

Rassegna del 01/04/2021

ASSOCIAZIONI ANCE

01/04/2021	Mattino Padova	23	L'Ance offre supporto «Insieme contro le infiltrazioni mafiose»	Sandre Riccardo	1
SCENARIO					
01/04/2021	Arena	19	Cavidotto o percorso aereo Giallo sull'elettrodotto Tav	...	2
01/04/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	«Ex ospedale al Mare, chi farà il nuovo distretto?»	Mo.Zi.	3
01/04/2021	Gazzettino Belluno	6	Cucciolo Marisiga il comitato spiega le ragioni del no - Cucciolo- Marisiga comitato in aula «Ecco perché noi diciamo no»	Trentin Alessia	4
01/04/2021	Gazzettino Treviso	9	Superbonus: a Banca della Marca pratiche per 10 milioni	Giraud Elisa	6
01/04/2021	Gazzettino Venezia	11	Crociere, via libera del Governo: navi fuori dalla laguna - Crociere fuori dalla laguna Il Governo dà il via libera	Trevisan Elisio	7
01/04/2021	Gazzettino Venezia	9	«Case e incentivi per far arrivare a Venezia i bravi medici»	Trevisan Elisio	9
01/04/2021	Gazzettino Venezia	9	Mose, lavori in stallo pochi anche i progetti	R.Br.	11
01/04/2021	Gazzettino Venezia	12	Via Vallenari nuove residenze per anziani	e.t.	12
01/04/2021	Giornale di Vicenza	32	Un altro scempio lungo il Brenta Discarica di inerti al terzo ponte	Parolin Lorenzo	13
01/04/2021	Mattino Padova	23	«Pediatria deturpa le Mura si può fare a San Lazzaro»	Preziusi Luca	15
01/04/2021	Nuova Venezia	23	Mega alloggio alla Giudecca in fondamenta San Giacomo	Tantucci Enrico	17
01/04/2021	Piccolo	17	Il mattone triestino resiste alla crisi Prezzi in calo ma soffrono gli uffici	dell'Olio Luigi	19
01/04/2021	Repubblica Bari	14	Cittadella della giustizia la lunga storia di ritardi	Bucciero Ettore	20
01/04/2021	Sole 24 Ore	38	Case ante 1945, cappotti con permessi paesaggistici	Fossati Saverio	21
01/04/2021	Tribuna Treviso	30	L'ex Zanussi torna all'asta per 5 milioni Il Pd: «Evitare il rischio speculazioni»	Bortolotto Diego	22
01/04/2021	Tribuna Treviso	30	Casello A27, riparte la crociata «Una porta per l'area Unesco»	Di. B.	23

APPALTI PER IL NUOVO OSPEDALE**L'Ance offre supporto
«Insieme contro
le infiltrazioni mafiose»**

«Bene il protocollo tra Azienda Ospedaliera e Anac. Anche Ance è pronta collaborare, assieme alle altre categorie economiche e alla comunità, a un progetto di verifica e accompagnamento all'interno cantiere del nuovo ospedale» I costruttori edili padovani di Ance fanno sentire la loro voce sul progetto di San Lazzaro che - assicurano - avrà ricadute ben più vaste di quelle meramente legate alla cura dei malati.

«Un cantiere come questo sconvolgerà la vita dell'intera città per almeno dieci anni», sostiene il presidente di Ance Padova, Alessandro Gerotto. «A doversi modificare saranno la viabilità complessiva della città e dei collegamenti con il resto del territorio come l'arco di Giano, la statale 308 e le altre principali arterie di collegamento al nuovo nosocomio. Si dovranno ripensare molte opere di urbanizzazione, la mobilità pubblica e tanto altro ancora. Per questo crediamo che sia necessaria e doverosa la partecipazione delle categorie economiche e, più nello specifico, di chi come noi ha le competenze e gli strumenti più adeguati non solo per ragionare dei piani di sviluppo ma anche per approfondire i modelli di verifica e controllo dei cantieri». L'opera vedrà l'attivazione di grandi bandi europei per l'assegnazione dei lavori. Bandi che pure sotto la lente di Anac grazie al protocollo d'intesa da poco siglato con l'Azienda

da Ospedaliera, potrebbero nascondere nelle pieghe dei subappalti forme di irregolarità di diversa natura. «Vigilare sulla progettazione e sugli affidamenti è importantissimo ma rischia di non bastare», spiega il presidente dell'Ance. «Spesso il diavolo è nei dettagli e i costruttori, per esperienza e per organizzazione, possono fornire gli strumenti per andare in profondità nelle fasi di esecuzione dei lavori. Grazie al Comitato paritetico territoriale che abbiamo messo in piedi nella nostra scuola edile, assicuriamo il monitoraggio dei cantieri cittadini in un'ottica che non è punitiva ma di accompagnamento alla legalità. Proprio il Cpt potrebbe essere il braccio operativo di un organismo di controllo condiviso con la più ampia rappresentanza della comunità interessata da questo progetto. Una comunità di cui le associazioni di categoria sono un'espressione importante». Ma per Ance rimane prioritaria anche la possibilità di coinvolgere nel progetto le pmi del territorio che rischiano di venire scalzate da grandi gruppi internazionali. «Vorremmo che almeno le opere collaterali di urbanizzazione come nuova viabilità, parcheggi, reti fognarie», conclude Giroto, «potessero essere accessibili dalle nostre imprese, garantendo così la migliore redistribuzione della ricadute economiche». —

RICCARDO SANDRE

Le aree destinate alla costruzione del nuovo ospedale



SANBONIFACIO. Riunione tra sindaco, presidente della Commissione Alta velocità e Iricav 2

Cavidotto o percorso aereo Giallo sull'elettrodotta Tav

Spunta l'ipotesi che l'alimentazione delle rete possa viaggiare in quota

Paola Dalli Cani

Cavidotto o percorso aereo? Sulla modalità individuata per alimentare la rete dei treni ad Alta velocità/Alta capacità diranno la loro il consorzio Iricav 2, quello incaricato di costruire la tratta Verona-bivio Vicenza, e Terna (gestore della rete di trasmissione in alta tensione). Sono questi i destinatari di una richiesta formale elaborata dall'ufficio tecnico del Comune di San Bonifacio su iniziativa di Massimiliano Miotti, presidente della Commissione comunale Alta velocità.

Da chiarire, infatti, c'è quanto è emerso nel corso di un recente incontro tra Miotti, il sindaco Giampaolo Provoli e i tecnici di Iricav 2 nel corso del quale è saltata fuori l'ipotesi che l'elettrodotta di alimentazione dei supertreni non sia più via cavidotto ma possa invece viaggiare in quota.

Sul punto il primo a salire sugli scudi è stato Vasco Carradore, uno degli esperti che siedono in Commissione,

che ha formalizzato subito la richiesta, inviata a Miotti ma anche ai tecnici comunali e al sindaco Provoli, di formalizzare una diffida nei confronti di Iricav 2: «Se questa fattispecie corrispondesse al vero, si tratterebbe di una modifica sostanziale del progetto definitivo e non avrebbe i requisiti di pubblica utilità riconosciuti invece al progetto approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica: eventuali espropri o vincoli risulterebbero quindi illegittimi», ha spiegato Carradore nella sua istanza.

A far sintesi del progetto definitivo per alimentare la linea Tav viene creata una sottostazione elettrica a Locara: la linea di alimentazione è quella di Monteforte d'Alpone-Montebello e nel Sambonifacese corre interrata seguendo la strada per Gazzolo, poi incrocia la strada della Selva fino a Lobbia e a Locara.

Sul tema, per altro, il presidente Miotti spiega di essersi attivato immediatamente: «Gli interlocutori sono due, cioè Iricav 2 e Terna. Il tema

è decisamente rilevante e proprio per questa ragione ho ritenuto di affrontarlo nella maniera più tutelante possibile: grazie al supporto dell'Ufficio tecnico», spiega, «ho quindi inoltrato formale richiesta ad entrambi affinché chiariscano in maniera inequivocabile come stanno le cose».

«Non possiamo pensare ad altra azione», sostiene ancora Carradore, «fino a quando i termini della faccenda non saranno chiari».

Prematuro, perché fondato su una informazione non verificata, entrare dunque nel merito delle considerazioni che Carradore esprime relativamente all'impatto ambientale che un eventuale elettrodotta aerea causerebbe e sui vincoli che imporrebbe sul tracciato. Miotti sceglie formalità e prudenza e in attesa di acquisire le risposte attese la Commissione ha già calendarizzato un incontro con alcuni dei proprietari dei terreni interessati per valutare la possibile richiesta di lieve modifica di una strada prevista come opera compensativa. ●



Un treno ad Alta velocità



Interrogazione**«Ex ospedale
al Mare, chi
farà il nuovo
distretto?»**

Ex Ospedale al Mare, i consiglieri del Veneto Che Vogliamo Arturo Lorenzoni, Elena Ostanel e Cristina Guarda di Europa Verde chiedono alla Regione se Cassa Depositi e Prestiti, dopo la demolizione del monoblocco, si farà carico di costruire la nuova struttura. O se darà all'Usl 3 l'equivalente in danaro e sarà poi l'unità sanitaria a dover costruire il nuovo distretto socio-sanitario del Lido. Nell'interrogazione depositata la scorsa settimana, i consiglieri del polo verde e progressista chiedono alla giunta Zaia anche se abbia intenzione di mantenere e migliorare i servizi socio-sanitari, come previsto dalla convenzione. «La pandemia ci ha insegnato la strategicità del comparto salute – dicono - Non concordiamo sulla riqualificazione a soli fini turistico-ricettivi e se consideriamo le conseguenze della pandemia ancora in corso,

vi è molta incertezza sui futuri flussi turistici». In altre parole, nessuno sa se il Covid abbia cambiato i piani di Club Mediterranée, azienda a maggioranza cinese che aveva espresso interesse a realizzare un resort nell'area dell'ex ospedale per la quale Cassa e Depositi ha in programma una riconversione in chiave ricettiva. «Ricordiamo che la convenzione mette nero su bianco che gli interventi potranno avvenire solo dopo che sarà stata messa a disposizione dell'Usl la nuova struttura socio-sanitaria», sottolinea Enzo Castelli, Venezia Verde e Progressista. Il progetto non è ancora stato presentato e l'entrata in servizio di ruspe e betoniere è prevista per l'anno prossimo; per allora, si pronuncerà anche il Tar sul ricorso di Italia Nostra contro l'abbattimento di quattro padiglioni storici.

Mo. Zi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Belluno**Cucciolo Marisiga
il comitato spiega
le ragioni del no****Il Comitato del no alla
circonvallazione
Cucciolo-Marisiga ieri in
consiglio hanno spiegato le
loro ragioni: scintille tra i
consiglieri.**

Trentin a pagina VII

**Cucciolo-Marisiga
comitato in aula
«Ecco perché
noi diciamo no»****► Dibattito acceso in Consiglio ieri sera
dopo le ragioni illustrate dai residenti****L'OPERA COSTEREBBE
2 MILIONI, NEL MIRINO
LA PENDENZA,
I FLUSSI DI TRAFFICO
E IL VERDE CHE VERREBBE
SPAZZATO VIA****LA DISCUSSIONE**

BELLUNO Alla fine la maxi raccolta firme è arrivata. La petizione popolare del Comitato di cittadini contrario alla realizzazione della cosiddetta Cucciolo-Marisiga è approdata ieri pomeriggio in sede di assemblea consiliare. 584 sottoscrizioni divise in 40 pagine, praticamente un fascicolo che urla da ogni pagina il no dei residenti delle zone di Mier e di via Agordo all'opera. Una contrarietà già ampiamente spiegata, motivata e argomentata all'amministrazione Massaro e anche ai consiglieri di opposizione nei mesi scorsi in occasione degli incontri online organizzati dal portavoce del gruppo di cittadini, Lorenzo Battistel. E, c'era da aspettarselo, ha sollevato un ampio dibattito.

LE RAGIONI

I residenti, da parte loro, sono fermi nella loro posizione che

conta ben 24 motivi per dirsi contrari al nuovo collegamento che, in quella zona della città, secondo Battistel e che proprio non s'ha da fare. L'iter per la realizzazione della strada sta, a detta del sindaco Jacopo Massaro, procedendo ma il gruppo vorrebbe bloccarlo prima che sia troppo tardi. Nella lunga petizione si chiedono numeri chiari sui passaggi lungo via Agordo e sulla provenienza dei mezzi, in quanto i flussi di traffico non sarebbero aggiornati. Si parla di salute, di qualità della vita che verrebbe a mancare se una strada ti entra nel giardino di casa, di espropri e del diritto delle persone ad essere ascoltate, quando si tratta di servizi e di bene comune. Si chiede anche chi si prenderà la responsabilità se, a furia di respirare smog delle auto, qualcuno si ammalerà. «Da molti anni si realizzano studi sui flussi di traffico all'interno della città di Belluno, studi che, anche se non sempre collimanti, dimostrano che in alcune fasce orarie la città va in sofferenza - si legge nel testo - interessante sarebbe sapere se in tali studi si sono tenuti in doverosa considerazione le provenienze di tali flussi, distinguendo da un lato tra i pendolari che portano i figli a scuola o vanno al lavoro e, dall'altro, gli altri lavoratori, i turisti ed i mez-

zi pesanti che attraversano la città. Da anni si è pensato di risolvere il problema dell'intensità di traffico dell'incrocio della Cerva realizzando una circonvallazione cittadina che lo diluisca; sta di fatto, però, che negli anni si sono intrecciati interessi pubblici e interessi privati e che tale intreccio ha fatto sì che l'amministrazione comunale, per risparmiare, abbia concesso parere favorevole a progetti privati in cambio della realizzazione di opere pubbliche in zona Mier-Cucciolo: tale "baratto" assume importanza se lo affianchiamo al progetto di realizzazione della circonvallazione voluta dall'Amministrazione, se venisse scorporato, il valore del "baratto" lo stesso andrebbe a scadere inficiando la validità degli accordi sopra menzionati».

LE CRITICITÀ

La strada, sempre secondo il gruppo di cittadini che ha chie-



sto di essere sentito in consiglio comunale, "mangerebbe" spazio verde e, a sostegno della non realizzabilità dell'opera, si porta in campo anche la pendenza della via in progetto che, non essendo omogenea, risulterebbe pericolosa. Non solo, stando ai cittadini, mancherebbe anche lo spazio per le fermate dell'autobus e in via Fulcis il percorso arriverebbe a ridosso degli ingressi delle abitazioni. Sono queste e altre le motivazioni messe per iscritto dai residenti e presentate ieri all'assemblea. E l'assemblea, da parte sua, non se l'è fatto ripetere due volte di dire la propria. Nonostante la discussione sia arrivata sul finale di un Consiglio comunale prego di argomenti (era il giorno della votazione del bilancio) i consiglieri hanno alimentato un vivace dibattito con momenti di tensione tra i consiglieri Franco Roccon e Ida Bortoluzzi. Tanti dubbi sulla pendenza, sul traffico espressi poi dai consiglieri di minoranza, con Pingitore che, pur avendo ricordato di aver votato a favore all'indirizzo dell'opera nel 2016, si è reso disponibile a un sopralluogo. È stato sottolineato in più interventi che l'opera, con costo ipotizzato di un milione e 800, non è ancora un fase definitiva e «sarebbe un'eredità pesante per le prossime amministrazioni, decidendo della vita delle persone che abitano nei due quartieri».

Alessia Trentin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA ZONA della nuova circonvallazione, bocciata dai residenti

Superbonus: a Banca della Marca pratiche per 10 milioni

L'OPPORTUNITÀ

ORSAGO Sul territorio è corsa al "Superbonus 110%": in sei mesi, Banca della Marca ha acquisito 10 milioni di euro in pratiche. Numeri che rappresentano un dato di partenza per l'istituto di credito cooperativo trevigiano, che sul fronte dei crediti fiscali legati ai lavori di ristrutturazione edilizia ha in gestione attualmente altre 400 pratiche. «Banca della Marca ha raccolto tempestivamente l'opportunità del Superbonus 110 - commenta Loris Sonogo, presidente dell'istituto - mettendo a punto un sistema che si avvale di una piattaforma fornita da Deloitte, che semplifica il flusso di gestione documentale tra la banca e i professionisti incaricati di seguire la parte progettuale, e una task force interna, che interviene a supporto delle filiali nelle situazioni di particolare complessità. La gestione di questa attività, d'altra parte, presenta specificità e criticità diverse che, caso per caso, affron-

tiamo seguendo un approccio di consulenza, senza schemi o percorsi predefiniti».

Ogni cliente ha la propria richiesta così come ciascuna pratica ha la propria particolarità, per questo il sistema deve essere flessibile. Per andare incontro ai cittadini, l'istituto ha deciso di mettere a disposizione all'interno del proprio sito internet un blog in cui pubblica articoli di aggiornamento su aspetti tecnici e normativi legati alla misura promossa dal Decreto Rilancio. Un canale di comunicazione diretta, con cui la banca, avvalendosi della consulenza di professionisti, offre testimonianze e contributi formativi a privati, professionisti e imprese su una materia in continua evoluzione, che oggi è al centro del dibattito per quanto riguarda le scadenze per eseguire i lavori: entro il 30 aprile, infatti, si saprà se sarà inserita all'interno del Piano nazionale di ripresa e resilienza la proroga della scadenza al 2023.

Elisa Giraud

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



Crociere, via libera del Governo: navi fuori dalla laguna

Il Governo Draghi ha deciso di espellere le navi da crociera dalla laguna di Venezia.

Il Consiglio dei ministri ha infatti approvato ieri sera uno specifico decreto legge per la disciplina del traffico crocieristico nella laguna. Il decreto legge che è stato approvato prevede, nella sostanza, un concorso di idee per realizzare punti di attracco per le navi fuori dalle acque protette della laguna di Venezia.

Intanto va ricordato che il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, proprio ieri ha avuto un colloquio con il ministro delle Infrastrutture, Giovanni.

Trevisan a pagina XI



LA DECISIONE
 Navi fuori dalla laguna

Crociere fuori dalla laguna Il Governo dà il via libera

► Aperto a Roma il concorso di idee, già stanziati 2,2 milioni di euro, la metà andranno al vincitore ► L'ipotesi di un unico porto in mare in grado di accogliere anche le navi porta container

IL COLLOQUIO

Telefonata tra il sindaco Brugnaro e il ministro Giovanni. Tra i temi la Legge speciale

FERRAZZI: «PASSO FONDAMENTALE, NON DOBBIAMO PERDERE TEMPO, ORA SERVONO CERTEZZE PER IL LAVORO E IL FUTURO»

CROCIERE

MESTRE Mentre il sindaco Luigi Brugnaro e il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti erano al telefono per discutere delle decisioni del Governo sul settore delle crociere, ieri pomeriggio a Roma il Consiglio dei ministri ha dato il via al concorso di idee per progettare un porto fuori della laguna per le crociere ma, rispetto a quanto avevano annunciato alcuni giorni fa quattro ministri della Repubblica, ha aggiunto anche le navi porta container transoceaniche.

STANZIATI I FONDI

E ha stanziato 2,2 milioni di euro per gestire tale concorso, dei quali 1 milione e 153 mila euro di premio al vincitore, 798 mila euro di spese da rim-

borsare ai partecipanti e 240 mila euro per pubblicazione degli avvisi, costi e compensi della commissione giudicatrice.

A questo punto l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale (Adspmas), entro sessanta giorni dall'entrata in vigore di questa disposizione, deve procedere all'esperimento di un concorso di idee articolato in due fasi per l'elaborazione di proposte ideative e di progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi alla realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia, utilizzabili appunto dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate (mentre quelle più piccole in base al decreto Clini-Passera del 2012 po-

tranno continuare a passare per il bacino di San Marco e ormeggiare alla Marittima) e dalle navi portacontainer adibite a trasporti transoceanici.

Se si tratterà di un unico porto in mare aperto in grado di ospitare sia le navi da crociera sia quelle per i container, oppure di due porti distinti lo si vedrà dai progetti che verranno presentati.

«Non si può più perdere tempo - ha commentato il senatore



veneziano del Pd Andrea Ferzazzi -. Quello del Consiglio dei ministri è un passo fondamentale. Non è infatti possibile pensare Venezia senza il proprio porto. Va data certezza ai posti di lavoro e al futuro, per lo sviluppo e per la sostenibilità ambientale». E il parlamentare della Lega, nonché consigliere comunale, Alex Bazzaro, ha detto che «finalmente, con la Lega al governo, si inizia a uscire dall'immobilismo voluto da Pd e 5stelle, prima in maggioranza, che ha danneggiato fortemente la nostra città».

IL DIALOGO

Quanto alla telefonata tra il sindaco Brugnaro e il ministro Giovannini, i due hanno parlato della questione crociere e dell'allineamento del Governo rispetto a quanto deciso dall'ultimo Comitato, sia per il nuovo porto in mare aperto sia per le opere da fare, in attesa della soluzione definitiva, all'interno della laguna, ossia i due terminal provvisori, in Vecon e in Tiv, e quello da realizzare nel canale industriale Nord perché, ha ricordato il sindaco, conta molto anche il breve e medio periodo per assicurare al più presto la ripresa del settore crocieristico a Venezia.

Brugnaro non ha mancato di ribadire al ministro che Venezia attende 150 milioni l'anno di rifinanziamento della Legge Speciale per assicurare le risorse necessarie alla sua salvaguardia e tutela. I due si sono accordati di vedersi dopo Pasqua quando il quadro della situazione sarà più chiaro.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Case e incentivi per far arrivare a Venezia i bravi medici»

► Il primario di Urologia, Claudio Milani, ha deciso di andare in pensione: «Un tempo c'erano sei specialisti, ora solo uno»

«FINO AD OGGI SI È SPESO MOLTO SULLA STRUTTURA ORA BISOGNA INVESTIRE SUI CONTENUTI»

SANITÀ

MESTRE Avrebbe potuto continuare a guidare il reparto di Urologia dell'ospedale San Giovanni e Paolo di Venezia ancora per sei o sette anni ma riteneva che le cose fossero talmente cambiate da essere «diventate incompatibili con una attività professionale dignitosa», e così da oggi Claudio Milani è in pensione. Primario da 16 anni, è uno di quei medici che lasciano il segno: al Civile si recavano persone dalla terraferma, dal resto della regione e da più lontano per farsi visitare ed eventualmente operare da lui. «Questo lo devo a maestri come il compianto professor Carlo Tremolada, ai miei grandissimi collaboratori, in particolare il dottor Ivan Matteo Tavolini, e a tutto il personale, per citare solo alcuni, la caposala del reparto Annamaria Pellegrini, la strumentista Carmen Marinelli e il caposala del gruppo operatorio Maurizio Orazio».

Milani appende il camice al chiodo e mette i ferri in cassetto?

«Non ho certo approfittato della maturazione degli anni per la

pensione anticipata per andare in quiescenza. Continuerò a lavorare molto, semplicemente in modo diverso sul piano organizzativo, diciamo un po' più "movimentato". I miei pazienti, se vorranno, mi troveranno. Nel web si trova tutto quello che si vuole».

Quando il suo reparto al Civile era in ordine c'erano sei medici specialisti più lei che ora se ne va lasciando una sola persona che non può né prendere ferie né ammalarsi. Praticamente Urologia scompare.

«Di tutto quel che stava accadendo e di quanto sarebbe successo informai puntualmente i vertici dell'Azienda sanitaria già lo scorso novembre».

L'Ulss 3 allora era diretta da Giuseppe Dal Ben, e lo scorso febbraio l'Azienda, quando il nostro giornale sollevò il problema degli organici delle Urologie di Venezia, Mestre e Chioggia, rispose di aver incrementato l'integrazione tra i quattro reparti (c'è anche Dolo infatti), di garantire comunque le urgenze, e di aver avviato le procedure per sostituire i tre primari in uscita.

«Buoni primari urologi si trovano ma bisogna dare ad ognuno di loro una squadra, altrimenti non potranno lavorare. Che manchino specialisti, non solo urologi, lo si sa da vent'anni, eppure l'accesso alle scuole di specializzazione è rimasto per anni a numero chiu-



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

so ristretto, e così ci sono migliaia di medici laureati ma non specializzati che sono sottoutilizzati. E tutto questo a Venezia centro storico è amplificato per mille».

Venezia è scomoda, soprattutto da raggiungere, e i pochi specialisti che si trovano non ci vogliono venire, è così?

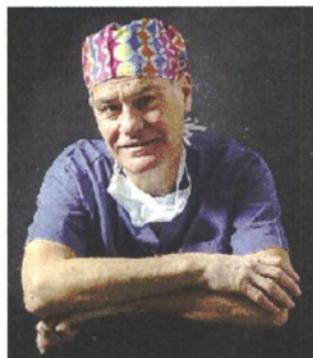
«Sì, è così. E questo mette a rischio non solo la sopravvivenza di Urologia ma dell'intero ospedale Civile. Più volte si è detto che, se si vuole avere a Venezia personale sanitario qualificato bisogna pensare ad incentivi. E se non sono possibili, almeno mettano in atto dei sistemi di agevolazione: a cominciare da un parcheggio gratuito al Garage Comunale per chi abita nell'hinterland, per passare ad alloggi per chi viene da più lontano e possa fare, ad esempio, turni di lavoro concentrati per 2-3 giorni e un servizio di pronta disponibilità da vicino, in sicurezza e senza affanno. Perché essere reperibili a Venezia è una cosa unica, per difficoltà e rischio, per chi abita fuori città».

Con l'Ulss, dunque, anche il Comune dovrebbe darsi da fare per tenersi l'ospedale.

«Fino ad oggi si è speso moltissimo per il contenitore, ora bisogna investire sul contenuto, in termini di risorse umane qualificate, altrimenti di una bella bomboniera vuota i veneziani non saprebbero che farsene. I patrimoni immobiliari dell'Ulss e del Comune sono enormi, e allora mettan mano al portafoglio se sono interessati a mantenere una Sanità di livello in città. Dico mantenere, perché nell'Ospedale vi sono attualmente molte eccellenze, con cui ho avuto l'onore e il piacere di collaborare. E tutti i movimenti politici e i comitati devono continuare a darsi da fare, consci che la Sanità a Venezia, che per mille motivi costa molto di più che altrove, deve essere considerata un diritto e non un lusso».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CIVILE Il dottor Claudio Milani e, nella foto grande, l'ingresso dell'ospedale

Mose, lavori in stallo pochi anche i progetti

SALVAGUARDIA

VENEZIA Il nuovo cronoprogramma del Mose non è ancora pronto. Data ormai per persa la data programmata di fine lavori al 31 dicembre 2021, indicazioni più precise sui tempi di ultimazione della grande opera non ci sono. Se n'è tornato a parlare anche ieri, in Provveditorato alle Opere pubbliche, alla riunione mensile del Comitato tecnico. All'ordine del giorno c'era una serie di scadenze da rinviare, per il completamento del Mose. Ma prima di approvarle il Comitato vuole vedere il nuovo cronoprogramma del Mose, sollecitato al Consorzio Venezia Nuova già nelle sedute di gennaio e di febbraio. Al lavoro sul cronoprogramma, con il commissario liquidatore del Cvn, c'è il commissario straordinario del Mose, ma l'impresa si sta rivelando più lunga del previsto. Ufficializzare la perdita di un'altra scadenza, d'altra parte, non sarà un passaggio indolore.

A questo punto, in Comitato, se ne riparlerà a maggio. Pochi i progetti all'esame di questa seduta, ennesima riprova dello stallo dei lavori

denunciato dalle imprese. Tra i lavori approvati, la ristrutturazione della Tesa 107, all'Arsenale, destinata ad ospitare la control room del Mose. Interventi per 4 milioni lordi, ma non ancora finanziati. Da definire anche la vicenda del jack-up (la nave per il trasporto delle paratoie da sistemare) e della sua manutenzione, per cui il Comitato ha chiesto un approfondimento. Approvati anche alcuni lavori di sistemazione di edifici a Chioggia.

Poco, a fronte di un sistema Mose largamente incompleto. Anche i lavori alle bocche di porto - quelli che sulla carta dovevano finire per il 31 dicembre di quest'anno - vanno a rilento, mentre non si provvede affatto a quella manutenzione delle opere sott'acqua che è la nuova emergenza, come denunciato dai consulenti del Provveditorato che hanno lasciato l'incarico. Una situazione drammatica, aggravata dalle lentezze del Governo: non sono ancora stati sbloccati i 530 milioni attesi, né sono state prese decisioni sulla nuova Autorità per la laguna.

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



Via Vallenari nuove residenze per anziani

L'OPERAZIONE CONSENTE DI ABBASSARE DI DUE PIANI IL PALAZZO AL POSTO DEL LUZZATTI IN VIA TRENIN

URBANISTICA

MESTRE Due aree di Mestre cambiano volto e si apprestano ad ospitare una Residenza sanitaria assistenziale per anziani e un lotto residenziale. Lo ha deciso ieri il Consiglio comunale approvando a maggioranza (19 voti favorevoli, 10 contrari, 2 astenuti) la variante al Piano degli interventi n. 66 per la trasformazione di alcune aree urbane in via Vallenari a Favaro Veneto e nella vicina via Ca' d'Oro, parte di proprietà privata e parte dell'Ive, l'immobiliare comunale. Non c'è ancora alcun progetto definito ma la destinazione di quelle due aree da oggi in poi è questa, in particolare quella che prevede la nascita di una Rsa: «D'altro canto nel giro di venti o trent'anni il fenomeno del long term care, delle cure a lungo termine, sarà sempre più diffuso - spiega l'assessore all'Urbanistica Massimiliano

De Martin -. Le famiglie saranno sempre più nuclei singoli, per cui finché stanno bene nessun problema ma quando cominciano ad invecchiare e non hanno nessuno che le assista, saranno problemi. E allora ben vengano interventi del genere, che siano pubblici, privati o degli enti ecclesiastici». Per quanto riguarda via Vallenari, l'area è stata sottoposta all'approvazione di Permesso di costruire. Per quanto riguarda, invece, l'area urbana di via Ca' d'Oro, l'approvazione del permesso a costruire è subordinata, entro 180 giorni dall'esecutività della delibera, alla cessione di alcune aree con destinazione "Verde territoriale a bosco".

L'intera operazione, come spiega ancora De Martin, è collegata ad un'altra area, quella di via Silvio Trentin dove i privati vogliono costruire residenze al posto dell'ex scuola Luzzatti e dell'asilo Millecolori che verrà spostato: ebbene, in cambio della rinuncia ad alzare di due piani il nuovo edificio (cosa che avrebbe stonato in quell'ambito urbano), hanno ottenuto la possibilità di trasferire quella cubatura su altre aree, in via Vallenari e in via Ca' D'oro. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



IL REPORTAGE A valle degli scolmatori che riversano residui di fogna nell'acqua, emergenza ecologica sulle sponde

Un altro scempio lungo il Brenta Discarica di inerti al terzo ponte

Ignoti hanno scaricato negli anni
sanitari, vasche e resti di coperture
La zona non è mai stata bonificata
Il Comune potenzierà le pulizie

/// **Lorenzo Parolin**

●● Non solo scolmatori che nei giorni di pioggia scaricano nel fiume le acque nere: lungo il Brenta, a sud del centro storico, si trova un altro punto dove il fiume è martoriato. È ben nascosto alla vista e per raggiungerlo bisogna armarsi di scarpe pesanti, ma ogni giorno ci passa sopra qualche migliaio di veicoli. È la discarica abusiva che ha preso forma sotto il terzo ponte. E che, lungi dall'essere stata bonificata una decina di anni fa, al tempo delle prime segnalazioni, è cresciuta e occupa buona parte dello spazio che sta sotto la prima campata che si incontra da Rondò Brenta.

Il degrado Tonnellate di materiali inerti da cantiere, piastrelle e sanitari abbandonati, tanto per cominciare. Poi plastiche, vasche di metallo e attrezzi arrugginiti, pezzi di grondaia, imbottiture di spugna sporche e consunte che possono essere appartenute a un letto o a un divano, resti di coperture che sembrano in amianto. Il tutto incorniciato dalle scritte di qualche writer che deve avere scalato la montagnola di rifiuti per lasciare la propria firma sul cemento del ponte. Una discarica che è ormai una collinetta di materiale di rifiuto, coperto per metà da rovi e altre sterpaglie. Se ai pedoni e agli automobilisti che passano appena qualche metro più su lo scempio non appare, resta però la domanda su come si sia potuta formare in una zona ad alta frequentazione. Per generazione spontanea, un abbandono dopo

l'altro? O sono arrivati dei camion a scaricare tutto in una volta il materiale che si può vedere? Di certo, non è solo un problema di decoro perché anche a prima vista è facile immaginare quali malattie alberghino tra i cumuli di rifiuti e quale impatto i rifiuti potrebbero avere sulla qualità dell'acqua che scorre poco più in basso. E tra scolmatori e discariche abusive, appaiono sempre più urgenti gli "Stati generali del Brenta", per risolvere una volta per tutte le questioni che minano da anni la salute del fiume.

L'amministrazione Intanto, inattesa che qualcuno degli enti con competenza intervenga almeno per una prima pulizia, l'amministrazione comunale interviene sul caso scolmatori, denunciato ieri dal Giornale di Vicenza. E tramite l'assessore ai lavori pubblici, evidenzia che la questione è datata e strutturale. «Il problema sta in origine nella costruzione della rete fognaria - spiega Andrea Zonta -. All'epoca le condotte erano miste, vale a dire che raccoglievano insieme acque nere e acque piovane». Il risultato è che nei giorni di pioggia prolungata il fiume sotterraneo che scorre sotto le case si ingrossa e per evitare l'effetto "acqua alta" negli appartamenti il carico in eccesso finisce negli scolmatori e da qui nel fiume. «Il problema - ancora Zonta - riguarda soprattutto il materiale come la carta igienica che resta a terra dopo la piena, perché già l'acqua nera che passa per gli scolmatori è diluita dalla pioggia, in più il fiume fa ulteriormente da diluito-

re, riducendo a zero i rischi di inquinamento, come dicono i dati in nostro possesso». Per evitare almeno l'accumularsi degli orribili brandelli di carta igienica sugli arbusti e al suolo, ora l'idea è sistemate delle griglie allo sbocco degli scolmatori. Per il futuro, però, la rete fognaria dovrà essere completamente ridisegnata. «Nel frattempo - interviene l'assessore all'ambiente Andrea Viero - potenzieremo le iniziative di pulizia delle rive, lavorando con tutti i gruppi che hanno dimostrato di averne a cuore la salute».

Le prospettive La grave situazione di alcuni tratti del Lungobrenta apre una serie di interrogativi legati alla salute dei cittadini e alle condizioni nelle quali versa l'ecosistema fluviale. Non vanno sottovalutate, però, le prospettive di sviluppo del turismo legato al fiume sul quale l'amministrazione Pavan vuole puntare con decisione. Sarebbe un turismo "dolce" fatto di passeggiate, percorsi a piedi e di giri in bicicletta. Un turismo all'aria aperta, per famiglie e appassionati di natura, al quale non si possono offrire la visione di una cloaca che getta nel fiume o di una discarica. Per questo, appaiono necessari pianificati interventi di bonifica. ●

© R. PRODUZIONE RISERVATA



LA PROPOSTA

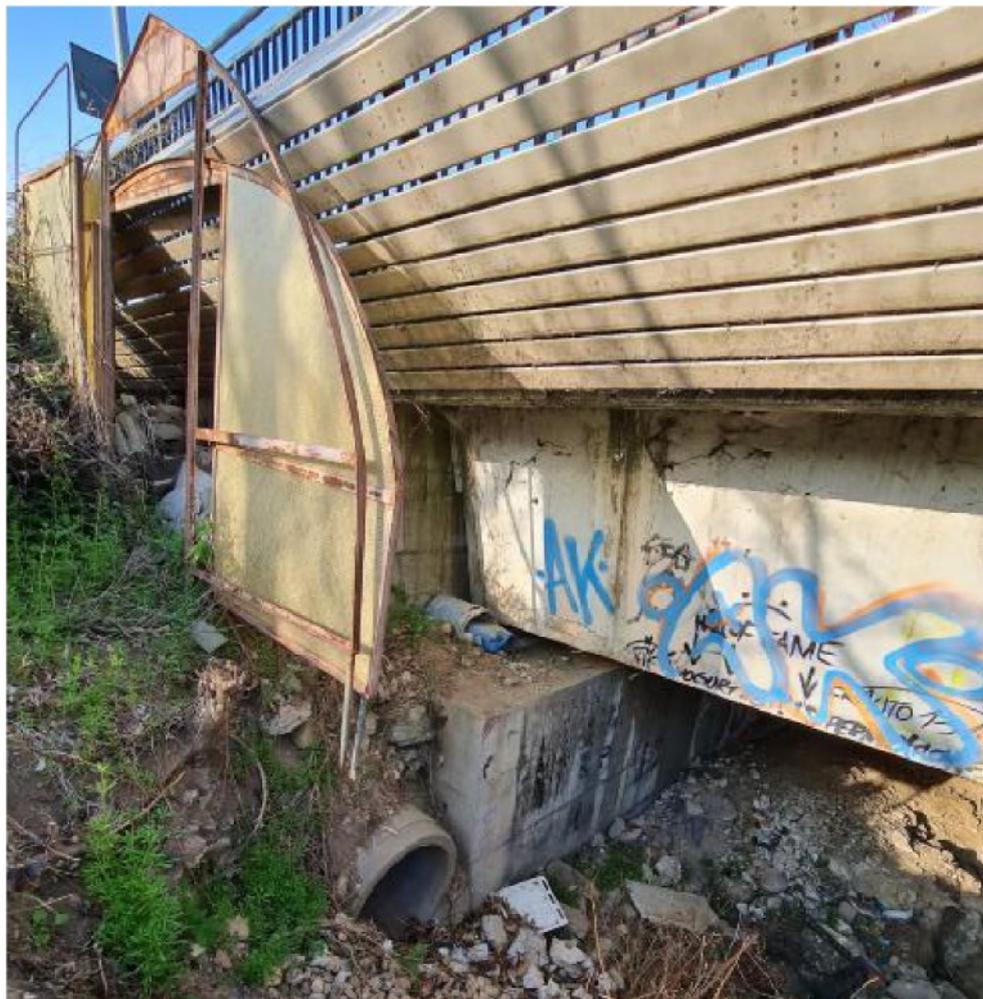
Europa Verde: «Occorre un “contratto di fiume”»

Usare gli utili dell'Etra per bonificare le rive del Brenta, e sviluppare progetti legati al fiume per intercettare le risorse del Recovery Fund. Lo propongono i portavoce di “Europa Verde”, Gaia Bollini e Renzo Masolo.

«Siamo l'ottava città del Veneto, tra le prime per bellezza e attrattiva turistica – dicono -. Caratteristiche che proprio il fiume Brenta contribuisce a creare, ma se non cambiamo prospettiva non ci saranno più né capacità di attrazione né turisti». Da qui, innanzitutto, la richiesta di attivare subito il “Contratto di

fiume” del quale di parla da una quindicina d'anni, e che in altre zone d'Italia ha contribuito a proteggere e valorizzare ecosistemi simili al Brenta. In aggiunta, Europa Verde chiede di destinare in emergenza i proventi di Etra per risolvere le criticità legate al fiume: «Parliamo di una partecipata pubblica. Perché non usarne gli utili a favore dell'ambiente, della gestione dell'acqua e di investimenti sostenibili?».

Passando attraverso il progetto “Parco Fiume Brenta” al quale il Comune ha da poco aderito.



Lungo il Brenta Un ammasso di ogni sorta di rifiuti ai piedi del terzo ponte. FOTO GIANCARLO CECCON

«Pediatria deturpa le Mura si può fare a San Lazzaro»

Il Collegio degli Ingegneri promuove il "webinar" dei contrari al progetto
Coinvolti architetti, urbanisti e gli ex sindaci Gottardo e Rossi: «Si torni indietro»

«Giordani come Merkel deve chiedere scusa»
E c'è chi lancia anche lo sciopero della fame

«Mostro», «sfregio», «compromesso politico». Sono solo alcuni degli accostamenti utilizzati da architetti, ingegneri ed ex amministratori per definire il progetto della nuova Pediatria all'interno dell'area dell'attuale Azienda ospedaliera di via Giustiniani. Non è una novità, tant'è che molti di loro risultano tra i firmatari dell'esposto presentato in Procura alla fine dello scorso anno, e che a gennaio ha portato anche all'apertura di un'inchiesta, che per ora rimane senza indagati. Stavolta però chiedono al mondo della politica (anche sanitaria) di fare un passo indietro, prendendo come modello la cancelliera tedesca Angela Merkel, che recentemente ha chiesto scusa pubblicamente per le decisioni sul lockdown.

PROGETTO FUORI SCALA

Ingegneri, architetti e urbanisti si sono incontrati in videoconferenza in un incontro sulla piattaforma "Zoom" organizzato dal Collegio degli Ingegneri per discutere delle contraddizioni tra il nuovo polo ospedaliero previsto a San Lazzaro e la nuova pediatria, progettata invece a cavallo delle Mura. A chiedere la retromarcia è stata Alessandra Ferrighi, docente di storia dell'architettura allo Iuav di Venezia: «Potrebbero fare come ha fatto

una grandissima politica dei nostri tempi, ossia Angela Merkel, chiedere scusa e rimediare», trovando ovviamente il sostegno di tutti gli ospiti, moderati dal direttore della rivista del collegio "Galileo", Enzo Siviero.

Tra i più duri l'architetto e urbanista Vittorio Spigai, da sempre in prima linea contro il progetto della nuova Pediatria, considerato troppo impattante rispetto al patrimonio storico presente nell'area, oltre che inefficiente per le esigenze dei futuri ricoverati: «È un progetto decisamente inaccettabile e fuori scala. Sarebbe un passo irreversibile per una città che punta a livelli internazionali, ma che poi dimostra di non prendersi cura del proprio centro storico. È una contraddizione evidente con la candidatura Unesco». Non ci va leggera neanche Giovanna Osti, presidente dell'ordine degli architetti: «Non siamo contro la realizzazione della nuova Pediatria. Anzi, siamo anche in evidente ritardo. I bambini però non possono essere curati in strutture di quel tipo, hanno bisogno di stare in mezzo al verde. A me spiace che questa amministrazione, a cui mi sentivo molto affine, stia contribuendo a questo passo».

SCIOPERO DELLA FAME

«Se c'è da fare uno sciopero della fame io lo faccio. Non è possibile che a Lucca si valorizzano le mura e qui le facciamo mancare il respiro», le parole di Marzia Banci, architetto e presidente dell'associazione Filosofia di Vita. Ma an-

che tra i medici c'è chi dichiara guerra al progetto: «È diventato un caso politico. Quel palazzone sarebbe un mostro e credo che il ministro Franceschini debba intervenire», evidenzia il chirurgo Giovanni Deriu («lo ha già fatto, sollevando il Soprintendente Tinè», risponderà poi la Osti).

Per ingegneri e architetti bisogna quindi spostare il progetto a Padova Est, all'interno di quello previsto per il nuovo policlinico: «Possiamo discutere quanto volete su dove e come sarebbe dovuto essere realizzato l'ospedale, ma ora bisogna prendere il massimo da quello che abbiamo e quindi Pediatria va fatta a San Lazzaro», sostiene l'urbanista e presidente della Federazione dell'ordine degli Ingegneri, Pasqualino Boschetto.

GLI EX SINDACI

Non sono mancate le strigliate degli ex sindaci Settimo Gottardo e Ivo Rossi: «Un progetto selvaggio. Sono indignato dalla modestia della classe dirigente di questa città», la denuncia del primo. Rossi, invece, dopo aver sottolineato come continua a non condividere la scelta di Padova Est per il nuovo ospedale, ha sottoscritto le posizioni di architetti e ingegneri: «Invece di parlare di eventuali buchi neri nel vecchio ospedale che non ci sarebbero mai stati, l'amministrazione faccia sintesi e ponga rimedio. Porti il progetto di Pediatria a San Lazzaro, perché non ci sono argomenti che lo impedirebbero». —

LUCA PREZIUSI





Il progetto del futuro edificio di Pediatria alto 26 metri e realizzato a ridosso delle Mura cinquecentesche

Mega alloggio alla Giudecca in fondamenta San Giacomo

Sfilata di betoniere per i lavori nell'edificio fatiscente ceduto dal Comune
Acquistato da un immobiliare franco-tunisino per farne un'abitazione

GIUDECCA

Una sfilata di betoniere attraccate lungo la riva della Giudecca per il recupero a fini abitativi di un grande ma fatiscente immobile ceduto all'asta dal Comune circa un anno fa. Dovrebbe diventare una residenza di lusso il grande edificio in Fondamenta San Giacomo ceduto all'imprenditore franco-tunisino Philippe Gaston Smadja, titolare di società immobiliari in Francia.

L'edificio, fatiscente e di origine novecentesca, si trova a fianco del complesso degli ex cantieri Cnomv che ora ospitano la sede veneziana di Emergency. Un edificio dalla forma a elle, situato a pochi metri dalla chiesa del Redentore e che si affaccia quindi sul canale della Giudecca e sul Bacino di San Marco, in una posizione panoramica.

La superficie complessiva è di circa 770 metri quadrati e la richiesta a base d'asta di Ca' Farsetti da cui si partiva era di un milione e 785 mila euro, ribassata dopo che una precedente asta dell'immobile, lanciata qualche tempo prima, in cui si partiva da un milione e 925 mila euro, era andata deserta. Una quota-

zione molto bassa legata alle pessime condizioni statiche e di manutenzione dell'edificio che richiederanno pertanto consistenti spese di ristrutturazione per chi dovesse acquistarlo e poi pensare di riutilizzarlo. Presente anche un crollo parziale della copertura del solo lato ovest del fabbricato. Questa volta però le cose sono andate diversamente con tre offerte d'acquisto presentate: due italiane, anche con una società immobiliare veneziana, l'Itaferm srl e una appunto dell'imprenditore straniero Smadja, che in Francia rappresenta una società come Perspectives, attiva appunto in operazioni sul mercato immobiliare e che ora vuole evidentemente affacciarsi anche a Venezia. Si è andati avanti allora a colpi di rilancio fino ad arrivare a un'offerta finale di 2 milioni e 375 mila euro, alla quale l'immobile - che il Comune possiede da quasi quarant'anni - è stato venduto. Molte le destinazioni d'uso compatibili: da quelle industriali e commerciali, anche per esercizi all'ingrosso o grandi magazzini a quelle abitative, di tipo culturale o direzionale.

L'intenzione del nuovo

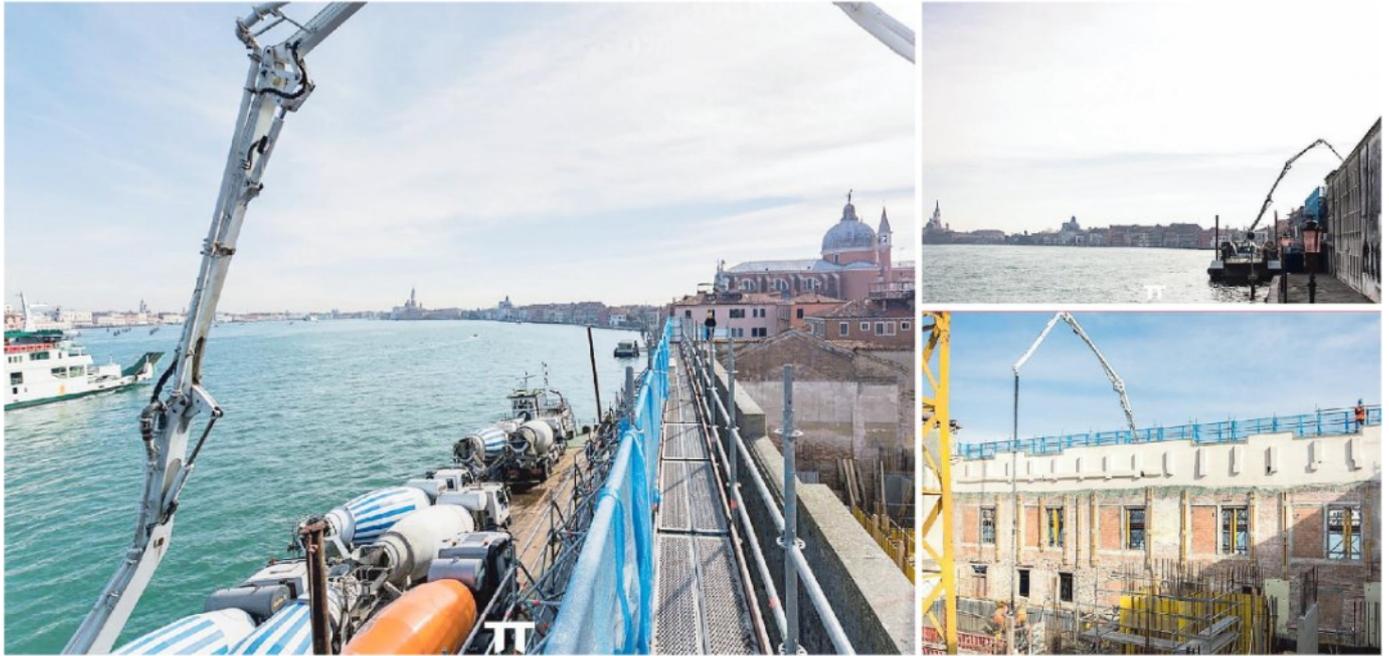
proprietario sarebbe però quella di destinarlo a residenza, senza chiedere cambi di destinazione d'uso. E i lavori - condotti dall'impresa Setten Genesis - sono già iniziati, cominciando dalla fondazione, perché l'unica struttura davvero integra è la facciata.

Il corpo di fabbrica si sviluppa per due piani fuori terra ed è intercluso da due edifici adiacenti. Il prospetto principale si affaccia appunto su Fondamenta San Giacomo e quindi sul Canale della Giudecca, con una vista splendida sul Bacino di San Marco. Proprio le condizioni precarie dell'edificio potranno consentire l'inserimento di nuovi solai per aumentare il numero dei piani e anche la possibilità di demolire e ricostruire le parti di edificio che non abbiano più elementi tipologici riconoscibili. Il Comune infatti concede la possibilità di qualsiasi modifica dell'organizzazione distributiva interna, purché in coerenza con l'assetto architettonico esterno. Non resta che aspettare per vederne la trasformazione. —

ENRICO TANTUCCI

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Tre immagini del cantiere in corso alla Giudecca, in Fondamenta san Giacomo, per ricavare dall'immobile ceduto dal Comune e oggi fatiscente, un nuovo complesso abitativo di proprietà di un immobiliare franco-tunisino che ne farà un'abitazione di lusso, dove poter risiedere (foto dal post su Facebook dell'impresa Setten Genesio che sta conducendo i lavori di ristrutturazione)

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

Indagini di Nomisma e Tecnocasa

Il mattone triestino resiste alla crisi Prezzi in calo ma soffrono gli uffici

Luigi Dell'Olio / MILANO

L'immobiliare residenziale triestino non risente della crisi economica scatenata dalla pandemia di Coronavirus. È quanto emerge dal primo Osservatorio Immobiliare di Nomisma, che segnala come il capoluogo abbia concluso il suo secondo anno consecutivo al rialzo. Una notizia positiva considerato che il mattone è uno dei settori più importanti dell'economia, con tutto l'indotto fatto di piccole o piccolissime aziende e di professionisti. Mentre Tecnocasa segnala che il taglio più richiesto tra gli appartamenti resta sempre il trilocale. «Il calo della domanda di acquisto causato dalla pandemia sul territorio nazionale non sembra avere impattato sul mercato residenziale triestino che, secondo la rilevazione effettuata tra gli operatori, ha continuato a crescere, diversamente da quanto accaduto nella media italiana», spiegano gli autori dello studio.

I prezzi, in calo senza interruzioni dal 2009 al 2018, hanno ripreso vigore nel corso del 2019 e il trend di ripresa è stato confermato nel 2020. Lo scorso anno Trieste ha messo a

segno la migliore performance tra le città intermedie italiane, con un +1,5% per le abitazioni nuove e un +0,7% per quelle usate. A livello di ubicazione, l'incremento è stato più forte nel centro città. I tempi di assorbimento diminuiscono assestandosi sui cinque mesi in media sia per gli immobili nuovi, sia per gli usati. Stessa tendenza emerge dallo sconto medio praticato sul prezzo richiesto, ora pari al 10% per le abitazioni usate e al 5% per le nuove. Dall'insieme di questi numeri emerge che il buon risultato del capoluogo giuliano è dovuto in parte alla buona disponibilità di spesa delle famiglie, che hanno continuato a risparmiare anche negli ultimi mesi, e per il resto a una maggiore disponibilità rispetto alla media nazionale da parte dei venditori nel venire incontro ai venditori pur di condurre in porto le transazioni. Con benefici per notai, imprese di ristrutturazioni e artigiani, la vasta schiera di operatori economici legati al business del mattone.

Tornando alla ricerca, le locazioni hanno visto mantenersi stabili i canoni, con una me-

dia di due mesi per trovare un locatario e rendimenti medi lordi confermati al 6%. Le cose non vanno altrettanto bene per il comparto non residenziale triestino, che paga come il resto del mese il crollo della domanda dovuto alla crescita dell'home working. Lo sconto medio sul prezzo inizialmente richiesto si assesta al 13%, con tempi di vendita (otto mesi) stabili su base annua. Nel comparto dei negozi, Nomisma segnala una contrazione generalizzata sia dei prezzi (-0,7%) che dei canoni (-1%). Detto del 2020, resta da capire cosa succederà nell'anno in corso, considerato che la pandemia appare destinata a non esaurirsi a breve. Uno studio di Tecnocasa si sofferma sulla tipologia di immobili più ricercati a gennaio, sottolineando come il taglio più ricercato, in linea con la tendenza nazionale, sia il trilocale. A Trieste città assorbe il 55,1% della domanda contro il 27,8% del bilocale, l'11,6% del quadrilocale e il 4,8% del monolocale. Questi numeri si fronteggiano con un'offerta che invece vede prevalere i trilocali sui bilocali: il 39,6% contro il 32,6% del totale. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANALISI DELLA DOMANDA - Gennaio 2021

CITTÀ	MONOLOCALI	2 LOCALI	3 LOCALI	4 LOCALI	5 LOCALI
TRIESTE	4,8%	27,8%	55,1%	11,6%	0,7%
UDINE	0,8%	16,4%	58,3%	23,3%	1,2%



ANALISI DELL'OFFERTA - Gennaio 2021

CITTÀ	MONOLOCALI	2 LOCALI	3 LOCALI	4 LOCALI	5 LOCALI
TRIESTE	9,5%	32,6%	39,6%	12,4%	5,9%
UDINE	2,6%	23,7%	39,5%	30,3%	3,9%

Fonte: Ufficio Studi Gruppo Tecnocasa

PROPOMIA



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

L'intervento**Cittadella della giustizia
la lunga storia di ritardi**di **Ettore Bucciero**

L'edilizia giudiziaria a Bari è diventata un problema sin dalla fine degli anni '70 quando ci si accorse che il palazzo di piazza De Nicola era insufficiente per le accresciute esigenze. Delegato dal Consiglio dell'Ordine Forense mi recai nel 1982 con il presidente della Corte d'Appello Filippo Mancuso dall'allora sindaco di Bari, Franco De Lucia che, anch'egli avvocato, ben conosceva il problema perché lo viveva. Egli tentò di ottenere dal governo la disponibilità di fondi necessari. L'allora sottosegretario alla Giustizia, Enzo Sorice, si adoperò ma furono trovati fondi solo per un secondo palazzo da aggiungere al primo. Individuato il suolo al corso della Carboneria, il progetto fu affidato ad un gruppo di progettisti. Questo secondo palazzo non vide mai la luce essendosi rivelato non edificabile sul suolo prescelto in quanto destinato dal Piano Regolatore a servizi per la residenza e non ai servizi per la giustizia (di rilevanza sovramunicipale). Nel frattempo, sindaco Di Cagno Abbrescia, il Comune emanò un bando di gara – a livello europeo – per una ricerca di mercato per trovare un'offerta progettuale e finanziaria e con delibera 1045 del 18/12/2003, aggiudicò la gara alla Pizzarotti, la cui proposta era risultata “unica” rispondente a tutte le richieste del bando di gara. I magistrati della Corte di Appello di Bari, con successivo verbale del 22/12/2003 confermarono, all'unanimità, la scelta della proposta Pizzarotti, ritenendola “la sola idonea ed adeguata a soddisfare, in ogni sua parte, tutte le esigenze espresse dagli Uffici Giudiziari della città di Bari”. L'esito della gara fu impugnato dai Matarrese ma il Tar respinse il loro ricorso. Era il febbraio del 2004 (le elezioni comunali erano prossime) e il sindaco preferì affidare il compito alla futura amministrazione. Il nuovo sindaco, il magistrato Michele Emiliano, si dichiarò contrario. L'aggiudicataria SpA Pizzarotti fece ricorso al Tar che, con sentenza del Consiglio di Stato n. 4267/2007, sancì “l'obbligo” per l'amministrazione di individuare la soluzione attuativa “nell'ambito delle proposte pervenute”, e cioè “nell'ambito della proposta Pizzarotti”, proprio perché risultata unica rispondente alle richieste del bando di gara e, pertanto, aggiudicata alla Pizzarotti. Sentenza poi confermata dalla Corte di Cassazione. Il Comune di Bari aspettò. E il Consiglio di Stato, con sentenza 8420/2010, lo estromise dal procedimento, nominando un commissario ad

acta (avvocato dello Stato Giuseppe Albenzio) e ordinando di predisporre un “Contratto di locazione di cosa futura”, previa esecuzione della variante urbanistica delle aree di progetto. Il commissario ad acta predispose lo schema. Nel frattempo, il Ministero della Giustizia, aveva avviato il procedimento delle “Aree demaniali delle ex caserme Milano – Capozzi”, sottoscrivendo il “Protocollo d'Intesa” del 25/01/2018. L'Agenzia del Demanio ora prevede: realizzazione della Cittadella per “lotti” successivi (6 lotti); avvio dei lavori, del solo “1° lotto”, entro 3 anni e cioè a fine 2023; ultimazione dei lavori, del solo “1° lotto”, nei successivi 5 anni (a fine 2028). Questa soluzione delle “ex caserme Milano – Capozzi” a mio avviso presenta enormi problematiche urbanistiche e ambientali (insuperabili), in quanto richiederebbe una “variante urbanistica” su aree destinate dal prg comunale a “verde di quartiere”. Nel contempo, a seguito di pressanti e vibranti denunce della “condizione disumana” del carcere di Bari, che provenivano da tante autorità ed anche dal procuratore generale della Repubblica, la Pizzarotti ha formulato una “proposta migliorativa”, che prevede la contemporanea realizzazione della Cittadella della giustizia e del nuovo carcere di Bari, nel ristretto tempo di 30 mesi, con totale anticipo di “risorse private” e senza alcun aggravio per le casse pubbliche fino alla data di consegna dell'intera opera, ultimata, collaudata e resa funzionante. Ora il punto è: perché le esigenze di tutta la città manifestate sino a tutto il 2004 sono state improvvisamente pretermesse? Mi auguro che si trovi qualcuno tra i responsabili di tanto danno che voglia rispondere e dare giustificazioni alle 100/150 imprese subappaltatrici e ai 3500/4000 operai che attendono drammaticamente di poter lavorare in un periodo di crisi così amara.

(avvocato – ex senatore An)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Immobili e fiscoCase ante 1945, cappotti
con permessi paesaggistici — p. 38

Case ante 1945, cappotti con permessi paesaggistici

Superbonus

Anche senza un vincolo specifico occorre il sì della Sovrintendenza

Gli architetti preoccupati: «Possiamo valutare noi l'impatto reale del lavoro»

Saverio Fossati

Case antiche, moderne, vecchie, belle o brutte, basta la data fatale: 1945, forse perché dal momento della ricostruzione sono stati commessi i peggiori obbrobri architettonici, che in qualche caso è meglio coprire con un bel cappotto termico. Ma vai a capire. La circolare 4/2021 del Mibact (si veda il sole 24 Ore di ieri) precisa comunque che agli immobili «di edilizia storica», edificati in Italia prima del 1945, non può essere automaticamente applicata l'esenzione dall'autorizzazione paesaggistica semplificata (punto B3 dell'allegato B al Dpr 31/2017).

Le conseguenze

La conseguenza pratica è che il 17,3% della popolazione italiana, che vive in immobili precedenti al 1945 (dati Istat) si troverà per forza a confrontarsi con l'autorizzazione paesaggistica (al cui interno esistono diversi tipi di vincoli) nel caso intendesse percorrere l'accidentata strada del superbonus. Naturalmente la questione riguarda anche gli immobili costruiti successivamente, se «alterino l'aspetto esteriore anche in termini di finiture». Ma colpisce che nell'obbligo sparisca la distinzione tra tutela diretta e indiretta, dato che i beni possono anche trovarsi distanti dai primi, visto che l'unico criterio è la data di costruzione.

La pratica

In cosa consiste la «autorizzazione semplificata»? Occorre presentare allo Sportello unico edilizia dell'ente

locale una serie di documenti. Lo Sportello attiva la conferenza di servizi semplificata inviando tutto alla sovrintendenza, che ha 20 giorni per rispondere (se non risponde scatta il «silenzio provvedimentale», qualcosa più del silenzio assenso). Il procedimento autorizzatorio semplificato si conclude con un provvedimento, adottato entro il termine tassativo di sessanta giorni dal ricevimento della domanda.

Fabrizio Pistolesi, (Segretario del Consiglio nazionale degli architetti - coordinatore Dipartimento semplificazione), esprime «La grande preoccupazione che abbiamo riguardo a ciò che occorre fare per il 110%. La burocrazia sta ostacolando molto la partenza del superbonus, su 1,2 milioni di condomini sono partiti in meno di 500. Mentre occorre efficientare il nostro datato patrimonio edilizio, dal punto di vista energetico ma anche e soprattutto sismico. Qualsiasi ulteriore adempimento è un vero problema. E la semplificazione sulla Cila che sarà contenuta nel Dl Semplificazioni è stata studiata da noi per sgravare gli Sportelli unici dalla massa di richieste di accesso agli atti per la conformità edilizia. I tempi sono infatti strettissimi, anche se si parla di proroghe».

Una proposta operativa

Pistolesi propone un'idea di razionalizzazione: «In quel contesto ci sono sicuramente edifici degli degni di tutela, diciamo il 2-3%, ma anche tantissima edilizia che non ha nessuna prerogativa per essere tutelata. Quello che auspichiamo è che gli Ordini possano lavorare con le Soprintendenze realizzando schede metodologiche di questi immobili (come è avvenuto per il sisma nelle Marche) e in base a queste analisi il professionista si assume la responsabilità di procedere, salvo controlli successivi. Per tutti gli immobili ante 1945 potremmo così non gravare le sovrintendenze di una massa di carta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL "BUCO NERO" DELLA CITTÀ

L'ex Zanussi torna all'asta per 5 milioni Il Pd: «Evitare il rischio speculazioni»

Nuovo tentativo di vendita il 13 maggio per l'area dismessa da quasi centomila metri quadrati
Dall'Acqua: «Serve un progetto pubblico-privato che cerchi di intercettare anche fondi europei»

CONEGLIANO

L'area ex Zanussi, zona nord, ritorna all'asta per 5 milioni e 600 mila euro. Il 13 maggio è la nuova data fissata dalla curatela fallimentare per assegnare i 91.846 metri quadrati tra via Battisti e via Pittoni. Il primo tentativo di vendita per 7 milioni di euro era andato a vuoto. Dismessa da inizio Anni '90, la zona industriale doveva essere riqualificata nei Setteborghi. Solo una minima parte è stata realizzata e nel 2012 è arrivato il fallimento dell'impresa Conegliano Iniziative Immobiliari. Un anno fa era stata messa in vendita, ma non erano giunte offerte. Abbassato il valore del 20%, come da procedura, si cercano investitori. Le offerte dovranno essere presentate allo studio del curatore fallimentare Giovanni Francescon di Treviso. Nell'area nord dell'ex Zanussi, in origine doveva essere realizzato il nuovo municipio, oltre ad una serie di palazzine.

Tramontata l'ipotesi della costruzione della sede municipale, fallite le ditte, nell'ultimo decennio non è mai stato definito un progetto su cosa verrà realizzato. Due anni fa il Comune di Conegliano era stato partner di "Urban farm", il concorso-progetto dell'Università di Bologna, che aveva coinvolto studenti da tutto il mondo. Lo studio aveva riguardato anche l'area ex Zanussi, su come riconvertirla e mettere a reddito attraverso orti urbani e spazi espositivi. Rimangono i capannoni dismessi, dove la scorsa estate si era verificato un incendio doloso, quando sbandati avevano dato alle fiamme materiale dell'archivio comunale, che dovrà essere stoccato in un altro luogo. Quello che rimane il più grande "buco nero" di Conegliano sarà ancora oggetto di dibattito in vista delle elezioni. «È un problema che si trascina da decenni - ricorda il segretario del Partito Democratico di Co-

negliano, Roberto Dall'Acqua - bisogna pensare a una partecipazione tra pubblico e privato. Servono progetti concreti, con interventi di recupero, intercettando fondi europei. Uno dei nostri gruppi di lavoro è dedicato allo sviluppo dell'area Zanussi, che deve rientrare in un progetto globale della città». Il 13 maggio verrà messo all'asta anche il "fazzoletto verde" da 2.132 metri quadrati di via Borgo Porta, un piccolo parco con dei giochi chiuso da tempo e inutilizzato. Decine di appartamenti nei vari condomini di zona Borgo Porta erano stati venduti negli anni scorsi nel fallimento. La curatela fallimentare nei giorni scorsi ha comunicato inoltre la vendita di sedici tra spazi commerciali e uffici nel condominio "Piazzaffari", le torri verdi, completi di posti auto, ad un costo ridotto del 40% rispetto al loro valore di mercato. —

DIEGO BORTOLOTTO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Roberto Dall'Acqua, segretario del Pd di Conegliano, e la zona nord dell'area ex Zanussi



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

SANTA LUCIA

Casello A27, riparte la crociata «Una porta per l'area Unesco»

Progetto fermo da dieci anni perché mancano 7 milioni Szumski: «Servirebbe al turismo e a ridurre il traffico nei centri»

SANTA LUCIA

L'amministrazione santalucense rilancia la realizzazione del casello sul Piave dell'A27. «Un'opera indispensabile, io sono coerente sulla mia posizione. Bisogna rilanciare il turismo, se ci verrà concesso di farlo, questo potrebbe essere il casello d'ingresso alle colline Unesco - afferma il sindaco Riccardo Szumski - ma ci sono dei grandi assenti, la Regione latita su un progetto che era stato approvato dal Consiglio dei Ministri, per non parlare dello Stato. Purtroppo mancano le risorse».

Il casello previsto nel territorio comunale di Santa Lucia, verso Santa Maria vicino al Piave è da tempo oggetto di dibattito. Nel 2013 era arrivato il via libera da Roma, anche con il progetto definitivo delle strade complementari di collegamento con la nuova uscita tra Conegliano e Treviso. La Provincia era pronta a procedere ma è stata svuotata di competenze e soprattutto di risorse econo-

miche e il progetto si è arenato. «Autostrade è disposta a mettere sei milioni di euro - ricorda Szumski, che batte cassa - servono altri sette milioni per la viabilità di adduzione». Tra gli obiettivi c'è quello di sgravare di traffico i paesi e si guarda anche alla futura apertura della Pedemontana Veneta, che terminerà dall'altra sponda del Piave, in territorio di Spresiano. «Sul piano dei trasporti sono evidenti i camion che attraversano i nostri centri abitati, da via Mareno a via Marconi, anche in questo periodo. I mezzi potrebbero benissimo giovare di un accesso autostradale in questa zona - spiega il primo cittadino santalucense - ci sono aree industriali che hanno bisogno di un accesso, senza attraversare i centri abitati. C'è poi da considerare anche l'arrivo della Pedemontana, con un collegamento rapido». Santa Lucia ha ottenuto l'appoggio da Pieve di Soligo. «Sostengo l'iniziativa di un casello autostradale nel Comune di Santa Lucia, avere un'uscita prossima al Quartier del Piave può essere di sollievo al traffico urbano, sollevando dal traffico di mezzi pesanti» ha spiegato il sindaco di Pieve, Stefano Soldan. —

DI.B.



La firma del protocollo d'intesa per il casello: era il 2009

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

