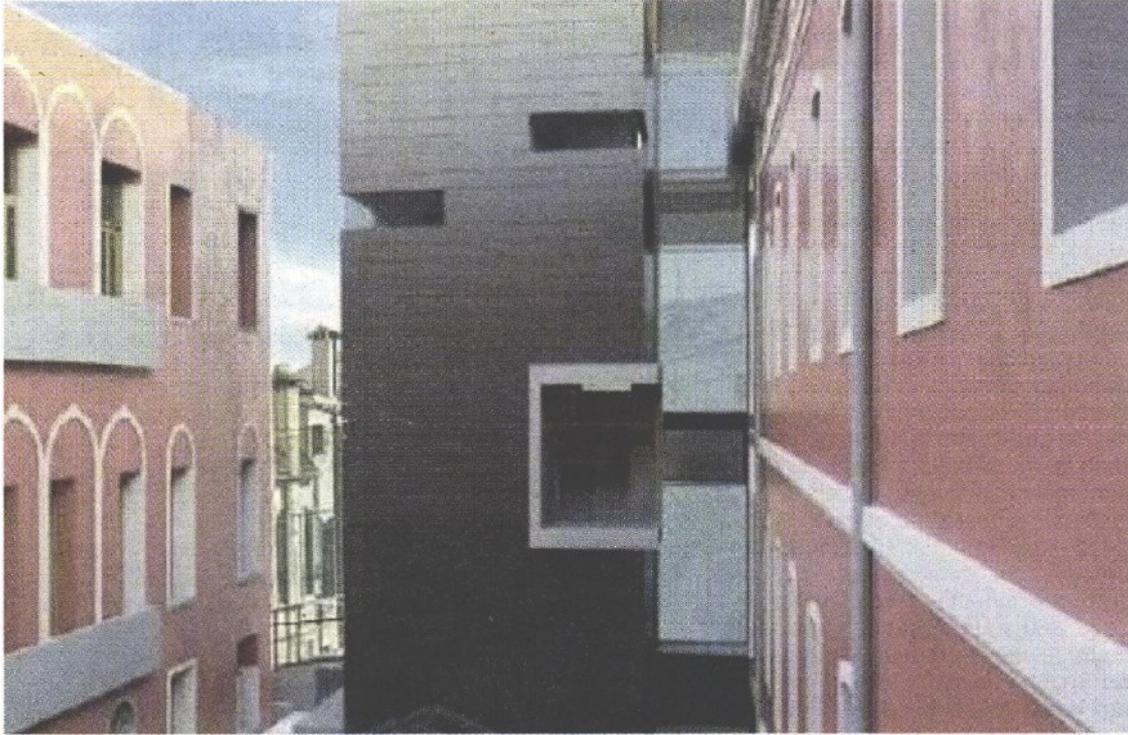
«Quando i lavori saranno terminati - ha detto - ci ritroveremo con le Fabbriche di Rialto, da sempre sede di magistratura, vuote e preoccupa che possano diventare oggetto di speculazioni. Invito l'amministrazione e il Consiglio a pensare fin d'ora cosa sarà di quegli edifici. Vogliamo sapere con largo anticipo, non a cose fatte, cosa si farà degli edifici che si libereranno».

In particolare, sugli 8mila metri quadrati a disposizione, troveranno posto le aule di udienza (810 metri quadrati), gli uffici dei magistrati (1.613 mq), l'archivio (895 mq), la cancelleria contenzioso civile (1077 mq), la cancelleria delle esecuzioni (505 mq), la cancelleria del lavoro (287 mq), la cancelleria fallimentare (339 mq), la volontaria giurisdizione e gli avvocati (489 mq), servizi amministrativi e di supporto (587 mq), l'archivio penale (895 mq), una caffetteria (158 mq) e altri servizi (1318 mq, per lo più corridoi). In particolare, le aule di udienza (primo piano) e gli archivi (pianterreno) si troveranno nell'edificio a fianco del blocco di entrata da piazzale Roma. Le cancellerie saranno invece nel blocco centrale. Gli uffici dei magistrati occuperanno il secondo piano.

Al termine della seduta, è stato posto il tema delle mozioni dedicate al personale Avm, al quale è stato disdetto l'integrativo. Saranno trattate a breve in una seduta ad hoc per trattare le decine di mozioni pendenti da mesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL PROGETTO Gli elementi che dovevano essere sanati con la delibera

Palazzo Fasolo, in estate i lavori di consolidamento

► Un intervento di circa 360mila euro per la sicurezza antisismica dell'edificio
 ► Risalente al Quattrocento attualmente ospita alcune classi del liceo XXV Aprile

I LAVORI

Iniezioni consolidanti sui muri con intonaci e rifiniture armate e l'impiego di catene in acciaio tra le pareti perimetrali e interne

PORTOGRUARO

Sono stati affidati i lavori di miglioramento sismico di Palazzo Fasolo. La Città metropolitana di Venezia, nell'ottica del piano di adeguamento normativo dei fabbricati in gestione, ha chiuso in questi giorni la procedura di gara negoziata per la messa in sicurezza della succursale del Liceo XXV Aprile di Portogruaro, in corso Martiri della Libertà. L'edificio è stato dichiarato di interesse culturale con decreto del Mibac nel 2012. Palazzo Fasolo risale al tardo '400 e ha mantenuto destinazione abitativa sino al 1876. Destinato poi in parte a uffici, fu sede della Casa del Fascio e attualmente è adibito a edificio scolastico.

L'INTERVENTO

Finalizzato al miglioramento sismico del fabbricato attraverso il miglioramento della rigidità complessiva della struttura, ha un valore di 360mila euro

e la Sicea srl di Vigonza ha offerto un ribasso del 10,470 per cento. Nello specifico, il progetto prevede interventi limitati di demolizioni e ricostruzioni per piccoli tratti di muratura danneggiata; iniezioni consolidanti della parete est del corpo più basso; il miglioramento delle caratteristiche meccaniche delle murature con intonaco armato e con ristilature armate (rifiniture dei giunti murari) per le murature faccia-vista e la realizzazione di catene in acciaio tra le pareti perimetrali e interne. «I lavori previsti ricadono nell'ambito degli interventi straordinari per l'edilizia scolastica. A giorni - spiegano dalla Città metropolitana - ci sarà un incontro con l'Istituto superiore per pianificare i tempi dei lavori, che saranno per la maggior parte realizzati durante l'estate».

BANDO DIGITALE

Intanto l'altra sera in Seconda Commissione Consiliare, si è

discusso della convenzione con la Città metropolitana di Venezia per la realizzazione del progetto "Con.Me - Convergenzadigitale Metropolitana", presentato a un bando sul programma operativo Por-Fers 2014/2020. Il progetto, a cui hanno aderito 22 Comuni di cui 8 del Portogruarrese, ha ottenuto un finanziamento di 1,8 milioni di euro; si svilupperà in 24 mesi e prevede la razionalizzazione delle infrastrutture di Datacenter, la messa a norma e in sicurezza dei server e l'erogazione di servizi digitali al cittadino. Ai Comuni vengono assicurate soluzioni standard e certificate per la sicurezza informatica, il rispetto e la conformità agli obblighi di legge e la corretta realizzazione del Piano triennale per l'informatica della Pubblica amministrazione e dell'Agenda digitale. Al termine dei 24 mesi, il Comune di Portogruaro continuerà a sostenere il progetto con una spesa annua di circa 23mila euro.

Teresa Infanti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



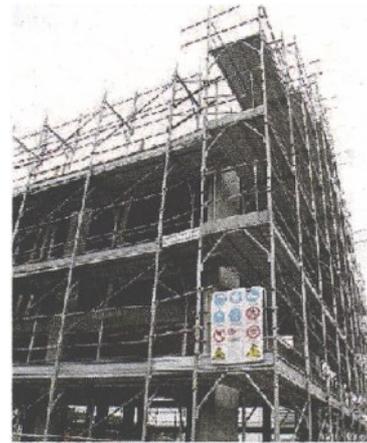
EDIFICIO PUBBLICO Palazzo Fasolo, di proprietà della Città Metropolitana, ospita a Portogruaro alcune classi del liceo XXV Aprile: nei prossimi mesi il cantiere per la messa a norma anti sismica

Nel 2020 aumentati gli introiti da oneri edilizi

JESOLO

«Oneri concessori e permessi a costruire, nell'ultimo anno le entrate del Comune sono in aumento». È il dato evidenziato da "Jesolo in Movimento" che ha esaminato gli introiti derivanti dalle cancellazioni dei vincoli di edilizia residenziale pubblica e dal rilascio dei permessi a costruire. Nel 2020 nelle casse comunali sono entrati 5 milioni e 389mila euro, rispetto ai 5 milioni e 223mila euro del 2019. «Nonostante le varianti verdi - dice Antonio Lunardelli, portavoce dell'associazione - e gli annunci al contenimento edilizio, gli oneri edilizi incassati dal Comune sono aumentati, a conferma dell'aumento delle costruzioni». È su questo fronte che i pentastellati avanzano una serie di chiarimenti. «Chiediamo di sapere - aggiunge Lunardelli - in cosa consiste il contenimento edilizio se gli introiti sono aumentati e poi come verranno impiegate queste somme. Da sempre contestiamo l'impermeabilizzazione del suolo e la massiccia cementificazione della nostra città; ci chiediamo anche, una volta superata la pandemia, se tutti gli alberghi e appartamenti saranno riempiti la spiaggia sarà sufficiente a contenere tutti i turisti». Il sindaco Valerio Zoggia ha spiegato che l'aumento degli introiti rappresenta un aspetto positivo per il Comune ed è legato agli interventi che si sono sbloccati proprio nell'ultimo anno. «In città sono stati avviati diversi cantieri - ribatte il sindaco - molti sono collegati alla revisione del Piano casa, che permette di riqualificare il patrimonio immobiliare esistente. Di fronte a questa legge non possiamo opporci ma semplicemente applicarla». (g.bab.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CANTIERI L'edilizia non si ferma

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



L'AUTOSTRADA A31. Una nuova mazzata sul progetto che cancella anche le ultime modifiche

Valdastico Nord, stop anche dalla Cassazione

“Annullato” il progetto del tratto vicentino: ci vuole lo sbocco sull'A22

Ma era già calata la nebbia su tutto: il Ministero non ha mai dato il via al nuovo accordo tra Trento e il Veneto

Piero Erle

Altra batosta per il progetto di prolungamento a nord dell'autostrada A31 Valdastico: come in un infinito gioco dell'oca, il progetto si ritrova di nuovo al punto di partenza. E ad esultare è il fronte di chi è sempre stato contrario all'opera, a cominciare in questo dal Comune di Besenello, quello che più si è opposto nei decenni all'idea che l'autostrada potesse sboccare dall'Alto Vicentino nell'area di Trento. La stampa trentina, e anche il Pd trentino, segnalava infatti già ieri che la Corte di Cassazione ha dato ragione a Besenello, e ai comitati contrari all'A31: ha bocciato il ricorso che la società Autostrada Brescia-Padova, col Ministero dei trasporti a fianco, aveva presentato contro la famosa sentenza del Consiglio di Stato che esattamente 2 anni fa ha annullato

il lungo iter fatto costruito negli ultimi 10 anni per cercare di realizzare almeno il tratto vicentino dell'opera, il Piovene Rocchette-Pedemonte.

IL PROGETTO RIVISTO. Nel frattempo come noto, sperando proprio nel ricorso in Cassazione, la Brescia-Padova (è della società Abertis, controllata a sua volta dagli spagnoli di Acs-Hochtief e dalla famiglia Benetton) aveva ottenuto il via libera della Regione a una modifica del progetto, eliminando il casello previsto tra Cogollo del Cengio e Velo d'Astico e puntando a realizzare un solo casello proprio alla fine del tratto, a Pedemonte. Tutto inutile. La Cassazione ha infatti dato ragione al Consiglio di Stato, che in sostanza ha bloccato tutto in base a un concetto semplice: non ha senso mettere in campo risorse immani e un impatto ambientale notevole per realizzare un'autostrada su cui non c'è alcuna certezza che poi abbia lo sbocco che la rende davvero utile, e cioè l'aggancio all'A22 AutoBrennero nella valle dell'Adige.

IL BLOCCO TOTALE. La sentenza arriva come una mazzata

su un progetto che in realtà è completamente immerso nella nebbia da tempo. Perché è vero che con l'elezione del governatore Maurizio Fugatti, nel 2018, per la prima volta la Provincia di Trento ha espresso una linea politica favorevole alla Valdastico Nord. Ed è altrettanto vero che nel giugno di un anno fa la Provincia trentina ha dato il via a una procedura di variante del Piano urbanistico provinciale che inserisca l'A31. Ma è altrettanto vero che il Ministero dei trasporti retto (finora) da Paola De Micheli del Pd non ha più convocato la Regione Veneto e la Provincia di Trento perché firmassero un “atto aggiuntivo”, concordato ancora un anno fa, che aprisse la strada al nuovo progetto, lasciando tutto in stallo. Non solo: Fugatti come noto vuole lo sbocco dell'opera a sud di Rovereto, ma gli studi di fattibilità presentati dalla Brescia-Padova indicano montagne di problemi tecnici per realizzare l'opera con questo tipo di tracciato. E infine “domani”, cioè tra soli quattro anni, scade la stessa concessione autostradale alla Brescia-Padova. Insomma, siamo davvero al blocco totale. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La Valdastico Nord è sempre più ferma solo al casello di Piovene Rocchette

Mai attuata la legge che doveva far ripartire le opere

Quei 744 cantieri bloccati da due anni

Il governo dimissionario aveva da poco nominato (in grande ritardo) 30 commissari. Però non basta

CARLA FERRANTE

■ 744 opere bloccate da nord a sud per una perdita economica di circa 201 miliardi e con una ricaduta pesante in termini di disoccupazione. Si parla di circa 900 mila disoccupati. È questo il quadro dell'Italia di inizio anno.

I grandi progetti ancora al palo sono 87 per un valore di 100 milioni, 657 invece sono quelli di media e piccola entità. Per snellire le procedure burocratiche e velocizzare la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali strategiche, l'ex governo Conte nomina, rigorosamente con Dpcm, ben 30 commissari straordinari super pagati. Con la legge "Sblocca cantieri" i commissari hanno poteri speciali e strumenti normativi per accelerare i cantieri. Ma è solo fumo negli occhi, e la lista dei trenta ha contribuito alla caduta del governo Conte bis. Il pomo della discordia tra l'ex premier e Matteo Renzi è stato proprio l'elenco dei nomi, che sarebbe dovuto arrivare alle Camere lo scorso luglio, ma che invece ha fatto la sua apparizione solo qualche giorno fa.

Le grandi opere riguardano i progetti presenti nel Recovery Plan italiano e che dovrebbero non solo accorciare il gap con il Mezzogiorno, ma rappresentare un'Italia nuova e migliore agli occhi dell'Europa, sempre più diffidente. Tra i cantieri congelati, che non hanno mai visto la luce, ci sono anche quelli legati all'emergenza sanitaria e che riguardavano lavori di ristrutturazione di tutte quelle strutture sanitarie che necessitavano di una rinfrescata strutturale. I lavori non sono mai partiti, ma soprattutto del bando pubblicato lo scorso ottobre si sono perse completamente le tracce.

«NON CE LA FAREBBE UN SUPER EROE»

Dopo quasi due anni dall'approvazione dello "Sblocca cantieri" si è in ritardo praticamente su tutto. Dighe, autostrade, ponti, tratte ferroviarie da ammodernare, ma senza un sistema burocratico snello e semplificato «neppure un super eroe riuscirebbe a sbloccare le opere pubbliche», come ha commentato il presidente dell'Ance Gabriele Buia su una rivista settimanale di approfondimento.

Ma chi sono i trenta super burocrati? Per le quindici infrastrutture stradali il governo ha nominato dieci commissari, per le sedici

tratte ferroviarie invece ci saranno sette burocrati, cinque per i dodici interventi statali, quattro commissari per le dodici opere idriche, tre per i tre porti, un commissario per la metropolitana.

Per le opere stradali il governo ha chiamato a ricoprire il ruolo di commissario il dg di Anas, Massimo Simonini, che si occuperà di velocizzare i cantieri sulla statale Jonica in Calabria e la E78 Grosseto-Fano. Per le opere infrastrutturali minori ci saranno ci commissari Raffaele Celi, Vincenzo Marzi e Aldo Castellari e Antonio Mallamo, già ad di Astral, Ilaria Coppa, Fulvio Soccodato, Nicola Prisco e Aldo Castellari.

Stesso schema di nomina anche per le tratte ferroviarie. Scelti i dirigenti del gruppo ferrovie. Vera Fiorani, Vincenzo Macello, Roberto Pagone, Paola Firmi, Chiara de Gregorio, Filippo Palazzo e Mariano Cocchetti.

UN POSSIBILE SALVAGENTE

Per l'edilizia statale, che riguarda per lo più la ristrutturazione di caserme, ci sono Gianluca Ievolella, Giuseppe D'Addato, Fabio Riva, Roberto Ferrazza, Vittorio Rapisarda. I quattro commissari per le opere idriche, dighe in particolare, sono stati nominati Lucia Conti, Massimo Sessa, Angelica Catalano e Ornella Segnalini.

Per i porti invece Luciano Guerrieri, Paolo Signorini e Pasqualino Monti. Maurizio Gentile, invece, già commissario per la messa in sicurezza della A24 e A25 gestirà la metropolitana di Roma, la linea C.

L'edilizia, il motore economico del Paese ha bisogno di una spinta propulsiva e i commissari che avranno pieni poteri potrebbero rappresentare il salvagente durante una tempesta, sperando che non piombino anche loro in lungaggini normative. Ma il vero auspicio è che terminati i lavori sarà semplice e snello superare le gestioni commissariali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA SENTENZA

Piano gallerie, il Tar al ministero: stralci illegittimi per 65.372 euro

TRIESTE

Non tutto andava stralciato. Il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ci ha provato, ma il Tribunale amministrativo regionale del Fvg, forte del parere di un docente dell'università di Trieste, ha rivisto i conti e riconosciuto ad Autostrade per l'Italia il diritto a ottenere il pagamento di almeno 65.372,27 euro dei 132.497,17 che erano stati decurtati dal progetto esecutivo da 8.965.076,48 per l'adeguamento delle gallerie (Del Lago, di Campiolo, Moggio Udinese, Zannier, Raccolana) inserite nel terzo lotto del piano sicurezza "Autostrada A23 Udine - Tarvisio".

Il ricorso della società concessionaria, che il collegio ha ritenuto di accogliere solo in parte, contestava sia la clausola con cui il ministero le ha accollato l'importo di spesa che non dovesse trovare copertura nel nuovo piano economico finanziario, sia le modifiche e gli stralci al progetto che

hanno comportato un ridimensionamento dei costi dell'intervento, per complessivi 167.846,46 euro.

Il tribunale ha accolto, relativamente al solo primo motivo, l'eccezione di inammissibilità per difetto di interesse ad avversare, ora, una clausola del decreto ministeriale di natura ipotetica. Quanto al secondo motivo, dalla verifica in contraddittorio affidata all'ingegner Eugenio Castelli, è risultato fondato per alcune voci di prezzo: gli oneri per la sicurezza (8.029,45 euro), altri relativi ai lavori (23.642,82, euro) e i costi di redazione della Scia "prevenzione incendi" (invece di essere stralciata integralmente per 75 mila euro, andava ammessa nel costo a consuntivo per 33.700 euro). Ai 65.372,27 euro corrispondenti a «voci illegittimamente stralciate», il Tar ha aggiunto le somme del quadro economico "imprevisti", "accordo bonario", "prove di laboratorio" e "spese generali", nella misura del 5, 3, 1 e 9% sull'incrementato importo. —

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



I temi caldi della città, in attesa da anni di una soluzione, all'attenzione di Mario Draghi, possibile prossimo Presidente del Consiglio

Mose, laguna, turismo, crociere e residenzialità L'Agenda Venezia sul tavolo del futuro premier

L'ANALISI

Alberto Vitucci

Il Mose e la manutenzione della città. Il rilancio di Marghera e la portualità, la ripresa dell'economia e di un turismo compatibile. Un'agenda per Venezia molto fitta quella che attende il nuovo premier Mario Draghi. Un dossier che lo scorso anno, all'indomani dell'Acqua Granda del 12 novembre 2019, il Comune aveva inviato al presidente Sergio Mattarella e al premier Conte. Finanziamenti, ma non solo. La città reclama attenzione. E il rispetto di una specialità che è quotidiana. Da allora sono arrivati fondi dal Governo per i ristori e altri contributi.

Ma molte cose sono ferme. «Grandissima scelta Draghi...! Finalmente! Grande Mattarella», ha commentato a caldo il sindaco Luigi Brugnaro. La lista delle richieste è lunga. In qualche caso data-ta. Alcune erano state trattate con l'allora premier Matteo Renzi nel Piano Venezia del 2015. Poi con Conte, venuto in laguna all'indomani dell'alluvione a verificare la situazione e a promettere aiuti.

Ma adesso il quadro politico cambia. C'è incertezza sulla riconferma dei sottosegretari, non si sa ancora chi saranno i ministri "importanti" in ottica veneziana. Infrastrutture, Ambiente, Cultura.

La prima emergenza sul piatto resta quella della salvaguardia. Per completare il Mose, garantirne le prime manutenzioni e avviare gli interventi complementari in laguna previsti dal Piano Europa, mancano all'appello 530 milioni. Sono gli interessi dei mutui fatti con la Bei, la Banca europea degli Investimenti. Che adesso dovrebbero tornare nelle casse del Provveditorato alle Opere pubbliche.

Ma da molto tempo sono "bloccati" a Roma.

L'altra richiesta, avanzata a dicembre al Comitato e condivisa in consiglio comunale da maggioranza e opposizione, riguarda le risorse per la manutenzione della città. Una città "speciale", che vive sull'acqua, dove gli extra-costi sono enormi. Non è la stessa cosa fare un restauro in terraferma o sull'acqua. Organizzare i trasporti e la manutenzione in una città che vive sull'acqua salata. 150 milioni di euro l'anno per dieci anni, la richiesta del Comune. 1.500 milioni per avviare opere interrotte. Come il restauro di edifici, rive e ponti, lo scavo dei ri, il completamento della rete antincendio cominciata il giorno dopo il rogo della Fenice nel 1996, l'avvio della rete fognaria e la lotta all'inquinamento. Opere bloccate perché dal 2003 tutte le risorse della Legge Speciale sono state dirottate sulla grande opera del Mose.

Adesso il Mose è avviato a conclusione. Restano però le necessità della manutenzione (100 milioni l'anno) e della risoluzione delle criticità (almeno altrettanti). E poi l'urgenza di mettere al riparo la Basilica di San Marco e l'intera Piazza dalle acque medio alte, in continuo aumento. Quelle per cui il Mose non servirà. Cifre non enormi, ma che non sono disponibili. 50 milioni per San Marco, 3 milioni e mezzo per le barriere provvisorie in vetro. Anche qui, ritardi colpevoli e situazione che si aggrava.

Poi c'è il porto. Non ci sono le risorse per pensare a un nuovo porto d'altura. Un off-shore di cui si parla da anni. Adesso diventato irrinunciabile, visto l'aumento del livello del mare e le crescenti difficoltà del porto dovute anche alle chiusure del Mose. La prima idea di off-shore, lanciata da Paolo Costa qualche

anno fa, prevedeva una spesa di due miliardi e 200 milioni, in parte finanziabile da operatori privati. Il progetto era stato accantonato perché "faraonico". Ma per realizzarne uno anche in scala ridotta occorrono risorse.

Lo stesso per proseguire sulla strada dei nuovi terminal per le navi da crociera, che in assenza di alternative continueranno a passare davanti a San Marco e in canale della Giudecca. Per sistemare le banchine provvisorie a Marghera la spesa è accessibile (circa due milioni per le banchine Lombardia e Liguria di Tiv e Vecon, 15 milioni per il canale Industriale Nord). Ma per la scelta strategica del porto fuori dalla laguna le risorse sicuramente non bastano.

Nella lista dei desideri inviata a Roma dal Comune per i fondi del Recovery plan c'è anche la cittadella dello sport a Tessera (280 milioni di euro), la riconversione dei motori inquinanti in ibridi ed elettrici (200 milioni). E poi il completamento dei marginamenti a Marghera, 250 milioni promessi ma mai arrivati. 30 milioni per portare a termine il secondo lotto della Cittadella della Giustizia.

Ci sono i guai della pandemia e del blocco del turismo da riparare. 37 milioni di mancato incasso per il Comune dalla tassa di soggiorno, 100 milioni per Actv. Senza contare i danni permanenti alle attività economiche e commerciali della città, in profonda crisi.

A Draghi, che conosce Venezia ed è stato in gioventù anche insegnante a Ca' Foscari, la città chiederà anche un impegno concreto per portare in laguna le sedi di istituzioni europee come il Centro studi sul clima. Oltre che per rilanciare i musei e la cultura, le produzioni compatibili e l'Arsenale. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



IL NULLA OSTA NEL 2015

De Piccoli «Duferco progetto sicuro»

«Il terminal Duferco al Lido non solo ha superato la procedura di Via ma ha ottenuto nel 2015 il nulla osta della Capitaneria per la sicurezza della navigazione e della manovra delle navi». Lo dice Cesare De Piccoli che ha proposto l'alternativa per le grandi navi fuori dalla laguna. «Speriamo arrivi un tecnico che si occupa di progetti portuali e non di lobby locali», dice. —

A.V.



Cittadini sul ponte di Rialto: da quando è scoppiata la pandemia all'inizio del 2020, Venezia deve fare i conti con un turismo ridotto praticamente a zero e con l'indotto ad esso legato in fortissima sofferenza. Nella foto piccola una protesta dei No Grandi Navi per i bisonti che transitano davanti San Marco e in canale della Giudecca. Sotto una giornata di acqua alta: grazie al Mose la città sarà parzialmente preservata

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

SALVAGUARDIA

Fincantieri si candida alla gestione del Mose

Fincantieri si candida alla manutenzione del Mose. «Le scene dell'acqua alta che arriva nella Basilica di San Marco sono una vergogna per l'Italia», ha detto ieri in

commissione Trasporti l'ad Giuseppe Bono. «Abbiamo sviluppato una tecnologia ecologica in grado di liberare i cassoni dalla sabbia». VITUCCI/PAGINA 22

Fincantieri si candida a gestire il Mose Danno d'immagine, si apre il processo

Le imprese del Consorzio Venezia Nuova citate davanti al tribunale civile. Il governo chiede 76,5 milioni e mezzo di euro

Alberto Vitucci

Settantasei milioni e mezzo per “danno di immagine”. Li ha chiesti il governo alle imprese del Consorzio Venezia Nuova. Causa civile, che avrà domani la prima udienza al Tribunale di Venezia davanti al giudice Fabio Doro. Danno d'immagine. Perché dopo lo scandalo del Mose e le inchieste penali, a pagare le conseguenze mediatiche dell'inchiesta in tutto il mondo è stato proprio il governo italiano. Così la Presidenza del Consiglio e il ministero delle Infrastrutture hanno deciso di rivalersi su alcuni protagonisti dell'epoca. I presidenti delle maggiori imprese del Consorzio Venezia Nuova come Mantovani, Mazzi e Condotte. E anche contro i

vertici del Consorzio, il presidente Giovanni Mazzacurati e il vicepresidente – e patron della Mazzi-Technital – Alessandro Mazzi, entrambi finiti agli arresti nell'inchiesta Mose. Dalla famosa operazione sono passati quasi sette anni. E molte cose sono cambiate. La citazione per l'udienza è arrivata ad esempio al presidente dell'epoca, Mauro Fabris. Che l'ha rispedita al Consorzio, nella persona del nuovo amministratore unico, il commissario liquidatore Massimo Miani. Dal 2014 alla fine del 2020 infatti il Consorzio è stato affidato all'amministrazione straordinaria dei commissari nominati dall'Anac (Autorità Anticorruzione) e dal prefetto di Roma. Da quel momento Fabris e l'intero consiglio erano stati considerati decaduti. Nes-

suna responsabilità dunque del politico e manager vicentino, adesso al vertice di società di controllo delle Autostrade che aveva governato il Consorzio dopo l'arresto di Mazzacurati. Intanto l'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono si candida alla manutenzione del Mose. «Le scene dell'acqua alta che arriva nella chiesa di San Marco sono una vergogna per l'Italia», ha detto ieri in commissione Trasporti. Noi abbiamo sviluppato una tecnologia ecologica in grado di liberare i cassoni dalla sabbia». Sulla manutenzione del Mose la gara da 34 milioni di euro è ferma da mesi. Tre i partecipanti: Fincantieri, Cimolai e De Pretto. Altra grana in mano al liquidatore del Cvn. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





La sala di controllo del Mose, nella sede del Consorzio Venezia Nuova. A destra, Giuseppe Bono

OGGI L'INCONTRO CON SINDACATI E AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

Vertenza Panfido in Prefettura dopo l'ordine di sgombero

Si tiene stamattina in Prefettura l'incontro chiesto da Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uilt-Uil veneziane dopo la presentazione del piano di esuberi annunciato dalla Panfido Rimorchiatori Riuniti, dopo l'ordine, ricevuto dall'Autorità di Sistema Portuale di sgomberare ormeggi e galleggianti sul canale Brentella. L'ordine dell'ente portuale è la conseguenza di un'inchiesta della magistratura, ancora in corso e coperta dal segreto istruttorio, che ipotizza vari reati a carico della Panfido Rimorchiatori, tra i quali anche quello di abusivismo che riguarderebbe il pontone galleggiante in quanto da considerare come edificio in area demaniale privo della necessaria autorizzazione. Contro il provvedimento dell'ente portuale il presidente della società, Davide Calderan – figlio del defunto Giovanni Calderan, l'imprenditore italo-venezuelano che nel 1994 ha rilevato e rilanciato la Panfido – ha presentato subito ricorso

al Tar del Veneto. Lo sgombero comprende anche la riduzione dei rimorchiatori (dai 21 in dotazione oggi a 13) che produrrebbe, secondo quanto annunciato dall'azienda, un esubero di equipaggi di circa 30 degli 80 dipendenti. All'incontro di questa mattina dovrebbe partecipare anche il commissario straordinario dell'ente portuale, Cinzia Zincone, che ha assicurato la massima collaborazione con on tutti i soggetti coinvolti «al fine di individuare la soluzione più adeguata per raggiungere entrambi gli obiettivi: la tutela e valorizzazione dei beni demaniali da un lato e la continua operatività portuale dall'altro lato, garantendo sempre la sicurezza della navigazione». Il commissario Cinzia Zincone, ha anche precisato che la procedura di sgombero è stata «avviata in seguito a verifiche e analisi svolte nel febbraio 2020 e mira a ripristinare i beni demaniali coinvolti, in ossequio alle leggi vigenti». —

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



L'ACCORDO

Una situation room per gestire i flussi di traffico

CORTINA

Cortina, esempio virtuoso di mobilità integrata.

Un sistema che è frutto della sinergia messa in campo dai principali attori della viabilità regionale, che darà vita ad un sistema all'avanguardia di infomobilità del traffico durante i campionati Mondiali di sci che iniziano domenica.

A commentare positivamente la sigla del protocollo d'intesa, sottoscritto a Venezia il 2 febbraio scorso tra concessioni autostradali Veneto Cav Spa, Veneto Strade e Anas (gruppo Ferrovie dello Stato italiane) è stata l'assessore ai trasporti della Regione Veneto, di cui è anche vicepresidente, Elisa De Berti.

L'intesa prevede la realizzazione di una cosiddetta situation room, all'interno della sede della Fondazione Cortina 2021, utile alla gestione dell'informazione relativa alla mobilità in vista dell'importante evento sportivo che è in programma a Cortina dal 7 al 21 febbraio.

Si tratta di una sala di monitoraggio, con personale e tecnologie dedicate, che terrà sotto controllo i flussi di traffico su tutto il territorio, garantendo insieme una tempestiva informazione all'utenza.

All'interno della sala operativa ci saranno le postazioni di operatori Cav, Veneto Strade ed Anas per un monitoraggio integrato della mobilità in entrata e in uscita, non solo delle strade ma anche, ad esempio, degli impianti di risalita, dei parcheggi e del servizio di navette.—

DIERRE

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Enea: congruità dei costi anche sul bonus facciate

Il chiarimento, che contrasta con quanto affermato dal Mise allo Speciale Telefisco dello scorso ottobre, è contenuto nei vademecum dell'Enea sul bonus facciate e sull'ecobonus, aggiornati al 25 gennaio 2021

L'ostacolo dipende dal fatto che la cooperativa si era riser-

vata la proprietà di tutte le parti comuni dell'edificio

L'asseverazione di congruità non dovrà essere invia-

ta all'Enea e non sembra necessario il «modello B» del Mise

Luca De Stefani

Anche per il bonus facciate «qualificato» (e per l'ecobonus al 50-65-70-75%) deve essere acquisita e non inviata all'Enea l'asseverazione sulla «congruità delle spese sostenute in relazione agli interventi agevolati».

Il chiarimento, che contrasta con quanto affermato dal ministero dello Sviluppo economico nel corso di Telefisco Superbonus (ottobre 2020), è contenuto nei vademecum dell'Enea sul bonus facciate e sull'ecobonus, aggiornati al 25 gennaio 2021.

Adempimenti

Il contribuente, che effettua «interventi influenti dal punto di vista termico» o su più del 10% dell'intonaco, deve effettuare gli stessi adempimenti previsti per l'«ecobonus» (circolare 14 febbraio 2020, n. 2/E), pertanto:

- deve acquisire e conservare l'asseverazione di un tecnico abilitato che certifica la corrispondenza degli interventi effettuati ai requisiti tecnici previsti (la quale può essere sostituita con quella resa dal direttore dei lavori sulla conformità al progetto delle opere realizzate); per i lavori iniziati prima del 6 ottobre 2020, l'asseverazione è redatta in base agli articoli 4 e 7 del decreto ministeriale del 19 febbraio 2007, mentre per quelli dal 6 ottobre 2020, in base all'articolo 8 del decreto ministeriale del 6 agosto 2020; assieme all'asseverazione va redat-

to il computo metrico (:

- deve acquisire e conservare, alla fine dell'intervento, «da un tecnico non coinvolto nei lavori» (circolari del 4 aprile 2017, n. 7/E e del 14 febbraio 2020, n. 2/E, risoluzione del 1° settembre 2020, n. 49/E) l'Ape di ogni singola unità immobiliare per la quale si chiede la detrazione;
- deve acquisire e conservare la copia della relazione tecnica necessaria in base all'articolo 8, comma 1 del Dlgs 192/2005;
- deve acquisire e conservare le schede tecniche dei materiali e dei componenti edilizi impiegati e, se prevista, marcatura CE con relative dichiarazioni di prestazione (DoP) (vademecum dell'Enea sul bonus facciate, aggiornato al 25 gennaio 2021);
- deve inviare all'Enea, entro 90 giorni dalla fine dei lavori o di collaudo delle opere (<https://detrazionifiscali.enea.it>), la scheda descrittiva degli interventi realizzati, redatta da un tecnico abilitato (ingegnere, architetto, geometra o perito iscritto al proprio albo professionale).

La mancata effettuazione degli adempimenti non consente la fruizione del bonus facciate (circolare del 14 febbraio 2020, n. 2/E).

Per il bonus facciate (e l'ecobonus al 50-65-70-75%), comunque, non si applica il decreto asseverazioni del Mise del 6 agosto 2020, applicabile solo per il superbonus del 110% per l'ecobonus, il fotovoltaico e le colonnine.

Cosa dice il Mise

Secondo la risposta 4 data dal Mise a Telefisco (ottobre 2020) sul 110%,

per il bonus facciate non è necessaria neanche «l'asseverazione della congruità dei prezzi» rispetto ai massimali di costo specifici per singola tipologia di intervento, «in quanto tale asseverazione» è necessaria «relativamente ai soli interventi» agevolati con il super ecobonus e del super sismabonus.

Cosa afferma l'Enea

In realtà, secondo il vademecum dell'Enea sul bonus facciate, aggiornato al 25 gennaio 2021, nel caso dei lavori di rifacimento della facciata non relativi alla sola pulitura o tinteggiatura esterna, ma «influenti dal punto di vista termico» o su più del 10% «dell'intonaco della superficie disperdente lorda complessiva dell'edificio» (oltre che per l'ecobonus al 50-65-70-75%), deve essere acquisita, l'asseverazione sulla «congruità delle spese sostenute in relazione agli interventi agevolati» (come anticipato dal Sole 24 Ore del 6 ottobre 2020).

Per questa asseverazione si ritiene che non sia necessario utilizzare l'allegato B del decreto asseverazioni del ministero dello Sviluppo economico del 6 agosto 2020.

Inoltre, questa asseverazione non deve essere inviata all'Enea (come precedentemente anticipato dal Quotidiano del Sole 24 Ore - Condominio nell'edizione del 4 novembre 2020).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MERCOLEDÌ IN EDICOLA

La nuova guida per usare senza errori il superbonus

Sono passati quasi nove mesi dal varo di uno dei provvedimenti agevolativi più appetitosi ma anche più complicati della storia. Un superbonus, come ormai viene comunemente chiamato, che rimborsa (subito) il contribuente di quanto ha speso, tenendo anche conto degli oneri finanziari.

Questo, a grandi linee. Ma i lettori del Sole 24 Ore sanno bene quanto sia complesso comporre il puzzle dei requisiti, dei materiali, delle assemblee condominiali, dei controlli e delle attestazioni dei professionisti. A partire dalle prime guide e da quella che sarà in edicola il 10 febbraio al costo di 50 centesimi più il prezzo del quotidiano, che tiene conto di tutte le novità, da quelle contenute nella legge di Bilancio ai numerosissimi chiarimenti dell'agenzia delle Entrate, dell'Enea e del ministero dello Sviluppo economico di questi mesi.

Del resto la sete di informazioni è cresciuta anche se non di pari passo con l'avvio dei lavori. E i tempi più lunghi per i lavori, che in molti casi si estendono a tutto il 2022, rendono più realistico il raggiungimento dell'obiettivo.

In quasi cento pagine gli esperti del Sole 24 Ore hanno potuto approfondire i punti principali del complesso sistema del 110% e delle agevolazioni che vengono "trainate" sotto il profilo dell'ampia detrazione o sotto quello di poter beneficiare comunque della cessione del credi-

to o dello sconto in fattura.

Sono infatti queste due chance, illustrate diffusamente nelle pagine della guida, a fare la differenza: evitare la rateazione decennale (qui comunque possibile, ridotta a 5 rate e a 4 per le spese del 2022), consentendo il risparmio immediato di tutto o quasi tutto l'importo, è la chiave di volta del vero appeal del superbonus.

In ogni caso, questa guida contiene tutti gli elementi per capire come funziona il complesso meccanismo del 110% e mettere proprietari, condòmini e amministratori in grado di dialogare tra loro e con professionisti e consulenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN EDICOLA IL 10



CON IL «SOLE 24 ORE» DEL 10 FEBBRAIO 2021

Sarà in edicola mercoledì 10 febbraio la nuova guida completa al superbonus del 110%, al costo di 50 centesimi oltre al prezzo del quotidiano. Si tratta di un fascicolo di 96 pagine che affronta tutti i temi tecnici, giuridici e fiscali, dalla villetta al condominio, dall'ecobonus al sismabonus



L'appuntamento
Proseguono gli approfondimenti che due volte alla settimana (il martedì e il venerdì) saranno dedicati ad analizzare casi concreti legati all'applicazione del nuovo superbonus

ACCESSO AL BONUS

Stop alla coop che ha ceduto alcuni alloggi

Con la risposta n.83 del 3 febbraio all'interpello di un contribuente l'agenzia delle Entrate ha affrontato il tema di una cooperativa edilizia che, pur riservandosi la proprietà di tutti i beni comuni, aveva ceduto un appartamento a un socio e si autoclassifica come "cooperativa mista", cioè né proprietà indivisa (con gli alloggi in diritto di superficie ai soci) né a proprietà divisa (con tutti gli appartamenti in piena proprietà ai soci). La coop chiede quindi di accedere al 110%. Per l'Agenzia, però (nonostante si tratti di un edificio con due proprietari distinti di unità immobiliari distinte) non si configura un condominio, in quanto, secondo la libera interpretazione dell'Agenzia stessa, le «parti comuni» non sono oggetto di comunione ma appartengono a un solo proprietario (la coop, appunto).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA RICONVERSIONE

Ex Pagnossin, polo delle fiere Si parte a giugno con Expo Bike

L'evento avrà il cuore nell'ex fabbrica di ceramiche tra Ostiglia e Noalese
Lì il primo tour operator veneto per il turismo a pedali diretto da Simonato

**Atteso per primavera
il via libera al piano
di riqualificazione
di tutta l'ex fabbrica**

Unire le potenzialità della vocazione turistica trevigiana al patrimonio dello sport system locale. Questo l'obiettivo alla base di Open Bike Fest, evento che a inizio giugno punta a convogliare all'interno dell'area ex Pagnossin il meglio delle capacità imprenditoriali legate al mondo del ciclismo, sportivo e turistico, ma anche tutte le aziende ed associazioni che sulle due ruote, sulla ciclabilità e la mobilità leggera, hanno fondato il loro operato.

È l'evento che vuole segnare la ripartenza, ma anche l'expo che vuole dare una prima prova muscolare delle potenzialità di un'area da decine di migliaia di metri quadrati in una zona strategica: tra Noalese, aeroporto, Sile e ciclabili, a due passi dal capoluogo. Perché la ex Pagnossin aspira ad essere fin dall'inizio un'area Expo, al pari delle zone fiere di Padova e Verona, ma con in più la possibilità di essere sostenibile, più aperta, direttamente raggiungibile in bicicletta su percorsi naturalistici, ma anche in aereo.

«È una grande sfida» dice Damaso Zanardo amministratore di Open Dream, la società sui cui si fondano i piani per la riqualificazione dell'ex Pagnossin, «unendo turismo e know how legato all'industria dello sport qui, a Treviso, ci sono le potenzialità per creare un volano economico straordinario. Il futuro avrà uno dei suoi punti di riferimento nelle due ruote, e nel trevigiano sono di casa; noi vogliamo essere collettore e trampolino». Al suo fianco nell'organizzare

open Bike Fest, non a caso, Luca Businaro, già presidente di AssoSport dal 2010 al 2018.

La volontà e gli obiettivi sono nei nomi e nei ruoli. Tant'è che nel gruppo dirigente dell'operazione c'è anche Tiziano Simonato, l'ex manager Bhr e vicepresidente Federturismo Confindustria. A lui l'onere di far crescere l'attrattività della Pagnossin come luogo per eventi, meeting, fiere, ma anche come tempio del turismo in bicicletta.

Per fare questo da ieri all'interno dell'area già ristrutturata dell'ex fabbrica (si spera per marzo di ottenere il via libera alla riqualificazione di tutto il complesso), tra bistrot e officina e negozio per le due ruote, è stato aperto il primo tour operator veneto interamente dedicato alla programmazione e organizzazione di attività turistiche a pedali all'interno di tutto il territorio regionale, partendo da Treviso e sfruttando in primis le ciclabili del Sile, la Treviso-Ostiglia, e tutti gli altri percorsi nelle vicinanze: dal Montello alla laguna. «L'area ex Pagnossin ha tutte le carte in regola per diventare il principale polo fieristico del capoluogo» sottolinea Simonato, «avvalendosi dell'ospitalità garantita dalla rete di alberghi e strutture ricettive del territorio». Si punta a fare sistema. Primo esperimento sarà quindi "Open Bike Fest" (dal 11 al 13 giugno), evento di rilancio per cui vuole fare cordata con Regione, Comuni, Assindustria, Unioncamere e tutti i potenziali portatori di interesse, o promotori di idee. —

FEDERICO DE WOLANSKI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





Da sx: Damaso Zanardo, Tiziano Simonato, Maurizio Evangelista

PONZANO

Nuove proteste per gli scavi alla Morganelle

PONZANO.

«Treviso arriva a tardi, serve evitare che la falda si inquina, non scoprire quando è successo». I nuovi scavi alla Morganelle, a cui la Regione ha dato il via libera – in attesa che venga pubblicato il decreto – preoccupano anche il capoluogo.

L'assessore Alessandro Manera ha annunciato il monitoraggio della falda insieme ad Alto Trevigiano Servizi, ma la posizione della giunta trevigiana non convince il Partito Democratico, i consiglieri di Ponzano, e nemmeno Coalizione Civica.

«Assicurare i cittadini che il monitoraggio della falda che rifornisce d'acqua la città permetterà di individuare l'eventuale presenza di sostanze inquinanti è insufficiente», dice Luigi Calesso. «Quello di cui hanno bisogno i trevigiani, infatti, è che l'acqua che utilizzano non sia inquinata: il monitoraggio serve per individuare la presenza di sostanze contaminanti non per evitarla. Mi pare, insomma, che sia necessaria una azione più incisiva dell'amministrazione cittadina per offrire ai trevigiani la garanzia che possono utilizzare tranquillamente l'acqua che

esce dal rubinetto di casa».

La battaglia all'escavazione comunque non è destinata ad esaurirsi rapidamente. Il consigliere regionale Andrea Zanoni si rivolgerà alla magistratura, a Ponzano si stanno organizzando con una petizione, e non si esclude al momento un ricorso al Tar, magari da parte di Paese.

«Approfondire la cava Morganelle da 40 a 60 metri è molto pericoloso da un punto di vista ambientale, in quanto la qualità dell'acqua della falda sottostante potrebbe essere pregiudicata», dicono Verdi. «Questo perché si andrebbe a intaccare la stratigrafia del terreno, senza considerare che la vicinanza con ben due discariche potrebbe portare sversamenti nella falda stessa. I pozzi dell'acquedotto comunale di Treviso sono molto vicini alla falda e potrebbero esserne irrimediabilmente compromessi. Inoltre» prosegue, «la quantità di ghiaia estratta andrebbe ad aumentare il traffico pesante, in una zona già affetta da alti livelli di smog, che, come abbiamo visto in recentissimi studi, fanno di Treviso una delle città più inquinate d'Italia e d'Europa». —

F.C.



Il via vai di mezzi pesanti alla cava Morganelle

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



ORMELLE

Prevenzione idraulica «Si fa troppo poco»

ORMELLE

Le scelte fatte dalla giunta di Andrea Manente non sono piaciute a Paola Boscariol, capogruppo Progetto Insieme. Il piano dei lavori pubblici 2021-2023 vede investimenti sulle piste ciclabili (1,3 milioni di euro per quella di Roncadelle e 380 mila euro per quella di via Campagnola) e sulle scuole medie (600 mila euro per adeguarle alle norme su antisismico e antincendio), ma per lei mostra pecche non da poco: «Quest'anno spenderemo 40 mila

euro in più per la pista di Roncadelle per adeguare il progetto. Abbiamo un avanzo da 900 mila euro ma in due anni non è stato fatto partire nessun lavoro», la protesta di Boscariol, che punta i riflettori sulle opere idrauliche previste dal piano delle acque. La sua attuazione non è partita: «Investiti solo duemila euro sulla programmazione e sulla sicurezza del territorio e quasi due milioni per le piste ciclabili. Ben venga, ma la sicurezza dei cittadini viene prima di tutto». —

NICCOLÒ BUDOIA