

## Rassegna del 11/05/2021

### ASSOCIAZIONI ANCE

11/05/2021	Gazzettino Venezia	8	Intervista a Paolo Costa - Costa: «Venezia deve riconquistare il mare»	Martini Alfredo	1
<b>SCENARIO</b>					
11/05/2021	Arena	10	Avvio d'anno incerto e prezzi stabilizzati	M.U.	4
11/05/2021	Arena	15	Parte il cantiere all'ex Arsenale L'intervento durerà un anno e mezzo - Arsenale, si parte con i lavori per tetti e misure antisismiche	Giardini Enrico	5
11/05/2021	Arena	24	Cantiere su A4 e tangenziale I lavori finiranno in due anni	Corrà Giuseppe	7
11/05/2021	Arena	34	Regionale 10, riparte l'iter per la variante	Fiorin Luca	10
11/05/2021	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8	Pediatria, si al progetto esecutivo «Lavori in due fasi, gara a fine mese»	Fusar Poli Gabriele	11
11/05/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Appello delle imprese a ministro, prefetto e sindacati	A.Zo	12
11/05/2021	Corriere delle Alpi	28	Da giovedì posa in opera del ponte bailey: Sp 347 chiusa a tratti - Ponte bailey, da giovedì inizia la posa in opera	Dal Mas Francesco	13
11/05/2021	Gazzettino Belluno	10	Ponti nuovi sul Biois e sul Gavon: lavori da 1,3 milioni	Fontanive Dario	14
11/05/2021	Gazzettino Padova	9	Primo passo verso l'ospedale nuovo: 230mi1a euro per fare la recinzione	E.Fa	15
11/05/2021	Gazzettino Padova	9	Entro maggio il bando di gara per Pediatria E si studia il piano-mura	E.Fa	16
11/05/2021	Gazzettino Treviso	18	Lavori in A27, buona la prima «Ma il traffico è già al limite»	Cla.Bo.	18
11/05/2021	Gazzettino Venezia	17	A4, terza corsia appello dei sindaci al commissario - Terza corsia sull'A4, appello al commissario	Infanti Teresa	19
11/05/2021	Mattino Padova	19	Nuova Rianimazione dei bimbi letti in un mare di pesci dipinti	S.ZAN.	21
11/05/2021	Mattino Padova	19	Arriva il via libera al progetto esecutivo della nuova Pediatria - Pediatria, via libera al progetto esecutivo Dal Ben: «Lavori in gara entro fine mese»	Zanetti Simonetta	22
11/05/2021	Nuova Venezia	15	Intervista a Massimo Cacciari - Cacciari: «Grave che ora paghino le imprese più piccole» - Cacciari: «Inaudito che adesso paghino le piccole imprese Il Mose? Un disastro»	Vitucci Alberto	24
11/05/2021	Nuova Venezia	23	Sicurezza sulla Romea in autunno i cantieri Anas investe 14 milioni	A.Ab	26
11/05/2021	Nuova Venezia	26	«Un grande lavoro di squadra per realizzare la terza corsia»	Cagnassi Giovanni	27
11/05/2021	Sole 24 Ore	24	Brevi - Edilizia Edac in crescita sul mercato spagnolo	...	29
11/05/2021	Sole 24 Ore	31	Superbonus 110% Lavori infrannuali, detrazione anche senza invio Enea - Detrazione anche per lavori infrannuali senza invio Enea	De Stefani Luca - Gi.L.	30
11/05/2021	Sole 24 Ore	31	Sismabonus acquisti, cessioni da formalizzare entro il 30 giugno 2022	Dominici Fabrizio - Gavelli Giorgio	32
11/05/2021	Tribuna Treviso	20	Il business di poli e mega strutture lungo gli assi che dividono la Marca	F. D. W.	33
11/05/2021	Tribuna Treviso	21	Intervista a Renato Minato - «Il commercio non basta più Ampia area d'intrattenimento»	de Wolanski Federico	35
11/05/2021	Tribuna Treviso	23	Ciclabili, boschetti e oasi verdi l'ultima sfida del Terraglio est - Piste ciclabili, rotatorie, boschetti e oasi verdi Ultima sfida del Terraglio Est sulle mitigazioni	Marcon Matteo	37
11/05/2021	Tribuna Treviso	29	Code per il cantiere sull'A27 Auto dirottate sull'Alemagna	Dal Mas Francesco	39

# Costa: «Venezia deve riconquistare il mare»

►L'ex sindaco: «Il Porto deve tornare a essere un valore anche per l'Italia, convivendo col Mose»

►«È mancata la sinergia tra la valenza culturale e il sistema universitario. Troppe disattenzioni»

**«PORTO MARGHERA È ANCHE IL COLLETTORE CON LA RETE DI PICCOLE E MEDIE IMPRESE DEL NORDEST»**

**«BISOGNA DARE VALORE ALLA POSIZIONE GEOGRAFICA DELLA "VIA DELLA SETA" IL POST COVID AVRÀ EFFETTI SUL PIANO INSEDIATIVO»**

**V**enezia città del mondo, Venezia con la sua storia e il suo straordinario paesaggio e patrimonio artistico e architettonico. Venezia città unica. E' la Venezia dell'immaginario. Ma c'è un'altra Venezia quella reale, tutta immersa nella contemporaneità. E di questa Venezia parla Paolo Costa, una delle persone che maggiormente conosce la città, con i suoi problemi, le sue potenzialità e i suoi limiti. Già Rettore di Ca' Foscari, già sindaco, ministro, europarlamentare e poi presidente dell'Autorità portuale, da sempre in prima linea a costruire analisi e riflessioni sul futuro di una Venezia che non può che collocarsi in una dimensione metropolitana.

aOggi se parliamo di Venezia - spiega Costa - dobbiamo fare i conti con una città a due dimensioni destinate a convivere. Da un lato la città immersa nella Laguna, la cui storia oggi si consolida nell'attrazione internazionale; dall'altro lato una città a dimensione metropolitana, un nodo nel contesto insediativo nazionale ed europeo. Stiamo parlando di oltre un milione di persone in un'area vasta che comprende principalmente le attuali province di Venezia, Padova e Treviso e che può candidarsi a svolgere quel ruolo strategico di terzo polo del nuovo triangolo industriale, con Milano e Bologna. Una città metropolitana policentrica il cui principale valore va individuato nell'importante articolazione infrastrutturale (porto, aeroporto reti autostradali e ferroviarie) e dalla sua collocazione geografica che oggi assume una posizione strategica con un'economia mondiale che è sempre più nel segno dell'Oriente».

**Torniamo alla Venezia storica, al suo centro, alla sua crisi economica e demografica, alle sue contraddizio-**

**ni di città che vive di turismo e allo stesso tempo ne è soffocata...**

«La storia degli ultimi decenni è nota. Una serie di processi, di disattenzioni, di sottovalutazioni, di interessi forti per i quali Venezia non era più funzionale e utile. Una città che perde il suo centro di affari, che si spoglia dei centri di servizio verso l'esterno, che si chiude in se stessa, che rinuncia a svolgere una funzione di riferimento per il territorio, è destinata a impoverirsi. Le sue grandi potenzialità come città della cultura non sono entrate in sinergia con il suo sistema universitario, per quanto illustre e di valore»

**Come mai?**

«Da sempre la cultura costituisce un fattore di consolidamento, poche volte è in grado di essere da sola il motore di un nuovo sviluppo. Non l'aver compreso l'importanza delle reti e dei collegamenti, l'aver fatto dell'isolamento quasi un fattore identitario ha significato uscire dal futuro e accettare una condizione di città legata al passato. Questo è ciò che è avvenuto, ora però si apre un'altra storia. Per effetto della pandemia il turismo così come si è manifestato fino ad oggi, che abbiamo conosciuto fino a due anni fa, è destinato a cambiare profondamente. Assisteremo a una riconfigurazione quantitativa e qualitativa che non potrà non avere effetti anche su questa Venezia. Ancora una volta Venezia dovrà guardare al mare, al suo porto, all'acqua. Le polemiche sulle grandi navi da crociera sono destinate a sciogliersi in questa riconfigurazione, ma il porto quello che accoglie, distribuisce e riesporta merci dovrà tornare ad essere un catalizzatore di nuove opportunità e attività economiche. Bisogna ripartire da qui, dalla posizione geografica, dalla «via della seta».



**In che modo?**

«Si dovrà rilanciare il rapporto forte tra il mare e la città. Il porto deve tornare ad essere la porta di ingresso, un valore per l'altra Venezia e per l'Italia. Ma perché ciò avvenga bisogna risolvere alcune criticità. La prima riguarda il suo apparente conflitto con la difesa della città lagunare dal mare. Del resto il sistema Mose non avrebbe dovuto essere solo paratie mobili, bensì doveva, poteva e può ancora separare salvaguardia e portualità. Garantire l'accessibilità. Vanno, altresì, superate le gelosie e le rivalità con Trieste, da trasformare in utile collaborazione. All'Italia, ma anche all'Europa non basta un solo collegamento marino adriatico con l'Oriente, soprattutto se le merci debbono poi trasferirsi verso l'occidente della pianura padana o del centro Europa. Allora risolvere i problemi di accessibilità nautica del porto di Venezia deve diventare una priorità, soprattutto oggi che si stanno risolvendo quelli ferroviari. Negli ultimi 3 anni fino al 2019, la portualità italiana è la sola che si è bloccata, a differenza di quelle spagnola e greca. Rischiamo di essere esclusi dalle opportunità offerte dalla nuova fase della globalizzazione».

**Mare, porto, sviluppo economico: che ruolo può giocare in questo scenario Marghera?**

»Se si condivide questa visione allora quel che bisogna fare è valorizzare la localizzazione filo banchina. Rimettere in gioco le potenzialità di un'area manifatturiera e logistica tra le più vaste d'Europa come Marghera, acquisendo piena consapevolezza dell'importanza del mare. E creare quella stretta connessione che ci deve essere tra il tessuto delle PMI che sono una delle risorse più rilevanti del Nord Est. Un sistema imprenditoriale che se una volta guardava all'Europa ora è rivolta verso il mondo. Ecco allora l'importanza di poter contare su un'area portuale in piena efficienza e che si offre come trampolino verso tutto il mondo».

**C'è chi vede resistenze anche a livel-**

**lo istituzionale a considerare la creazione di una vera e propria città metropolitana policentrica come quella di cui stiamo parlando. Quale visione dovrebbe diventare condivisa perché si riesca ad accettare un riforma territoriale e amministrativa che vada in questa direzione?**

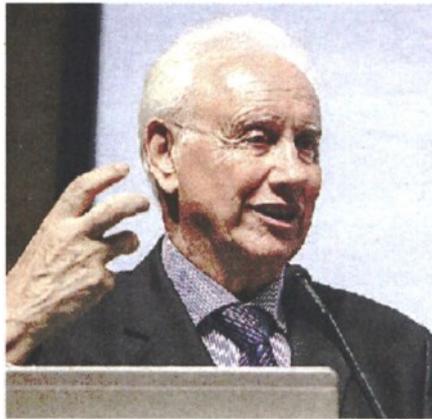
«Resistenze e opinioni diverse sono ovviamente legittime. Va, tuttavia, sottolineato come oggi la mancanza di un vertice metropolitano, seppure con caratteristiche molto specifiche, come quello di cui stiamo ragionando, costituisca un elemento che rende meno forte il Veneto e l'intero Nord Est. Purtroppo va registrato che manca una strategia in questo senso. Non sembra che vi sia la consapevolezza che in un mondo tutto urbanizzato, come la nostra pianura padana, di fenomeni di crescita delle città, i nodi metropolitani -una ottantina in Europa - sono destinati ad assumere una funzione decisiva nei processi di sviluppo, in quanto qui si concentra l'innovazione. In questa visione in cui si riconfigurano i confini della città metropolitana veneta, allargandola da Venezia verso Padova e Treviso, si avrebbero quelle dimensioni in grado di gestire al meglio le transizioni chiave della nostra contemporaneità, quella ecologica e quella digitale, accettando il confronto competitivo con il mondo. Questa visione, inoltre, costituisce una concreta risposta alla nuova domanda di relazioni che debbono essere globali e crescere sia quantitativamente che qualitativamente. Si pensi soltanto alla relazione tra le reti, le infrastrutture e il territorio, alle potenzialità di nuovi insediamenti, nuovi poli funzionali a queste esigenze, come l'area intorno all'aeroporto, in grado di creare maggiori sinergie tra le vocazioni industriali, la logistica e la residenza. Un processo che dovrà necessariamente tenere conto degli effetti post-Covid, con i profondi mutamenti sul piano insediativo, che porteranno a ridisegnare radicalmente le stesse città. Pensiamo a come inciderà l'innovazione digitale sui sistemi di mobilità. Fattori che già hanno contribuito a modificare il commercio e il lavoro intellettuale».

(a cura di Alfredo Martini)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL PROGETTO**

In occasione dei 75 anni dell'Ance l'associazione guidata da Giovanni Salmistrari ha aperto un confronto tra esponenti di spicco



**EX SINDACO Paolo Costa**

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

IMMOBILIARE Situazione in tempo di crisi

# Avvio d'anno incerto e prezzi stabilizzati

Dario Castiglia: «Cresce la richiesta di qualità connessa alla prossimità di servizi e negozi»

●● «La crisi sanitaria ha accelerato tendenze di benessere connesso alla qualità della casa e alla sua collocazione in prossimità di servizi quali trasporti, scuole e negozi di prima necessità». Dario Castiglia, ad e fondatore di Re/Max Italia, sintetizza il mercato immobiliare alla luce della nuova era Covid. Nel Veronese, dove operano 60 professionisti dell'immobiliare affiliati, Re/Max è presente con agenzie a Vago di Lavagno, Cerea, Peschiera del Garda, Sant'Ambrogio di Valpolicella, Brenzone e a breve aprirà una nuova agenzia in città.

Il portfolio immobiliare in provincia è di 450 immobili di cui 25 in locazione, a Verona ha 40 immobili di cui 7 in locazione. Nel 2020 il fatturato aggregato, in ambito veronese, è stato di 1,1 milioni di euro +34% sul 2019.

«L'anno scirso», afferma Ivan Facciotti, broker dell'agenzia Re/Max Benacus di Peschiera «le compravendite immobiliari sono state sopra le aspettative, il 2021 è partito con incertezze, il numero delle compravendite è in leggera diminuzione, i prezzi si sono stabilizzati. Stiamo osservando un incremento nella cantieristica e nei rustici, penalizzate invece le abitazioni sprovviste di giardini o balconi».

● M.U.



## VIA AL RECUPERO

## Parte il cantiere all'ex Arsenale L'intervento durerà un anno e mezzo

Enrico Giardini pag.15

**MAXI PIANO DI RECUPERO** Assegnati a un'associazione di imprese che si è aggiudicata l'appalto battendo altre 21

# Arsenale, si parte con i lavori per tetti e misure antisismiche

Cantieri da sette milioni sui 22mila metri quadrati delle coperture e per la sicurezza Sboarina: «Da altri le chiacchiere, noi facciamo. Sarà un grande spazio per i veronesi»

**Segala: «Scelto il vincitore non per il prezzo più basso ma in base ai criteri di qualità dell'intervento»**

Enrico Giardini  
enrico.giardini@larena.it

●● Il futuro Arsenale parte dai tetti, estesi 22mila metri quadrati, e dagli interventi per la sicurezza antisismica. Da oggi s'inizia la prima fase vera e propria della riqualificazione, per fare dell'ex complesso militare austriaco, di proprietà del Comune, un luogo per la cultura, lo svago, la sede dell'Accademia d'arte e di un mercato, con un parco. La fase di lavori durerà circa un anno e mezzo, per la precisione 542 giorni. Ieri infatti è stato aggiudicato l'appalto dei lavori. Il cantiere per i tetti e l'antisismica partirà fra qualche giorno, con l'allestimento. Si concluderà solo a intervento ultimato.

A vincere la gara d'appalto, del valore di circa sette milioni, è stata un'associazione temporanea di impresa (Ati) di Padova, composta da Ruffato Mario srl, Vivere il legno srl e R.W.S. srl, che hanno

battuto le altre 21 imprese partecipanti. Lo dicono il sindaco Federico Sboarina, con l'assessore ai lavori pubblici e vicesindaco Luca Zanotto e quello all'urbanistica e all'ambiente Ilaria Segala.

Parte così quello che il sindaco stesso definisce «il punto di svolta, dopo decenni di chiacchiere, mentre noi i lavori per far rinascere l'Arsenale li cominciamo e li finiremo». Sboarina, va ricordato, come suo primo atto annullò il project financing di Italiana Costruzioni per riconvertire l'Arsenale, progetto nato durante l'Amministrazione Tosi.

Ma perché si parte dai tetti? «Diversamente da come si potrebbe pensare, quando si interviene su un edificio già esistente, i primi elementi da ripristinare sono le coperture e la tenuta strutturale dei muri», dice la Segala, ingegnere, con Zanotto e Sboarina, «tanto più che le fondamenta dell'ex complesso militare risultano in buono stato, come confermato dallo studio di Politecnica. Una volta messi in sicurezza i tetti e i parametri antisismici, si può intervenire sugli interni».

L'Arsenale scaligero fu terminato nel 1861 ed è uno dei

massimi esempi dell'architettura militare asburgica, considerato secondo soltanto a quello di Vienna. I lavori riguarderanno tutti i tetti - che verranno rifatti - degli edifici, tranne quelli della palazzina di Comando, cioè quella d'ingresso lato ponte di Castelvecchio, l'unica che non necessita di tale intervento. Si parte dunque dalla corte ovest, quella destinata a ospitare l'Accademia di Belle Arti, per accelerare l'iter legato al trasferimento della scuola ora a Palazzo Montanari, che verrà venduto.

Gli interventi svolti finora, come l'abbattimento degli edifici non vincolati, la messa in sicurezza di alcune coperture troppo ammalorate e i lavori preparatori per la prima parte del parco, hanno dunque anticipato il cantiere dei tetti.

«Non posso che essere orgoglioso di questo traguardo», dice Sboarina, «frutto di un lavoro incessante iniziato poche settimane dopo il mio insediamento e mai interrotto nemmeno durante la pandemia. Un percorso condiviso

con la cittadinanza, perché saranno i veronesi i primi a beneficiare e fruire di questo luogo che tornerà più bello ma soprattutto vivibile da tutti. E il recupero dell'ex Arsenale è uno dei principali obiettivi del mio mandato e ora lo stiamo realizzando».

Dopo i tetti e la sicurezza antisismica, sottolinea Zanotto, «si passerà a riqualificare la struttura interna». Segala rimarca che «L'Ati vincitrice si è distinta nel punteggio tecnico, cioè a dimostrazione che abbiamo scelto non chi offriva il prezzo più basso ma la qualità dell'intervento. Stiamo accelerando: Politecnica ha depositato il progetto definitivo per il recupero definitivo dell'ex Arsenale, 521 elaborati tra tavole, schede e relazioni».



**L'Arsenale** *Finita di costruire nel 1861, l'ex caserma militare asburgica è da decenni di proprietà del Comune*

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

**VIABILITÀ** Sopralluogo dei sindaci dei due paesi alle prese con i disagi causati dalle imponenti costruzioni in corso

# Cantiere su A4 e tangenziale I lavori finiranno in due anni

L'anticipo di quattro mesi sulla tabella di marcia andrebbe a vantaggio del traffico molto congestionato sulle strade ordinarie di San Martino Buon Albergo e Lavagno

**Giuseppe Corrà**

●● Stanno procedendo alacremente i lavori nel cantiere che interessa la realizzazione della terza corsia sull'Autostrada A4 tra San Martino Buon Albergo-Vago di Lavagno e anche l'ampliamento della tangenziale sud, sempre nel medesimo tratto chiuso al traffico dal 9 dicembre dell'anno scorso.

**Con tutta probabilità** il cantiere potrà concludersi in due anni invece che nei 28 mesi preventivati. Questo anticipo andrebbe a vantaggio del traffico sulle strade ordinarie dei due Comuni che in questi mesi, per l'impossibilità di accedere e di uscire dalla tangenziale a Vago, è molto congestionato. Che i lavori procedono bene lo hanno constatato nella mattinata di ieri i sindaci di Lavagno, Marco Padovani, e di San Martino Buon Albergo, Franco De Santi che, accompagnati dall'ingegner Ludovico Galante, direttore dei lavori dell'Autostrada Brescia-Padova, hanno potuto visitare il cantiere.

**Le spiegazioni** dell'ingegnere e quanto hanno potuto vedere hanno reso ancora più consci i due primi cittadini dell'entità e della complessi-

tà dei lavori che si stanno realizzando e del motivo per cui siano necessari almeno due anni per poterli concludere.

Si lavora, infatti, alla realizzazione della terza corsia dell'A4 senza bloccare il traffico su questa importantissima arteria autostradale. Ma non viene nemmeno interrotto il transito dei treni sulla linea Milano-Venezia che, nel territorio interessato dai lavori, passa anche attraverso un tunnel sotto l'autostrada e la tangenziale sud.

Al momento, il traffico autostradale è stato deviato su quella che precedentemente era la parte finale della tangenziale che permetteva di raggiungere la località Vago e da essa immettersi sulla tangenziale stessa.

**Contemporaneamente** alla realizzazione della terza corsia sulla A4, si stanno realizzando anche i lavori preparatori necessari per poter, in velocità, abbattere e ricostruire, più alto e più lungo, il tunnel citato.

La sua demolizione e la sua ricostruzione potranno cominciare alla fine di maggio e proseguire solo di notte quando il traffico ferroviario può essere sfoltito e anche bloccato.

Nel progetto iniziale, proprio in concomitanza con la realizzazione di questo tunnel nuovo, si prevedeva di in-

terrompere per un mese la viabilità nel sottopasso autostradale che dalla località Maglio permette di raggiungere la Porcilana. Ora, invece, questa interruzione si potrà limitare a soli due fine settimana, creando così meno disagio.

A proposito del grosso congestionamento della viabilità ordinaria che, a causa dei lavori sta interessando i due Comuni, Elisa De Berti, vice presidente regionale e assessore ai lavori pubblici ed ai trasporti, in un messaggio indirizzato a De Santi scrive: «Insieme ai sindaci del territorio, abbiamo chiesto ad A4, società di gestione della Brescia-Padova, uno studio dei flussi di traffico per cercare di risolvere il problema della viabilità di San Martino Buon Albergo».

**Il messaggio** riprende la richiesta fatta dai sindaci di consentire il traffico gratuito sul tratto dell'autostrada da Soave a Verona sud nel tentativo di decongestionare un po' la viabilità ordinaria.

«È necessario far tutto il possibile per sollevare il territorio dalle code e dai congestionamenti soprattutto nelle ore di punta. Il cantiere che interessa il Comune è imponente, quindi è bene mettere in campo ogni azione utile a ridurre i disagi per i cittadini», conclude De Berti. ●



## VIABILITÀ A DURA PROVA

# Superstrada bloccata dal 2020 da e per Vago



*I lavori hanno creato subbuglio nei paesi interessati al cantiere*

**Dal dicembre del 2020** la tangenziale sud è bloccata da e per Vago di Lavagno a causa della realizzazione di due importanti lavori che interessano l'A4 e la stessa tangenziale. Sull'autostrada si deve realizzare la corsia di emergenza; sulla tangenziale l'allargamento a due corsie del suo tratto finale. Tempi previsti: 28 mesi, ora sembra quattro mesi in meno. Una realtà che ha messo in subbuglio soprattutto i Comuni di Lavagno e di San Martino Buon Albergo che avrebbero visto mettere a dura prova la viabilità ordinaria del loro territorio.

La Porcilana, secondo

l'Autostrada, si sarebbe prestata a supplire alla chiusura del tratto di tangenziale compreso tra Vago e San Martino Buon Albergo. Ma, nonostante tutti gli sforzi messi in campo dai due Comuni, il traffico nel loro territorio continua ad essere molto congestionato, soprattutto nelle ore di andata e di ritorno dal lavoro.

Di qui l'interessamento dei sindaci Marco Padovani e Franco De Santi per constatare come procedono i lavori e se la tabella di marcia verrà rispettata. Molto gradita da entrambi la sorpresa che il cantiere potrebbe essere chiuso prima. **G.C.**



**Imponenti** i lavori per la realizzazione della terza corsia della A4 e per l'ampliamento della tangenziale sud FOTOSERVIZIO PECORA



**Le opere** per l'ampliamento della tangenziale e della terza corsia dell'A4

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

**VIABILITÀ** Avviate le indagini sui terreni interessati dal collegamento

# Regionale 10, riparte l'iter per la variante

Nel Veronese restano da costruire cinque chilometri  
I restanti 18 ricadono nella vicina provincia di Padova

**Luca Fiorin**

●● Nuova Regionale 10: sono iniziate le indagini nei terreni che dovrebbero essere interessati dalla realizzazione dell'infrastruttura. Ci sono quindi novità importanti per quanto riguarda la realizzazione della strada destinata a collegare direttamente Legnago con Monselice, nel Padovano. Confagricoltura, una delle associazioni dei produttori del settore primario, ha reso noto, infatti, che ad alcuni suoi associati sono arrivate da Veneto Strade, la società regionale che cura la pianificazione dell'opera, lettere nelle quali si chiede il permesso di accedere ai campi interessati dal passaggio della variante, allo scopo di poter procedere alle indagini geologiche e chimiche dei terreni. Tutte verifiche necessarie per poter procedere, «con urgenza e tempestività», alla progettazione dell'opera.

Certo questa novità costituisce un segnale importante per un intervento al centro di ipotesi e programmi da più di trent'anni. La strada, di cui è previsto l'innesto nel Padovano sulla statale 16 Adriatica e la connessione nel Veronese con la Transpolesana, è stata realizzata per alcuni tratti. Sia nel Padovano, dove sono stati costruiti i primi 10 km

da Monselice a Carceri, che nel Veronese, dove sono stati creati i raccordi con la statale 434 e le provinciali 44 e 44b, per un totale di quattro km, e la variante di San Vito, per altri 2,6 km. All'inizio sembrava che anche la realizzazione dei 23 km mancanti potesse avvenire in tempi contenuti. I cantieri, però, si sono fermati nel 2007. All'appello mancano circa 18 km sono nel Padovano e quasi cinque nel Veronese, dove è previsto l'attraversamento dei territori di Legnago, Minerbe e Bevilacqua, con uno svincolo a Minerbe, un viadotto sulla ferrovia Mantova-Monselice e un ponte sul fiume Fratta.

Solo due anni fa pareva addirittura che la speranza di connettere le due province fosse destinata a rimanere delusa. Lo stop imposto nel 2019 dalla Regione al piano che prevedeva la realizzazione del completamento da parte di un raggruppamento di imprese faceva pensare che non ci fosse più nulla da fare. Soprattutto nel Padovano, però, i sindaci hanno continuato a chiedere una ripresa del progetto. Cosa che si è concretizzata all'inizio del 2020, quando l'allora premier Giuseppe Conte ha firmato un decreto che sanciva il ritorno della competenza all'Anas mentre altri atti statali hanno previsto l'erogazione di 50 milioni per costruirla. ●



San Vito L'innesto al tratto di variante già realizzato a Legnago



# Pediatria, sì al progetto esecutivo «Lavori in due fasi, gara a fine mese»

Dal Ben: andiamo avanti, sul parco delle Mura confronto con la Soprintendenza per ridurre l'impatto

**PADOVA** Magari non giganti, ma pur sempre passi avanti: nel giorno in cui la rinnovata Terapia intensiva pediatrica dell'Azienda Ospedaliera viene restituita in tutto il suo splendore ai «legittimi proprietari» (dopo l'evacuazione immediata di Ferragosto 2017 per gravi problemi strutturali), il direttore generale Giuseppe Dal Ben non può esimersi dal parlare dell'ospedale che verrà. L'analisi parte inevitabilmente dalla nuova Pediatria, che tanto continua a far discutere, anche se lo stesso Dal Ben appare ottimista: «Stiamo procedendo secondo un crono-programma ben definito, tanto che lo scorso venerdì abbiamo approvato il progetto esecutivo. Ora invece stiamo rivedendo il capitolato di gara, perché pur mantenendolo accorpato in un unico appalto, vogliamo suddividerlo in due fasi, ovvero una che riguarda gli scavi e l'altra relativa alla costruzione vera e propria dell'edificio. Abbiamo fatto questa scelta per diminuire in qualche modo i rischi ed evitare così sorprese che durante il primo "step" possano portare a ritardi legati a eventuali richieste di sospensione dei lavori».

La seconda domanda non può che vertere sulle tempistiche della gara stessa: «Già tempo fa avevamo chiesto all'Autorità nazionale anticorruzione di seguirci durante la procedura di gara e stiamo attendendo la loro risposta, ma contiamo nel giro di qualche settimana, possibilmente entro fine maggio, di avere il bando suddiviso nei due ambiti e di poterlo dunque pubblicare». In parallelo, nel frattempo, si lavora «per sviluppare ulteriormente - aggiunge il dg Dal Ben - la questione del "Parco delle Mura", tematica importante che vede la necessità di armonizzare la futura Pediatria con quello che sta

attorno visto che arriva a filo del vincolo: mercoledì scorso insieme a Comune, Regione e agli altri firmatari dell'accordo di programma abbiamo incontrato la Soprintendenza per iniziare a studiare alcune valide soluzioni che garantiscano il minor impatto possibile». Ma non solo, visto che Giuseppe Dal Ben aggiunge un ulteriore tassello: «Abbiamo istituito un gruppo di lavoro per la realizzazione dell'Ospedale della Mamma e del Bambino, che avverrà in un secondo momento». Si tratta dello stabile che affiancherà la nuova Pediatria e che ospiterà le restanti attività cliniche di Ostetricia, Ginecologia e Patologia neonatale: «Sia chiaro - sottolinea il dg Dal Ben - che siamo ancora in una fase più che preliminare, ma i professori Da Dalt, Merigliano, Plebani e Vettor, direttori responsabili dei dipartimenti coinvolti, stanno studiando una sorta di piano di pre-fattibilità legato anche alla costruzione di una torre polifunzionale a fianco del Policlinico, dove troverà spazio il pronto soccorso al piano terra e dove verranno momentaneamente spostati i servizi della clinica ostetrico-ginecologica». La chiusura è riservata al nuovo Ospedale a Padova Est, con Dal Ben che spiega: «Il capitolato di gara per la fattibilità tecnico-economica è stato inviato all'Anac, che ci ha già risposto e quindi direi che ci siamo quasi per la pubblicazione. Anche questo per fine maggio? Non faccio previsioni, l'idea nostra è di correre ma non dipende solo da noi». Eppure qualcosa già di muove: l'Azienda Ospedaliera, infatti, ha stanziato 233mila euro per la realizzazione della recinzione e degli accessi all'area del cantiere del Nuovo Polo della Salute, sempre a Padova Est.

**Gabriele Fusar Poli**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Stile acquario

Una stanza della nuova Terapia intensiva pediatrica: 10 posti letto, 973 mila euro di investimento

## Il reparto

Aperta la Terapia intensiva rinnovata dopo l'evacuazione del 2017. Gruppo di lavoro per l'Ospedale della Mamma e del Bambino



## Mose e salvaguardia di Venezia

## Appello delle imprese a ministro, prefetto e sindacati

## Grandi navi

Oggi l'ok della Camera al decreto. Ordine del giorno della Lega sul terminal a Marghera

**VENEZIA** Al ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini e alla sua vice Teresa Bellanova hanno girato la lettera dell'avvocato Stefano Ambrosini - incaricato dal commissario liquidatore Massimo Miani - che propone il pagamento dei crediti solo per il 30 per cento. Ma poi ieri le imprese del Consorzio Venezia Nuova hanno anche chiesto un incontro ai sindacati, denunciando il rischio che a quelle condizioni «saltino in aria» 70 aziende, che danno lavoro a circa 1500 dipendenti. E sono pronte a scrivere al prefetto Vittorio Zappalorto per avviare un tavolo.

Resta altissima la tensione al Cvn, stritolato dai debiti. Miani, nominato sei mesi fa, si è trovato un buco di 200 milioni e sta cercando di far quadrare i conti. Pochi giorni fa il liquidatore aveva scritto ai consorziati chiedendo che mettessero mano al portafoglio per pagare i 58 milioni di disavanzo dei vari bilanci dal 2014 a oggi. Miani ha più volte spiegato loro la sua posizione: ovvero che le stesse imprese che hanno avuto il vantaggio di ricevere i lavori dal Consorzio senza gara, devono accettare il rischio di coprire il buco. E le ha pure «bacchettate», convinto che si siano schierate al fianco del Provveditorato nella «sfida» sui 538 milioni dei risparmi dai mutui: Miani chiedeva che almeno una parte andassero al Cvn anche per pagare i debiti, ma alla fine ha vinto la linea del provveditore Cinzia Zincone e del nuovo governo, che li ri-

tengono indebiti «aiuti di Stato», e a breve il Cipe li darà a Palazzo X Savi. «O il debito lo paga lo Stato, o lo pagano le imprese», è la linea del liquidatore. Ed è per questo che ritiene che se c'è una porta a cui queste devono bussare, non sia la sua, ma quella del governo o del Provveditorato.

«Non è giusto che la mala gestio dei commissari precedenti, cioè dello Stato ricada su di noi, che in questi 7 anni non abbiamo "toccato palla", visto che il bilancio lo approvavano loro - dice Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva e portavoce delle imprese - Tra l'altro così si mette a rischio non solo la nostra continuità aziendale, ma anche la conclusione del Mose». A chi dice che i lavori potrebbero essere messi a gara in caso di fallimento delle imprese, Rizzo risponde schietto: «I lavori devono andare al concessionario, altrimenti partono le cause», afferma. Di recente era stato pensato di fare una gara la difesa dell'isola di San Marco, ma poi è emerso che fa parte dei lavori del Cvn. Per avere il via libera al piano di ristrutturazione, la proposta di Miani dovrà avere il 60 per cento dei voti favorevoli.

Intanto ieri alla Camera si è discusso del decreto legge sulle grandi navi, che oggi sarà votato così com'è: sarà dunque dato il via al concorso di idee per una soluzione definitiva fuori dalla laguna. La Lega, capitanata dal deputato Alex Bazzaro, ha però fatto approvare al governo un'ordine del giorno in cui si impegna a tenere la Marittima per le navi medio-piccole e fare presto con il nuovo terminal provvisorio alla sponda nord del canale nord di Marghera.

A. Zo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**DA GIOVEDÌ POSA IN OPERA  
 DEL PONTE BAILEY:  
 SP 347 CHIUSA A TRATTI  
 DAL MAS / PAGINA 28**

CIBIANA

# Ponte bailey, da giovedì inizia la posa in opera

Tre giorni di chiusura a tratti sulla Sp347 per sistemare la via alternativa durante la ristrutturazione dello storico manufatto

**Francesco Dal Mas** / CIBIANA

Giovedì Veneto Strade inizierà i lavori di collocazione del ponte bailey sul torrente Boite, fra Cibiana e Venas. È un cantiere complesso, per cui la Sp347 verrà chiusa a tratti nei tre giorni del fine settimana. L'ordinanza della società diretta da Silvano Vernizzi prevede la sospensione del transito venerdì dalle 13 alle 19, sabato dalle 6 alle 19 e domenica dalle 6 alle 13.

«Il cantiere, piuttosto impegnativo, consisterà nell'installazione di un ponte sostitutivo che potrà essere utilizzato mentre si effettueranno i lavori su quello attuale», spiega il sindaco di Cibiana, Mattia Gosetti, «ringraziamo Veneto Strade che, a seguito di numerosi colloqui con i Comuni di Cibiana e Valle, ha proposto una soluzione accettabile per fare fronte a quella chiusura che altrimenti avrebbe impegnato la strada per oltre due mesi».

Il ponte bailey sostituirà quello che Veneto Strade ristrutturerà dopo averlo parzialmente abbattuto, perché la strada è ammalorata ed il manufatto stesso è in condizioni di precarietà. Inizialmente non era previsto; il cantiere del ponte storico avrebbe comportato la chiusura della strada provinciale per più di 60 giorni, senza possibili alternative. Il sinda-

co Gosetti ed i suoi collaboratori si sono battuti per una soluzione meno impattante. Veneto Strade ha compreso la problematica e si è fatta carico del maggiore onere.

A questo punto l'amministrazione di Cibiana si augura che la nuova struttura sia pronta per l'estate. Si sa che immediatamente dopo partirà il cantiere, sempre a cura di Veneto Strade, per la realizzazione dello svincolo fra la statale Alemagna e la Sp347 a Venas, con l'allargamento della sede dell'arteria principale, fino a coprire parzialmente la sottostante pista ciclabile che resterà comunque percorribile.

Per le chiusure del prossimo fine settimana è stato espresso disagio da parte degli operatori turistici di Cibiana e del passo. Per lo stop, ancorché parziale, sono state comunque scelte giornate non di lavoro (ad eccezione del venerdì pomeriggio), poiché nella cittadina opera anche un'importante fabbrica di chiavi, con numerosi lavoratori che provengono dall'esterno. Le località restano raggiungibili da Longarone e, quindi, dalla Val di Zoldo.

Intanto lungo la 347 ci sono altri punti neri a cui porre rimedio, in particolare la frana tra passo Cibiana e Cornegian, in comune di Val di Zoldo. —



Il ponte che dovrà essere ristrutturato sulla strada verso Cibiana

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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

## Ponti nuovi sul Biois e sul Gavon: lavori da 1,3 milioni

**I MANUFATTI SERVONO LA PISTA CICLABILE ED ERANO STATI SPAZZATI VIA PRIMA DA VAIA E POI DA SUCCESSIVE ESONDAZIONI**

### FALCADE

Sono ripresi in questi giorni, dopo la parentesi invernale i lavori per la costruzione di due ponti sulla pista ciclopedonale che collega Canale a Falcade lungo la via Cavallera. Furono divelti dalla furia delle acque in successive alluvioni. Il primo intervento di rifacimento completo riguarda il ponte sul Biois, distrutto dalla piena nei giorni di Vaia. Il guado era stato risistemato provvisoriamente con la posa di alcune tubature e la realizzazione di un piccolo passaggio che però nell'estate 2020 venne a suo volta trascinato a valle. Stessa sorte toccò al ponte situato un po' più a monte sul torrente Gavon, distrutto nel corso di una esondazione dell'estate scorsa.

### SUL BIOIS

I lavori per la realizzazione del ponte sul Biois erano già partiti nell'autunno scorso e poi sospesi per l'arrivo dell'inverno. L'importo complessivo è di 800mila euro di fondi "Vaia" e la ditta che li esegue è la Edil Costruzioni Srl con sede a Sedico. Attualmente sono già stati rea-

lizzati i micropali e sono già state realizzate le fondazioni delle due spalle che sorreggeranno il ponte.

### SUL GAVON

Per il ponte sul Gavon i fondi disponibili sono 500mila euro, sempre di Fondi "Vaia" e la ditta esecutrice dei lavori è la Sici Srl di Fonzaso. In questi giorni si sta predisponendo il cantiere.

### I TEMPI

Per quanto riguarda i tempi di esecuzione di entrambi i ponti, durante l'estate si effettueranno i lavori che avranno come termine l'autunno prossimo, quando i due ponti dovranno risultare ultimati e collaudati, per essere restituiti alla pista ciclopedonale.

### LA COSTRUZIONE

«Il ponte sul Biois- spiega il vice sindaco Gianni Ferrini- sarà realizzato in acciaio e poi sarà mitigato con del legno per un suo inserimento adeguato all'interno dell'ambiente in cui è posto. Questo ponte sarà adeguato al passaggio di pedoni e ciclisti, ma avrà una portata molto ampia, capace di reggere anche al passaggio di mezzi di una certa stazza per garantire una viabilità secondaria di emergenza sulla destra orografica del torrente Biois, se per qualche problema dovesse interrompersi la Provinciale 346 del passo san Pellegrino tra Canale e Caviola».

**Dario Fontanive**

© riproduzione riservata



**San Lazzaro****Primo passo verso l'ospedale nuovo:  
230mila euro per fare la recinzione**

**(E.Fa)** E' atteso entro l'inizio dell'estate il bando di gara per il nuovo ospedale. Lo ha fatto sapere ieri il direttore generale dell'Azienda ospedaliera, Giuseppe Dal Ben, a margine della conferenza stampa d'inaugurazione della nuova Terapia intensiva pediatrica. «Lo studio di fattibilità tecnico-economica è stato inviato all'Anac, che ci ha risposto - ha detto -. E' attiva una corrispondenza sul tema: appena chiudiamo, uscirà il bando di gara. L'intenzione è di correre». Intanto via Giustiniani fa un primo passo "pratico" verso la realizzazione del nuovo ospedale. Sono al via i lavori di realizzazione della recinzione e degli accessi dell'area di cantiere del nuovo polo della salute a Padova Est - zona San Lazzaro per circa 230mila euro. La novità è stata messa nero su bianco in una delibera firmata dal dg. Lo scorso 9 marzo la Crite del Veneto ha autorizzato l'avvio della fase

di progettazione del nuovo ospedale di Padova, che sorgerà nell'area Est della città. Il bando di progettazione prevede un finanziamento di 4,2 milioni di euro. Nella sua conformazione finale, il nuovo ospedale avrà 1.732 posti letto complessivi su due sedi: 963 nel nuovo manufatto e 769 all'attuale Giustiniano, dei quali 50 di ospedale di Comunità. Il costo complessivo è stimato in 590 milioni 511 mila 600 euro, dei quali 481 milioni 692 mila 600 euro relativi all'importo di progetto e 108 milioni 819 mila euro per il costo di attrezzature e arredi. Secondo il modello progettuale, il nuovo ospedale avrà cinque categorie di attività: assistenziale, di formazione, di didattica, di ricerca, di trasferimento tecnologico. Le aree di progetto prevedono 391 posti letto per le degenze mediche, 432 posti per quelle chirurgiche, 90 posti di terapia intensiva.

© riproduzione riservata



# Entro maggio il bando di gara per Pediatria E si studia il piano-mura

► Dal Ben: «Non vogliamo che l'intervento subisca ritardi  
Incontro con la Soprintendenza per il tema del "parco"»

**SONO DA DEFINIRE  
I MATERIALI  
CON CUI REALIZZARE  
LE STRUTTURE  
PER ABBATTERE  
L'IMPATTO AMBIENTALE**

## L'ITER

**PADOVA (E.Fa.)** Corre il progetto di realizzazione della nuova Pediatria, che dovrebbe essere pronta nel 2023. In parallelo è già in via di definizione la seconda fase, che prevede la costruzione di un nuovo edificio per la Ginecologia e Ostetricia. Assieme formeranno l'Ospedale della mamma e del bambino di Padova.

«Come da cronoprogramma - annuncia il dg Dal Ben -, il 7 maggio abbiamo approvato il progetto esecutivo. Stiamo rivedendo il capitolato di gara perché, pur tenendo un unico appalto, vogliamo suddividerlo in due fasi. Una che riguarda lo scavo e un'altra la costruzione dell'edificio. Abbiamo già chiesto ad Anac di seguirci nella procedura di gara e ora stiamo attendendo risposta».

Il prossimo passo sarà pubblicare il bando. «Entro fine maggio dovremo avere il capitolato per la gara d'appalto per la nuova pediatria - spiega Dal Ben -. Il capitolato è stato suddiviso in due ambiti al fine di non avere sorprese durante gli scavi. Altrimenti il rischio è che l'intero intervento

subisca ritardi, con relativa sospensione dei lavori e richieste danni. Distinguendo le due fasi abbiamo diminuito un po' i rischi a cui si può incorrere».

E' risaputo, infatti, che l'area sottostante è ricca di reperti storici risalenti alla necropoli dell'antica Patavium romana. Nel 2016, nel giardino di Oncoematologia pediatrica, sono venuti alla luce due scheletri, risalenti al periodo compreso tra il terzo e quarto secolo dopo Cristo. «Mercoledì scorso abbiamo incontrato la Soprintendenza, il Comune e la Regione - continua Dal Ben - per sviluppare ulteriormente la tematica del Parco delle Mura. E' un tema importante, che vede la necessità di armonizzare la struttura con quello che c'è intorno. Visto che la nuova Pediatria arriva a filo del vincolo, stiamo studiando cosa ci sarà davanti e intorno».

Nel masterplan c'è solo una definizione macro. Ora è da capire quali materiali utilizzare e come utilizzarli, come strutturare il verde per garantire il minore impatto dal punto di vista ambientale e architettonico».

L'opera è da sempre fortemente contestata dalle associazioni culturali e ambientaliste, l'ultimo esposto in Procura risale alla fine del 2020 a firma di dodici cittadini. E' stato costituito il gruppo di lavoro per la progettazione della seconda parte dell'Ospedale della mamma e del bambino che accoglierà ostetri-

cia, ginecologia, patologia neonatale, day hospital, ambulatori pediatrici e laboratori. Ne fanno parte: il direttore del Dipartimento per la salute della Donna e del Bambino, la professoressa Livianna Da Dalt; il direttore del Dipartimento di Medicina, il professor Roberto Vettor e il direttore del Dipartimento di Servizi di diagnostica integrata, il professor Mario Plebani.

Il secondo edificio sorgerà accanto alla nuova Pediatria, al posto dell'attuale area di Ginecologia e Ostetricia. «Siamo nella fase preliminare della realizzazione dell'Ospedale della mamma e del bambino - specifica Dal Ben -. I quattro responsabili dei Dipartimenti stanno studiando un progetto di prefattibilità perché, prima, serve costruire una torre polifunzionale. Si tratta di un edificio che si affianca al Policlinico, che avrà a piano terra il nuovo Pronto soccorso e poi alcuni piani. Proprio in quei piani intendiamo spostare la Clinica ostetrica e ginecologica e la Divisione. A quel punto possiamo procedere con l'ospedale della mamma e del bambino e, una volta finiti i lavori, trasferiamo lì l'area ostetrica e ginecologica. La torre polifunzionale accanto al Policlinico, in definitiva, accoglierà sale operatorie e terapie intensive». Per vincoli architettonici, l'attuale palazzina di Pediatria (il cosiddetto edificio Calabi) sarà dedicata alla didattica e alla ricerca.

© riproduzione riservata





**COME SARÀ** Ecco il rendering della futura nuova pediatria

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

# Lavori in A27, buona la prima «Ma il traffico è già al limite»

**LA VIABILITÀ URBANA  
HA RETTO L'IMPATTO  
DEL CANTIERE  
«ATTENDIAMO DI CAPIRE  
COSA SUCCEDERÀ  
CON I FLUSSI ESTIVI»  
VITTORIO VENETO**

Prima domenica con il cantiere in A27 aperto e la viabilità urbana ha retto. Ma se i flussi viari incanalati sulla statale Alemagna e nel traforo di Santa Augusta nei prossimi fine settimana fossero maggiori, la viabilità vittoriese potrebbe anche andare in tilt, soprattutto la domenica pomeriggio e sera.

«Poteva andare peggio – commenta il sindaco Antonio Miato - La problematica domenica è stata contenuta, ma siamo al limite della possibilità di smaltimento del traffico sulle nostre strade». Colonne e rallentamenti si sono registrati domenica pomeriggio tra le due rotonde del traforo di Santa Augusta, da La Sega a via Carso, poi in Val Lapisina e alla rotonda dell'Emisfero verso San Giacomo di Veglia. Quest'ultimo è un punto nero della viabilità già evidenziato dai flussi di traffico studiati dal Comune. E per questo Autostrade per l'Italia si è impegnata ad eseguire, di qui a fine mese, l'intervento di potenziamento della capacità ricettiva della rotonda, andando a ridurre l'aiuola centrale e creando nelle immissioni più trafficate una doppia corsia.

«Un intervento su cui sono già partiti i ragionamenti fra Au-

tostrade e i nostri tecnici – prosegue il sindaco – con lavori stimati per circa 200mila euro. Abbiamo avuto la comprensione di Autostrade che ci ha creato un problema».

Il cantiere in A27, nella galleria del Monte Baldo con direzione nord-sud, andrà avanti per 20 settimane. E per tutta la durata la canna nord è stata resa a doppio senso. Inevitabili i rallentamenti, soprattutto in occasione delle giornate di esodo verso la montagna e di contro-esodo. Tra i provvedimenti presi da Autostrade c'è quello di chiudere, in ingresso, i caselli di Vittorio Veneto nord e di Fadalto la domenica dalle 16 alle 20 e di indirizzare il traffico da Belluno diretto a sud sull'Alemagna. Così è avvenuto domenica pomeriggio, con la riapertura a doppio senso anche del tratto di statale tra Fadalto e Nove interessato da frane. «C'è stato un governo attivo della viabilità – dà atto il sindaco - Dalle 17.30 di domenica si sono registrate le code tra la rotonda nord e sud del traforo e poi nei pressi della rotonda dell'Emisfero, code lente, con auto che procedevano a rilento, non ferme».

Lo conferma anche l'assessore Bruno Fasan: «Da San Floriano a San Giacomo ci ho messo 32 minuti, rispetto alla ventina di minuti che ci impiego normalmente. Autostrade mi ha detto che l'afflusso di auto era, tra autostrada e auto deviate per la statale, di 1.700 mezzi l'ora. Ora attendiamo di capire cosa accadrà con il traffico estivo».

**Cla.Bo.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'INTERVENTO**  
La viabilità in via Carso  
in una foto d'archivio

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



**Veneto orientale**  
**A4, terza corsia**  
**appello dei sindaci**  
**al commissario**

Un appello al commissario e presidente del Friuli Massimo Fedriga affinché venga fatto il punto preciso sullo stato di avanzamento dei cantieri e della progettazione della terza corsia dell'A4 nel tratto tra Portogruaro e San Donà. È la richiesta arrivata ieri dalla Conferenza dei sindaci.

Infanti a pagina XVII

# Terza corsia sull'A4, appello al commissario

► La Conferenza dei sindaci ha chiesto a Fedriga una ricognizione sull'iter ► Oltre alla nuova concessionaria, pesa il ricorso di Autovie contro il Ministero

**L'ASSESSORE REGIONALE AI TRASPORTI DE BERTI HA ANNUNCIATO UN REPORT DETTAGLIATO SUL CRONOPROGRAMMA DEI CANTIERI IN CORSO**

## PORTOGRUARO

Strada in salita per il completamento della terza corsia dell'A4 tra Portogruaro e San Donà di Piave. Si sono presentati tutti i rappresentanti veneti delle istituzioni, invitati all'incontro con la Conferenza dei sindaci che si è svolto ieri pomeriggio in videoconferenza. Il vertice, a cui hanno preso parte il vicepresidente del Veneto De Berti, l'assessore Calzavara, i parlamentari Andreuzza, Fogliani, Moretto e Spessotto, i consiglieri regionali Barbisan e Zottis e Centenaro per la Città Metropolitana, era stato convocato per fare chiarezza sul mancato completamento della terza corsia nel tratto tra Portogruaro e San Donà. Ad oggi non esiste un progetto definitivo e Autovie Venete ha chiesto i fondi per realizzare l'opera al Ministero delle Infrastrutture.

## NUOVA SOCIETÀ

A complicare il tutto non c'è solo l'autorizzato passaggio da Autovie Venete alla NewCo Società Autostrade Alto Adriatico, ma c'è anche un ricorso al Tar che la stessa Autovie ha presentato per l'annullamento del provvedimento del Ministero sulla "Determinazione del valore dei cespiti devolvibili ai fini della quantificazione dell'indennizzo da subentro". Una situazione parecchio ingarbugliata, appesantita ancora di più dall'assenza, all'incontro di ieri, del Commissario straordinario per l'emergenza in A4, Massimiliano Fedriga. «Il Piano economico finanziario delle opere approvato dalle due Regioni - ha spiegato la deputata di Italia Viva, Sara Moretto - prevede che l'opera si autofinanzi e che non ci debbano essere nuovi trasferimenti da Roma. I soldi che Autovie ha richiesto, e che non possono arrivare dal Recovery Fund, rappresentano una novità rispetto agli atti ufficiali. Se necessario, sarò la prima a sollecitare il Ministero per ulteriori finanziamenti, ma nel frattempo mi chiedo cos'ha fatto in questi ultimi

anni Fedriga per consentire che l'intero progetto venisse completato. È urgente che il commissario ci informi sugli atti che ha prodotto e se, alla luce dei ritardi accumulati per il tratto veneto, abbia rivisto il cronoprogramma che indicava la fine dei lavori entro il 2025. Questo tratto così pericoloso sembra essere figlio di nessuno».

## SINDACI IN ALLERTA

«L'incontro - ha aggiunto il presidente della Conferenza, Gianluca Falcomer - è stato molto utile per fare ordine rispetto ai compiti e ai ruoli dei soggetti coinvolti. Emergono però importanti preoccupazioni: la disponibilità di risorse non è infatti il solo ostacolo. Emergono questioni complesse di carattere giuridico, in special modo lo stallo sulla concessione dell'autostrada e



non ultimo il ricorso al Tar di Autovie. Il vicepresidente De Berti si è fatta carico di redigere un report puntuale per la prossima settimana e ha proposto che la Conferenza e la Regione si trovino con scadenza costante per fare il punto sulle azioni da perseguire. I deputati hanno garantito l'appoggio a livello parlamentare e governativo e il sostegno per convocare un incontro con il Commissario Fedriga. Ha infatti pesato - ha detto Falcomer - l'assenza all'incontro di un rappresentante della struttura commissariale. La Conferenza si è proposta come cabina di regia al fine di promuovere il dialogo tra i diversi attori e per vigilare sull'unico obiettivo possibile: la realizzazione della terza corsia in tempi certi e celeri».

### L'APPELLO

Alcuni sindaci hanno già proposto di rivolgersi al prefetto e di avviare azioni eclatanti per far diventare l'opera un'urgenza nazionale. «Chi ha responsabilità decisionali - ha detto il sindaco di Portogruaro, Florio Favero - deve attivarsi per completare la terza corsia nel tratto più pericoloso dell'A4, che inspiegabilmente è stato tenuto per ultimo». Nel tardo pomeriggio la segreteria di Fedriga si è scusata con il sindaco Falcomer per l'assenza del presidente, che ha dato la propria disponibilità a partecipare ad un prossimo incontro.

**Teresa Infanti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## SINDACI SULLE BARRICATE

Favero: «Chi ha responsabilità decisionali deve attivarsi per completare l'allargamento del tratto più pericoloso»



TRATTO A RISCHIO Lo snodo di Portogruaro dell'A4 nel punto di confluenza con l'A28

**PAZIENTE RICOVERATO UN ANNO IN ATTESA DI UN CUORE, ORA STA BENE**

# Nuova Rianimazione dei bimbi letti in un mare di pesci dipinti

Nel 2017 erano dovuti “scappare” da Pediatria a causa di gravi problemi strutturali, “rifugiandosi” in Clinica Ostetrica, dove per quattro anni non hanno smesso di lavorare, tra mille difficoltà – dalla gestione degli spazi a quella degli isolamenti – fino ai ieri, quanto la Terapia Intensiva Pediatrica è tornata “a casa”. Una casa ristrutturata, adeguata e resa più accogliente, a misura dei bambini che spaventati di finire «in quel buio sommersibile» – così definivano il reparto – ora si troveranno a galleggiare in un mare di pesci colorati, dipinti anche sul soffitto, prima cosa che vedono al loro arrivo, da Silvio Irilli. Un “ritorno” festeggiato dai direttori del dipartimento, Liviana Da Dalt e Giorgio Perilongo, del reparto, Andrea Pettenazzo, dal dg Giuseppe Dal Ben e dal presidente di Salus Pueri Fabio Pinelli, ma soprattutto da medici e infermieri che in questi anni hanno colmato con la loro dedizione i limiti strutturali imposti dal trasloco e a cui è andato un lungo e sentito applau-

so. Tra loro anche il professor Chiandetti, presente come negli anni Novanta, assieme a Da Dalt e Pettenazzo, quando la Terapia Intensiva pediatrica gettava le basi – su intuizione del professor Franco Zacchello – per diventare l'eccellenza che è oggi, punto di riferimento a livello nazionale con i suoi 500 bambini – dai neonati ai 18-20 anni – accolti nella fase di maggior gravità e prognosi incerta ogni anno: in trent'anni oltre 10 mila di loro sono stati curati con le tecniche più avanzate (come l'Ecmo), alcuni fermandosi poche ore, altri molto di più, come il bimbo ricoverato in attesa di un cuore per un anno intero: oggi è a casa e sta bene. Ma non per tutti c'è un lieto fine: il 4 e il 6% non ce la fa.

La ristrutturazione, costata 973 mila euro, ha interessato un'area di 340 metri quadri con 10 posti letto, con due stanze da quattro e due singole per gli isolamenti. In questi letti colorati verranno accolti due piccoli trapiantati di fegato. —

S.ZAN.



I lettini colorati in Terapia Intensiva Pediatrica



LE GRANDI OPERE

Arriva il via libera al progetto esecutivo della nuova Pediatria

ZANETTI / PAGINA 19



# Pediatria, via libera al progetto esecutivo Dal Ben: «Lavori in gara entro fine mese»

Primo incontro sul Parco delle Mura. Per inizio estate previsto anche il bando per realizzare il Polo della Salute

**Deciso l'affidamento dell'incarico per la recinzione del cantiere dell'ospedale S.Lazzaro**

**Simonetta Zanetti**

Avanti tutta, malgrado le polemiche. Inesorabile, continua sulla strada tracciata la marcia dell'Azienda Ospedale Università per realizzare la nuova Pediatria che si appresta a percorrere uno snodo fondamentale: arrivare a bandire i lavori entro la fine del mese. A inizio estate prevista anche la pubblicazione di un altro bando – questa volta di progettazione – altrettanto atteso, quello per il Polo della Salute.

Intanto venerdì scorso il management di via Giustiniani ha approvato il progetto esecutivo. Pressoché contemporaneamente, ha preso il via lo studio sul discusso Parco delle Mura: mercoledì si è tenuto un incontro per lo sviluppo della prima parte del progetto, ovvero quella antistante la nuova Pediatria. «Noi stiamo correndo» assicura il direttore generale dell'Azienda Giuseppe Dal Ben.

**LO STATO DELL'ARTE**

In queste ore è in corso la revisione del capitolato di gara

per la Pediatria: «Pur procedendo con un appalto unico, vogliamo suddividerlo in due fasi, una che riguarda lo scavo e un'altra per la costruzione del nuovo edificio» spiega il manager di via Giustiniani «questo perché non vogliamo correre il rischio di avere sorprese durante gli scavi con il pericolo di arrivare alla sospensione dei lavori che ritarderebbero tutto l'intervento. Dividendo l'attività in due fasi abbiamo diminuito un po' i rischi» assicura «l'altro motivo che ci ha portato a puntare su una divisione dell'appalto è il fatto che abbiamo chiesto all'Anac di seguirci nella procedura di gara e stiamo attendendo la risposta». Prossimo passo quindi, verosimilmente entro fine del mese, poter dare il via libera al bando con il capitolato di gara suddiviso in due ambiti.

Intanto, come detto, Azienda, Comune, Regione e Soprintendenza hanno cominciato a discutere sulle opzioni per sviluppare ulteriormente la tematica del Parco delle Mura. «Questo è un altro tema importante che vede la necessità di armonizzare la Pediatria che sorgerà a ridosso del vincolo, con quello che sorgerà sia davanti che intorno ad essa» aggiunge Dal Ben.

**OSPEDALE MAMMA E ABBINO**

Inoltre è stato istituito un gruppo di lavoro per la seconda fase della realizzazione dell'Ospedale della donna e del bambino di cui fanno parte i direttori dei Dipartimenti Didattico-Scientifici-Assistenziali Integrati, ovvero, oltre a Liviana Da Dalt (Salute della Donna e del Bambino), Roberto Vettor (Medicina dei Sistemi), Stefano Merigliano (Chirurgia) e Mario Plebani (Servizio di Diagnostica Integrata): «Stanno studiando una sorta di prima prefattibilità della seconda fase» spiega Dal Ben «ovvero per la progettazione dell'altra parte dell'Ospedale della donna e del bambino. «Nella nuova Pediatria con 155 posti letto per i bambini, verranno collocate tutte le attività di ricovero» spiega la professoressa Liviana Da Dalt «mentre nel secondo edificio verranno raggruppate tutte le attività di Ostetricia e Gineco-



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

logia, la Patologia neonatale, il Day hospital, ambulatori e laboratori. Al Calabi, invece, resterà l'attività didattica e di ricerca».

Di fatto la seconda fase sarà una sorta di domino con la costruzione di un nuovo edificio Polifunzionale – costruito entro il 2026 – lungo via Giustiniani, già sede di cucine e spogliatoi che verranno demoliti. La nuova struttura, in un primo momento ospiterà in via transitoria servizi quali Ostetricia a Ginecologia, in attesa

di diventare la casa ultima del nuovo Pronto Soccorso, oltre a Radiologia e Traumatologia. Infine, una terza fase avrà inizio nel 2026 con la demolizione della Clinica Ostetrica e i relativi annessi e l'avvio della costruzione dell'Ospedale **SAN LAZZARO**

Sul fronte del nuovo Polo della Salute, infine, approvata la delibera per la realizzazione della recinzione e degli accessi dell'area di cantiere di San Lazzaro sugli elaborati redat-

ti dall'ingegner Edi Morandin di Cittadella; previsione di spesa dei lavori, per cui è previsto l'affidamento diretto, di 233.000. L'obiettivo è di bandire il progetto a inizio estate. «Per il nuovo ospedale abbiamo inviato il capitolato di gara per la fattibilità tecnico-economia all'Anac che ci ha risposto» conclude Dal Ben «è in corso una corrispondenza e appena si chiude, usciamo con il bando per la progettazione, ma credo che ormai ci siamo quasi». —



Il rendering della nuova Pediatria: la realizzazione dell'edificio verrà messa a bando tra qualche settimana

## IL CALENDARIO

**5 maggio**

Incontro sul Parco delle Mura

**7 maggio**

Approvazione del progetto esecutivo

**Fine maggio**

Bando per i lavori

**Fine 2023**

Inaugurazione nuova Pediatria



La dottoressa Liviana Da Dalt  
Sopra, il dg Giuseppe Dal Ben

IL CASO MOSE

**Cacciari: «Grave che ora paghino le imprese più piccole»**

«Sulla questione Mose, è vergognoso che vogliano far pagare alle piccole imprese». Questo il parere di Massimo Cacciari. VITUCCI / PAGINA 15

L'EX SINDACO ALL'ATTACCO

**Cacciari: «Inaudito che adesso paghino le piccole imprese Il Mose? Un disastro»**

Il filosofo ricorda la denuncia sullo scandalo corrosione. «Vergognoso che nessuno abbia indicato soluzioni»

**Alberto Vitucci**

«Inaudito che nessuno abbia risposto dopo le denunce dello stato precario in cui si trova il Mose sott'acqua. Vergognoso che adesso vogliano far pagare le piccole imprese, proprio quelle che hanno più sofferto nei lunghi anni del monopolio. Il Mose è stato una sciagura, anche se oggi è ovvio tutti ci auguriamo che funzioni. Il ministro Giovannini ha il dovere di darci notizie e di tranquillizzare l'opinione pubblica». Massimo Cacciari torna sul tema della grande opera. La sua denuncia sullo stato di degrado e la mancata manutenzione aveva fatto scalpore, un mese fa. Ma dalla politica, dai commissari e dalle istituzioni risposte zero.

**Cosa ne pensa di questo silenzio?**

«Trovo semplicemente inaudito che da quella de-

nuncia della corrosione che avanza non siano arrivate risposte, assicurazioni. Non si trattava di un pettegolezzo. Ma di una denuncia corredata da fotografie e da rapporti dei tecnici. Che proprio per i mancati interventi si sono dimessi per protesta».

**Non ci sono i soldi dicono.**

«Anche se non hanno i soldi intanto rispondano.. I soldi arriveranno. Ma qualcuno deve spiegare come si è arrivati a questo punto».

**Adesso le piccole imprese hanno saputo dal commissario Miani che non saranno pagate per cercare di salvare il Consorzio dal fallimento.**

«E' davvero inaudito che adesso chi deve rimetterci le penne siano queste piccole realtà. La città negli ultimi vent'anni ci ha rimesso tantissimo. Con il blocco della manutenzione e dei finanziamenti ai privati per i restauri,

la corruzione dilagante. Dal punto di vista economico, etico e sociale il Mose è stata una sciagura per questa città».

**Ma adesso è quasi finito.**

«Non mi hanno ascoltato. E adesso faccio il tifo perché funzioni. Dovrebbe essere concluso il 31 dicembre. Ma i cantieri sono bloccati, i lavori fermi».

**Dopo gli anni d'oro, adesso il Consorzio rischia il fallimento. I commissari stanno tentando la ristrutturazione del debito.**

«E bloccano 20 milioni di pagamenti alle piccole imprese».



se? Ma per piacere!: sono le stesse già penalizzate dal Mose. Tutte hanno dovuto fare i "clienti" del Mose. Negli anni in cui ero sindaco ricevevo decine di telefonate che mi scongiuravano di intervenire perché i lavori andavano tutti alle grandi imprese. A loro andava soltanto qualche briciola. Adesso era il momento di farle lavorare. Con i restauri necessari dell'Arsenale, contratti già firmati tre anni fa e mai onorati».

### **Torniamo al problema dei soldi che non ci sono.**

«I soldi li trovino, chiedano ai potenti che fine hanno fatto i finanziamenti promessi. E si ricordino che oltre al Mose c'è la laguna, la manutenzione della città».

**Nell'agenda ora c'è il vertice dei ministri dell'Economia del G-20. Il commissario Spitz vuol mostrare la meraviglia dell'ingegneria italiana al mondo.**

«Speriamo che vada su e giù... Ma sicuramente andrà su e giù. Solo che il lavoro non è finito lì. Come ho predicato inascoltato per anni il vero problema sarà la manutenzione sott'acqua. I costi della manutenzione, un lavoro

che non finisce mai. E come denunciato un mese fa di quel lavoro non si vede neanche l'inizio. Le cerniere e i meccanismi sono attaccati dalla corrosione. E, ripeto, la cosa vergognosa è che nessuno si sente in dovere di dare risposte».

### **Lei è sempre stato contrario al Mose.**

«Avevo detto fin dall'inizio che era un progetto sbagliato. Che con quei soldi avremmo potuto finanziare tanti altri interventi contro l'acqua alta. Non sapevamo allora che rubavano, ma sapevamo che il progetto era sbagliato».

### **E il punto debole, lei sostiene ancora oggi, è la manutenzione.**

«Ma certo! E adesso di fronte alla denuncia durissima dei due esperti del Provveditorato è ora di dare risposte. Di indicare soluzioni. Altrimenti sul Mose ci andremo a pescare i peoci, e bisognerà pregare ogni volta che lo tiriamo su».

### **Risposte politiche o tecniche?**

«Come ho detto la politica si deve prendere le sue responsabilità. Invece si tira a campare». —

## LA DENUNCIA

### «I corrotti forse hanno pagato gli incompetenti no»

«Il Mose? Il più grande scandalo mondiale in tema di lavori pubblici dal Secondo Dopoguerra». Così Massimo Cacciari sull'Espresso un mese fa, in un suo pezzo pubblicato insieme alla nostra inchiesta sul «Mose marcio». Corrosione, ruggine, materiali scadenti. E i due esperti che si dimettono per protestare contro i mancati interventi. «Scandalo annunciato», scriveva Cacciari, «hanno pagato, si fa per dire, i corrotti. Ma gli incompetenti non saranno chiamati a risponderne».



MIRA

# Sicurezza sulla Romea in autunno i cantieri Anas investe 14 milioni

MIRA

Al via entro l'autunno ai lavori di messa in sicurezza della Romea finanziati da Anas. Questo il periodo di avvio del primo cantiere che sarà, anticipa il sindaco di Mira Marco Dori, quello della bretella di immissione da Malcontenta al posto del semaforo attuale che genera code e rallentamenti. Poi partiranno i lavori per realizzare le rotatorie e i sottopassi ciclopeditoni. «In queste settimane», spiega Dori, «sono partite le procedure di esproprio, come in via Malcantone. Gli uffici hanno confermato che stanno raccogliendo gli ultimi pareri per l'avvio dei lavori. La prima opera che sarà avviata è la realizzazione della bretella di collegamento con la Romea in via Malcantone. La messa in sicurezza della Romea è una priorità per il nostro territorio e per tutti i Comuni attraversati dalla statale. Quando saranno completati i lavori, avremo una viabilità più sicura, meno incidenti e maggiore sicurezza per tutti».

Gli interventi in programma riguardano principalmente gli incroci noti per la loro pericolosità: quello di Giare, quello vicino all'ipermercato Lando e l'immissione verso il centro di Malcontenta e l'area industriale ex Pansac. Nel pacchetto di interventi messi in

programma da Anas con un investimento nel territorio mirese di 14,4 milioni di euro c'è anche la realizzazione di sottopassaggi ciclopeditoni e la messa in sicurezza delle pensiline degli autobus. Per la bretella di via Malcantone e la rotatoria di innesto con via Giare è stato redatto il progetto definitivo. Per la realizzazione della rotatoria tra via Bastie a Dogaletto e la Romea sono in corso il reperimento dei pareri e le procedure di acquisizione dei sedimi necessari. In corso c'è anche l'iter per la redazione della progettazione esecutiva. È in fase di affidamento la progettazione della bretella che collegherà la rotonda di Malcontenta con via Bastie, in modo da risolvere il problema dell'immissione sulla Romea dei mezzi pesanti diretti alla Poligof, ex Pansac. A chiedere la immediata messa in sicurezza dell'attuale Romea sono i comitati della zona.

Intanto ieri sulla Romea, fra Lughetto e Rosara, dalla mattina al tardo pomeriggio si sono verificate code e rallentamenti in entrambi i sensi di marcia a causa dello sfalcio dell'erba a ridosso del canale Novissimo e dell'area arginale a ridosso della laguna. I lavori continueranno nei prossimi giorni, a dirigere il traffico ci saranno i movieri. —

A.AB.

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



L'IMBUTO DELLA A4

# «Un grande lavoro di squadra per realizzare la terza corsia»

La conferenza dei sindaci del Veneto orientale: «I soldi si devono trovare»  
L'assessore Calzavara: «La prossima settimana un incontro importante»

SAN DONÀ

Un grande lavoro di squadra per arrivare il prima possibile alla terza corsia in A4 e risolvere passo dopo passo tutti anche i molteplici problemi del territorio. Ieri pomeriggio si è tenuta la riunione della conferenza dei sindaci del Veneto orientale ha gettato le basi per un nuovo patto tra primi cittadini, deputati, assessori e consiglieri regionali e tutti gli attori coinvolti.

Ormai la necessità della terza corsia tra San Donà e Portogruaro è ritenuta da tutti una priorità e attendere fino al 2025, una delle date finora annunciate da Autovie Venete per l'inizio dei lavori, è ritenuto da tutti inaccettabile. Il presidente della conferenza dei sindaci, **Gianluca Falcomer**, sindaco di Cinto, ne è certo. «Ci siamo sentiti per fare il punto» spiega Falcomer «E abbiamo capito che dobbiamo procedere assieme, uniti, affrontando ogni singolo problema. La terza corsia, in questo momento priorità assoluta, ma anche l'erosione e tutto quello di cui ha bisogno il Veneto orientale. E lo possiamo fare soltanto se lavoreremo assieme e a tutti i livelli. In questo momento servono gli oltre 400 milioni di euro per la realizzazione del

tratto e devono essere trovati. C'è già un'interrogazione delle deputate della Lega Andreuzza e Fogliani al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Giovannini».

La risposta è dunque prima di tutto politica, per riconoscere un'importanza strategica dell'opera. Anche il sindaco di San Donà, **Andrea Cereser**, è in piena sintonia: «Dobbiamo capire chi metterà i soldi, se lo Stato, Autovie o chi avrà in concessione il tratto, o entrambi, atteso che il Recovery Fund non prevede risorse per queste opere». Il sindaco di San Michele al Tagliamento, **Pasqualino Codognotto**, che coordina anche i sindaci della costa veneta, è esterrefatto: «Non capisco perché ancora ci troviamo a parlare di un'opera che dovrebbe essere già realizzata, perché abbiamo bisogno di sicurezza, di fluidità del traffico e non possiamo attendere ancora. La terza corsia è strategica anche per il turismo sulla costa veneziana che è collegata ai caselli di riferimento sul tratto in questione».

In collegamento ieri anche le deputate Andreuzza e Fogliani della Lega, Moretto per Italia Viva e Spessotto dell'M5s, poi i consiglieri regionali, tra cui Fabiano Barbisan e Francesca Zottis, e l'assessore regionale al bilancio,

Francesco Calzavara.

«Faremo il punto la settimana prossima» assicura **Francesco Calzavara**, «per discutere del passaggio da Autovie alla società Alto Adriatico e capire i ritardi e i motivi dovuti a lungaggini burocratiche a Roma. E avremo un documento più preciso su cui ragionare».

La prossima settimana è fissato dunque un nuovo fondamentale incontro in cui l'assessore regionale alla viabilità, **Elisa De Berti**, illustrerà una relazione dettagliata sull'argomento. Ci sono anche associazioni che sul territorio si stanno battendo ormai da lustri, spesso inascoltate dalla politica. Tra queste, l'associazione Veneto orientale, con il presidente Lino Bellato, che vede tra i fondatori l'ex presidente di Autovie Venete, ed ex deputato, Luciano Falcier. Voci che hanno gridato in un deserto politico e amministrativo che per troppi anni ha significato morti, feriti, code infinite sulle nostre strade. Nel momento in cui è chiaro a tutti il ritardo che stiamo pagando, vengono però a mancare proprio le risorse. La scusa migliore per non decidere ancora e rinviare con il rischio di pagare un prezzo altissimo. —

GIOVANNI CAGNASSI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



## LA POSIZIONE DEL PD

### «La Via del mare sia sostenibile per l'ambiente»

«Il Pd del Veneto Orientale sull'autostrada del mare ha una posizione chiara e ben delineata». Il segretario territoriale, Enrico Franchin, risponde alle voci di divisioni, soprattutto tra San Donà e Jesolo. «Dovrà essere realizzata rispettando i criteri di sostenibilità ambientale e impattando il meno possibile sull'ambiente oltre a evitare di isolare i comuni. Importantissime le opere di mitigazione boschiva contro l'inquinamento acustico e atmosferico, come la salvaguardia di aree di pregio ambientale. Fa specie leggere che nel dibattito politico poco si sia parlato di questo aspetto considerando un territorio naturalistico importante da preservare e la svolta di finanziamenti green che abbiamo a disposizione».



L'ultimo maxi tamponamento che ha coinvolto tre Tir sull'autostrada A4

**BREVI**

**EDILIZIA**

## **Edac in crescita sul mercato spagnolo**

EdiliziAcrobatica (Edac) ha siglato il contratto preliminare per l'acquisizione di un ramo di azienda di Accés Vertical, azienda spagnola operante nel settore dell'edilizia su fune (autorizzata alla manutenzione della Sagrada Familia), per un controvalore pari a 450mila euro. Prosegue così l'internazionalizzazione di Edac, a due anni dall'ingresso sul mercato francese, dove è presente con la controllata EdiliziAcrobatica France SaS.

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



**Superbonus 110%**

Lavori infrannuali, detrazione anche senza invio Enea — p.31

# Detrazione anche per lavori infrannuali senza invio Enea

**In dichiarazione.** Il bonus spetta sulle spese per interventi iniziati dopo il 5 ottobre 2020 e non ancora ultimati né resi noti all'Enea



**La detrazione di spese dello scorso anno può comunque iniziare anche nel modello Redditi o 730 del 2022**

**Luca De Stefani**

**V**ia libera alla detrazione nel modello Redditi 2021 o 730/2021, relativi al 2020, per i pagamenti effettuati nel 2020 per l'ecobonus o il super ecobonus al 110%, anche se i lavori non sono ancora ultimati e non è stata inviata la comunicazione all'Enea, entro 90 giorni dalla fine dei lavori o dal collaudo.

Questa possibilità non sarebbe scontata per i lavori iniziati dal 6 ottobre 2020, in quanto il nuovo decreto requisiti tecnici del ministero dello Sviluppo economico del 6 agosto 2020, applicabile all'ecobonus o al super ecobonus, non prevede alcuna norma particolare per i pagamenti effettuati nel 2020, per lavori ancora da terminare e in assenza di comunicazione all'Enea, a differenza di quanto previsto dall'articolo 4, comma 1 quater, decreto del ministero dell'Economia del 19 febbraio 2007, applicabile per i lavori dell'ecobonus (anche al 110%) iniziati prima del 6 ottobre 2020. Per gli interventi iniziati dopo il 5 ottobre 2020, infatti, la possibilità di applicare il principio di cassa, a prescindere da asseverazioni e comunicazione all'Enea, è contenuto nella Faq Enea 3.E, ex 28, del 25 gennaio 2021.

**Lavori prima del 6 ottobre 2020**

Per i lavori dell'ecobonus iniziati prima del 6 ottobre 2020 (anche al 110% con spese sostenute dal 1° luglio 2020) è la norma a prevedere che il contribuente possa «usufruire della detrazione spettante per le spese sostenute in ciascun periodo d'imposta, a condizione che attesti che i lavori non sono ultimati» (articolo 4, comma 1 quater, Dm Mef del 19 febbraio 2007). Quindi la detrazione fiscale per le spese già sostenute può essere utilizzata, anche se, non essendo ancora ultimati i lavori, non è stato ancora completato l'iter procedurale con la comunicazione all'Enea (risoluzione 11 luglio 2008, 295/E).

**Lavori dal 6 ottobre 2020**

Questa regola vale anche per i lavori dell'ecobonus (anche se al 110%) iniziati dopo il 5 ottobre 2020, ma non in base al nuovo decreto requisiti del ministero dello Sviluppo economico del 6 agosto 2020, il quale ha sostituito i decreti del ministero dell'Economia del 19 febbraio 2007 e dello Sviluppo economico 11 marzo 2008, senza prevedere alcuna disciplina per i lavori a cavallo d'anno. Solo per la Faq Enea 3.E, ex 28, del 25 gennaio 2021, infatti, per queste detrazioni fiscali «vige il criterio di cassa e, quindi, quanto pagato in un determinato anno potrà iniziare ad essere portato in detrazione con la denuncia dei redditi dell'anno successivo», indipendente dall'invio all'Enea della comu-

nicaione, che è necessaria entro 90 giorni dalla fine dei lavori.

**Scelta e non obbligo**

Questa è una scelta e non un obbligo, in quanto la detrazione delle spese dello scorso anno può iniziare anche nel modello Redditi 2022 o 730/2022, relativi al 2021, assieme alle altre spese sostenute nel 2021, se la fine dei lavori avviene nel 2021. Invece, se i lavori dell'ecobonus (anche al 110%) sono terminati nel 2020, la detrazione dei pagamenti del 2020 deve iniziare nella dichiarazione relativa all'anno di pagamento, se si applica il classico criterio di cassa dei soggetti Irpef.

**Cessione o sconto in fattura**

In caso di opzione per la cessione a terzi o lo «sconto in fattura», anche tramite Sal, dei crediti per bonus edilizi (dal 110% in giù) non è sufficiente il sostenimento delle spese ma serve che queste siano accertate, cioè riguardino lavori già effettuati per l'eventuale quota indicata nel Sal, e che si concluda l'iter con le eventuali asseverazioni e comunicazioni all'Enea o al Comune.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'INTERPELLO****Nel 110% le spese fatturate dagli Erp**

Le spese fatturate ai soggetti che gestiscono patrimoni di edilizia pubblica, per servizi legati agli interventi di ristrutturazione, rientrano nel perimetro del superbonus. A spiegarlo è l'agenzia delle Entrate, con l'interpello 321, pubblicato ieri. Il caso riguarda l'ente gestore del patrimonio di edilizia pubblica (Erp) di alcuni Comuni che, tra le altre cose, svolge attività di fornitura di servizi tecnici e di progettazione. Questo ente potrebbe fornire i suoi servizi a promotori privati che intendano effettuare interventi in project financing su edifici dell'Erp stesso. La domanda è se le spese fatturate all'interno di questo schema possano rientrare nel superbonus. In generale, l'interpello ricorda che gli Iacp, comunque qualificati, sono inclusi nel perimetro del

superbonus, in base a quanto spiegato a più riprese dall'agenzia delle Entrate. Nello specifico, le spese per i servizi resi al promotore del project financing «potranno essere ammesse al superbonus», nel rispetto di ogni altra condizione e adempimento richiesti dalla norma agevolativa. Quindi, bisognerà ovviamente rispettare il perimetro oggettivo e soggettivo della norma. Bisogna solo considerare che la detrazione spetta esclusivamente per i costi «strettamente collegati alla realizzazione degli interventi». In questo caso, allora, non possono rientrare tra le spese che danno diritto al superbonus gli oneri legati alla gestione degli edifici, in linea con quanto già affermato per gli amministratori di condominio.

**—G.L.L.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Sismabonus acquisti, cessioni da formalizzare entro il 30 giugno 2022



**L'immobile demolito può essere censito in categoria A/1 e accedere comunque all'agevolazione**

## Le risposte

**Fabrizio Dominici  
Giorgio Gavelli**

**S**alvo proroghe, gli atti di cessione degli immobili da parte delle imprese di costruzione o di ristrutturazione immobiliare, da effettuarsi entro 18 mesi dalla fine lavori di demolizione e ricostruzione in zona sismica 1, 2 o 3 in favore di soggetti aventi diritto al superbonus, devono intervenire entro il 30 giugno 2022.

In questa ipotesi, infatti, non si applica la proroga al 31 dicembre 2022 prevista dal comma 8-bis dell'articolo 119 del Dl n. 34/2020 nel caso in cui alla data del 30 giugno 2022 siano stati effettuati lavori per almeno il 60 per cento dell'intervento complessivo, nemmeno quando l'unità immobiliare acquistata sia compresa in un fabbricato condominiale. È una delle indicazioni contenute nella risposta ad interpello resa nei giorni scorsi dalla direzione regionale delle Entrate dell'Emilia-Romagna (prot. n. 909-350/2021).

Nel caso esaminato la società istante è titolare di un permesso di costruire rilasciato da un Comune della Riviera adriatica classificato in zona sismica 2, per la realizzazione di opere di demolizione e ricostruzione di un fabbricato residenziale. L'intervento, che consentirà la riduzione di due classi del rischio sismico dell'edificio, prevede una variazione volumetrica rispetto all'edificio preesistente derivante dallo sfruttamento dell'indice di edificabilità dell'area ed è stato

classificato dal Comune come di «nuova costruzione».

La Dre, in primo luogo, conferma che, diversamente da tutti gli altri bonus edilizi, il cosiddetto «sismabonus acquisti» si applica anche a questa tipologia di interventi e non solo a quelli classificabili come di «ristrutturazione». E questa peculiarità – come emerge anche dalle risposte a interpello 557/2020, 97/2021 e 191/2021 – si estende anche all'ipotesi in cui la detrazione non sia quella originariamente prevista dal Dl 63/2013 (75%-85%), ma quella rafforzata del 110% di cui all'articolo 119 del decreto Rilancio 2020, sempre nel limite di spesa di 96mila euro per unità immobiliare (pertinenze comprese). Del resto la disposizione agevolativa ammetteva la variazione volumetrica anche quando (prima del Dl 76/2020) tale concetto era estraneo alla ristrutturazione.

Con riferimento alla tempistica entro cui cedere le unità immobiliari affinché gli acquirenti fruiscono del superbonus, l'Agenzia ribadisce che il rogito deve intervenire (oltre che nel termine di 18 mesi dalla fine lavori) entro il 30 giugno 2022 (si veda anche la risposta ad interpello 103/2021), non essendo possibile fruire dell'estensione a tutto il 2022, in presenza di lavori già eseguiti al 30 giugno per almeno il 60%, perché riservata ai condomini e agli edifici con unico proprietario composti da due a quattro unità immobiliari. E ciò a dispetto del fatto che le unità immobiliari cedute a fine intervento saranno comprese in un edificio condominiale.

In merito all'obbligo dei professionisti incaricati di attestare la congruità delle spese ai sensi dell'articolo 119, commi 13 e 13-bis, del Dl 34/2020, la Dre afferma che, in questo caso, essa non debba intervenire, poiché l'agevolazione si cal-

cola sul prezzo dell'unità immobiliare e non sulle spese sostenute per gli interventi agevolati (risposta ad interpello 190/2021).

Va, comunque ricordato che, per il superbonus, l'immobile compravenduto, pur essendo abitativo, non deve appartenere alle categorie catastali A/1, A/8 e A/9 (queste ultime se non aperte al pubblico), in base al comma 15-bis del più volte citato articolo 119. Questa condizione, secondo la risposta ad interpello della direzione centrale dell'Agenzia 318/2021 diffusa proprio ieri, deve essere rispettata con riferimento alle unità cedute ma non all'immobile di partenza (quello demolito), che può essere censito anche in categoria A/1.

Più complessa è la risposta ad interpello 320/2021, sempre in tema di sismabonus acquisti, nella quale si affronta il caso di una società che subentra nel permesso edilizio del precedente proprietario che aveva fatto demolire il fabbricato e ceduto l'area edificabile. Il problema, in questa situazione, non è tanto costituito dal fatto che i lavori di miglioramento sismico sono stati affidati a terzi, quanto che l'impresa originariamente appaltante deve essere un'impresa astrattamente idonea a eseguire questi lavori.

Questa astratta idoneità è ritenuta sussistente dall'Agenzia, a titolo esemplificativo, con la verifica del codice attività Ateco oppure attraverso la previsione, espressa nell'oggetto sociale, dell'attività di costruzione o di ristrutturazione immobiliare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL FOCUS PROVINCIALE

# Il business di poli e mega strutture lungo gli assi che dividono la Marca

**Feltrina e Pontebbana trainano i nuovi insediamenti anche con l'arrivo dell'autostrada Spv Terraglio e Treviso-mare le altre linee di sviluppo**

Cardo e decumano della provincia di Treviso. Assi cartesiani che dividono in quattro macro aree la Marca, ma che rappresentano i vettori lungo i quali si gioca la grande partita dei poli commerciali. Parliamo della **Feltrina**, che unita idealmente alla **Treviso mare** rappresenta di fatto il taglio che da nordovest porta a sudest. E della **Pontebbana**, che assieme al **Terraglio**, da cui trae origine (non a caso è tutta SS13), guida tutto il traffico da sud a nord e viceversa. Nastri d'asfalto lungo i quali negli ultimi anni si è concentrato l'interesse dei grandi fondi di investimento e dei colossi dell'edilizia e del commercio.

Il **Montello Hill** è l'ultimo tassello e sorgerà non a caso lungo il tracciato di quella Pedemontana che collegherà proprio Feltrina e Pontebbana, le cui ricadute sul traffico e sul territorio oggi sono ancora tutte da scoprire e pesare. Un primo indizio c'è, e sono proprio i 60 mila metri quadrati della Ca.Bi. tra Trevignano e Montebelluna.

Ma vale la pena contare in tanto quel che c'è. A **Crocetta**, lungo la Feltrina, c'è il piano di espansione da 46 mila metri quadrati dell'attuale area commerciale; sempre lungo la statale, ma a **Cornuda**, c'è la grande area commerciale da 50 mila metri quadrati divisa in diversi lotti e diverse sigle ma ormai "centro commerciale" a tutti gli effetti. A **Pederobba** la E.Ma.Price., società di settore specializzata, ha dato vita all'Iperosano riqualificando e ampliando vecchi spazi commerciali. E siamo nell'arco di una manciata di chilometri verso nord. Vogliamo scendere? Facendo finta di non vedere i negozi dell'area commerciale-ar-

tigianale-direzionale **Feltrina nord di Signoressa**, si arriva dritti al maxi supermercato **Ali a Postioma**, 6.000 metri quadrati di market con servizi che aprono la strada per **Treviso** dove, a distanza di qualche chilometro da Ali c'è il Lando (altri 4.000 metri circa) al fianco del quale è già prevista la realizzazione di un'altra area (Feltrina 6) da 14 mila metri quadrati con 9000 tra direzionale e commerciale. Non si vede ancora ma c'è, aleggia sull'area in attesa magari che si sblocchi anche la partita del **IV lotto** della tangenziale, che un domani collegherà direttamente Feltrina e tangenziale unendo Postumia e Treviso Mare. In attesa c'è il **centro commerciale** che Ali sta finendo di edificare davanti all'aeroporto in un'area da 14 mila metri quadrati circa.

A quel punto, seguendo la discesa verso sudest, dalla Feltrina si può decidere se dirigersi al centro commerciale di **Olmi** lungo la Postumia, o imboccare la via del mare imbattendosi nella grande area commerciale artigianale di **Silea** dove il Sileamare (centro commerciale firmato Carron come il Montello Hill), assieme a **Obi** e **Sportler** hanno indotto a investire sull'area anche **Mc Donald's**, **Roadhouse**, **Pittarello** e **Burger King**. E si attendono le famose torri di **Fassina** a destinazione mista. Da lì è una corsa verso la provincia di Venezia che incontra il maxi outlet **Arsenale a Roncade**, non fortunatissimo e ora venduto a un gruppo francese.

Cambiando strada mutano le sigle, non la sostanza. A **Prezanziol** c'è il grande parco commerciale di via Europa, con **Iperlando e& Co.** che porta verso **Treviso** dove è appena stato inaugurato il nuovo market all'ex **Metelcrom** che prevede di poco lo storico **Conad** alla rotonda. In mezzo ai due, anche qui, un'altra area commerciale dormiente alle spalle del centro congressi.

In Pontebbana tra market e negozi è quasi un unicum fino a **Villorba** dove, mentre cerca ancora una identità la maxi area commerciale "del Panorama", si è creato un nuovo parco commerciale in via della Cartiera e si attende anche il medio centro commerciale da 8 mila metri quadrati della **Lualgi** all'ex cantina sociale.

A **Spresiano** c'è la lunga area commerciale che fa da contorno all'Odissea e poi si prosegue su verso l'area Pedemontana si arriva al polo della **Sme di Susegna**, anche qui migliaia e migliaia di metri quadrati (in espansione) lungo strada con supermercato, negozi di elettrodomestici, locali e altre grandi strutture di vendita. Proseguiamo? Si arriva all'area di **Conegliano** dove si contano il centro commerciale **Conè** con i suoi 25 mila metri quadrati, ma anche al **Parco Fiore a San Fior**, dove alle migliaia di metri quadrati di negozi si unisce ora anche una torre (commerciale e direzionale) e un altro lotto commerciale da 4 mila metri. A guidare il piano era stato il fondo **trevigiano Numeria** che ha poi ceduto. Volendo, a pochi chilometri da lì, si potrebbe anche citare un altro Iperosano, quello di **Colle Umberto**.

Caso a sé la **Castellana** dove, tolto il centro commerciale **Castellana** alle porte di Treviso (uno dei primi), vede concentrarsi i suoi iper nei pressi del comune di **Castelfranco** anticipato da un susseguirsi di market e aree miste dopo la storica **Città del Sole**. —

F.D.W

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



Il nuovo Interspar sul Terraglio

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

Renato Minato, responsabile immobiliare di Carron spa, che opera in società con Biasuzzi  
«Sfida ad Amazon: qui aree svago dove passare la giornata con palestre, cinema e altro»

# «Il commercio non basta più Ampia area d'intrattenimento»

«La pandemia ha cambiato tutto Per noi questa sarà la formula vincente»

Federico De Wolanski

«**D**ieci anni di progetto ci hanno imposto di tenere sempre l'occhio al mercato, il Covid ha frenato tutto, ma ora ci prepariamo a una ripartenza che impone di dimenticare i vecchi modelli di centri commerciali». Renato Minato è responsabile immobiliare della Carron Spa, che con la Biasuzzi di Mauro Biasuzzi («uno che continua a mettersi in gioco» come si definisce lui stesso) compone la Ca.Bi., società che guida il maxi progetto di Hill Montello.

**Minato, è un piano ambizioso, ma anche un progetto che sulla carta porta timbri molto datati.**

«Sì, abbiamo iniziato a muovere i primi passi per la progettazione sull'area ormai nove-dieci anni fa e in questo lungo lasso di tempo, immagini lei, molte cose sono cambiate».

**Tanto da mettere in difficoltà il piano?**

«No, ma da costringerci a una revisione sostanziale e metodologica, un mutamento di approccio all'operazione. Mi spiego: all'inizio si pensava a realizzare un centro commerciale *tout court*, poi a mano a mano che passavano gli anni, vedendo che il progetto della Pedemontana prendeva forma, che il sistema del commercio stava mutando anche a livello regionale, quella prima ipotesi è venuta meno».

**Riflessione vostra o indotta da studi di settore?**

«Ovviamente la seconda. Mentre passavano gli anni abbiamo commissionato studi di fattibilità e posizionamento a diverse agenzie, non solamente italiane. Questi studi da un lato hanno certificato la bontà del piano dal punto di vista geografico, dall'altra ci hanno guidato nell'individuare quella che è oggi la veste di Hill Montello».

**Andiamo per gradi: posizionamento. Avete il casello della Pedemontana a un passo conta, ma quanto?**

«I nostri studi hanno calcolato che Hill Montello avrà un bacino di utenza pari a circa un milione di persone. La Pedemontana in questo è un elemento imprescindibile. In mezz'ora di auto, tra autostrada o superstrada o tutte e due, la struttura sarà raggiungibile da tutto il lato orientale del Nordest. Sarà di fatto, il principale polo nell'asse Vicenza-Udine. Il posizionamento oggi è baricentrico (e sguarnito). Più a ovest ci sono infatti le strutture veronesi, a Sud la Nave de Vero, Marcon e altri, qui non c'era nulla di simile. Parlo anche di Trevigiano, Bellunese e oltre».

**Secondo elemento: appeal. Non parliamo, alla fine, sempre di centri commerciali?**

«No, ed è questo il passaggio fondamentale che abbiamo fatto in questi anni di studio. Hill Montello, per come l'abbiamo concepito oggi non è solo commercio, ma commercio e intrattenimento. Ovvero negozi che si uniscono ad altre strutture come cinema, palestre, ristoranti, aree svago, parchi giochi per bambini e tanto altro creando un luogo da vivere, oltre

che un luogo commerciale».

**Si percorre la strada scenografica delle cittadelle outlet?**

«Quelli sono solo riunioni di negozi, qui invece offriamo molto di più permettendo a chi arriva di parcheggiare l'auto e trascorrere del tempo, volendo anche giornate intere».

**Il commercio e basta, non funziona più?**

«Può funzionare, ma non basta. Non si può non tenere conto di quanto sta facendo Amazon in termini di numeri. Significa che c'è stato un cambio di abitudini di acquisto. Il Covid poi ha dato una accelerata».

**La pandemia ha pesato anche sul Montello Hill?**

«Impossibile il contrario. La pandemia ha stravolto modelli e atteggiamenti. Ha frenato il mercato degli investimenti immobiliari e indotto una riflessione in tutti i settori, specie quelli legati al commercio. Ora bisognerà fare i conti con quello che si lascerà alle spalle, ma siamo convinti che la formula dell'intrattenimento sarà quella che permetterà di attrarre pubblico e consumatori».

**La partita di Montebelluna si ferma nel perimetro, già vasto di Hill Montello?**

«No, noi siamo una parte di una intera area che negli anni a venire potrà subire profonde modificazioni: c'è il lotto direzionale che prima era proprietà di Veneto Banca, ci sono le aree logistiche a nord del casello della Pedemontana... parliamo di metri e metri quadrati oggi inutilizzati, dove più di qualcuno è affacciato alla finestra pronto a pesare l'effetto dell'apertura del casello... e di tutta la superstrada». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'interno di un centro commerciale, sopra Renato Minato

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

LA NUOVA STRADA

Ciclabili, boschetti e oasi verdi l'ultima sfida del Terraglio est

MARCON / PAGINA 23



L'opera rischia di sventrare il quartiere di Sant'Antonino ed è sotto la lente della Soprintendenza. Il lavoro di Veneto Strade sulla sostenibilità

# Piste ciclabili, rotatorie, boschetti e oasi verdi Ultima sfida del Terraglio Est sulle mitigazioni

Attenzione al consumo di suolo, macchie boscate, piste ciclabili, essenze arboree endemiche: l'ultima grande opera legata alla realizzazione del Passante di Mestre, riuscirà a cogliere la sfida contemporanea della sostenibilità e a minimizzare il suo impatto sul quartiere di Sant'Antonino? Missione impossibile, secondo i detrattori del Terraglio Est. Imperativo categorico per l'attuale giunta guidata dal sindaco Mario Conte. L'ultimo tratto della strada che deve collegare il casello di Preganziol, lungo l'A4, con la Tangenziale di Treviso, si scontra da anni contro l'opposizione di residenti, associazioni, comitati. Ma ormai ha la strada spianata.

IL VIA LIBERA

Il 31 marzo scorso il consiglio comunale di Treviso, adottando, a colpi di maggioranza, la quarta variante al Piano degli Interventi, ha di fatto assorbito l'ultima proposta progettuale elaborata da Veneto Strade. Lo stesso giorno avveniva contestualmente un analogo passaggio anche nel comune di Casier, da cui dovrebbe partire il se-

condo tratto del nuovo serpentone d'asfalto di 1,65 km. L'iter amministrativo, dopo dieci anni di ritardi e veti incrociati, sta ormai marciando a ritmo serrato. C'è tempo ora fino al 9 giugno per presentare eventuali opposizioni al Comune di Treviso. «Dopodiché» spiega il presidente della Provincia Stefano Marcon «Veneto Strade dovrà presentare le integrazioni richieste dal Comitato Via e l'iter per la valutazione dovrebbe concludersi entro circa 40 giorni». La gara per appaltare i lavori (20 milioni di euro), dicono in Regione, si farà nel 2022. E ci sono nuovi dettagli sulle misure adottate per ridurre l'impatto dell'intervento. Il nodo principale, oltre che l'opera più costosa, riguarda il sottopasso su via Sant'Antonino, che sfiora, a sud, il condominio Fuin e a nord la storica villa Gandiani.

LE MITIGAZIONI

Alla narrazione "catastrofista" si contrappone quella di chi accredita ormai il Terraglio Est come un progetto "eco-friendly", o quanto meno attento alle nuove sfide ambientali. «Su questo fronte la nostra amministrazione

ha fatto il massimo» spiega l'assessore ai Lavori pubblici Sandro Zampese «voglio ricordare che si tratta di un intervento di natura straordinaria, legato alla legge obiettivo, come lo sono la Tav o il ponte sullo stretto. Sappiamo che si tratta di un'opera che attraversa il nostro territorio, investendo una zona integra di campagna, abbiamo lavorato per ottenere le maggiori tutele ambientali e architettoniche: la larghezza del sottopasso, la mascheratura visiva e acustica con pannelli fonoassorbenti ricurvi. Siamo consci da sempre che il passaggio su via Sant'Antonino è molto critico e invasivo, va mitigato con ogni mezzo possibile. Alle parole sono seguiti i fatti». Che si tratti di un'opera controversa lo testimoniano sia le 52 istanze, soprattutto osservazioni, per-

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



venute finora nell'ambito della procedura di Valutazione di impatto ambientale in corso in Provincia, sia l'accesso scontro politico che ne ha accompagnato l'ultimo atto ufficiale. Accese polemiche in consiglio, sit-in di protesta fuori da palazzo dei Trecento.

## IL VERDE

Ma il lavoro dei progettisti nell'ultimo anno ha puntato molto, oltre che a minimizzare i costi (in particolare sostituendo l'ipotesi della galleria sotto sant'Antonino con un più "economico" sottopasso), anche all'impatto ambientale. L'ultima soluzione progettuale, si legge nella re-

lazione illustrativa, «risulta essere migliorativa in termini di consumo di suolo». Si passa da una superficie impermeabilizzata di 37.433 mq agli attuali 22.179 mq. Con una significativa componente di "Opere di mitigazione ambientale e paesaggistica", finalizzate, scrivono i progettisti, «ad assorbire la presenza dell'infrastruttura nel paesaggio circostante e a mitigare gli impatti ambientali». Filari di pioppi, soprattutto lungo la prima parte del nuovo tracciato (tra Casier e l'abitato di Sant'Antonino) e anche piccoli "boschetti", che si intensificano nel tratto più a nord, verso la tan-

genziale, dove è necessario "proteggere" il contesto di villa Candiani. Qui lo spessore delle aree verdi aumenta con la piantumazione di aceri, carpini, ontani, tigli, platani frassini, querce e altre essenze arboree. Queste piantumazioni interessano 41.061 mq. Basterà? In una nota di novembre la Soprintendenza chiede di poter integrare gli attuali rendering di progetto, che si vede nella foto sopra, con quelli della precedente ipotesi progettuale della galleria da 115 metri «per mettere in evidenza la differenza di impatto sullo spazio agricolo e su villa Candiani». Si attende l'ultima risposta di Veneto Strade. —

MATTEO MARCON



Un rendering, da sud, del sottopasso del secondo tratto del Terraglio Est previsto su via Sant'Antonino

VIABILITÀ E LAVORI

# Code per il cantiere sull'A27 Auto dirottate sull'Alemagna

Domenica sera sono stati chiusi in entrata i caselli di Vittorio Nord e Fadalto. Il provvedimento si renderà necessario ogni weekend almeno fino ad ottobre

**Per molti automobilisti i disagi sono iniziati già in Cadore al rientro dalla gita sui monti**

VITTORIO VENETO

Domenica si è svolta la prima "prova" della chiusura degli ingressi in autostrada di Fadalto e Vittorio Veneto Nord, dalle 16 alle 21. Le code ci sono state, di auto in rallentamento. Dai 10 ai 15 minuti di attesa in prossimità del cantiere. Dopo le 16 si sono presentati anche 1700 veicoli l'ora, fino alla sera, mentre la sostenibilità sarebbe di 1200 passaggi.

**1700 AUTO ALL'ORA**

Le auto sono state incanalate sotto il tunnel nord, che ha dunque funzionato a doppio senso di circolazione. Ma è stato proprio a quel punto che i caselli di Vittorio Nord e di Fadalto hanno chiuso la sbarra agli ingressi (non alle uscite) e gli automobilisti sono stati dirottati lungo la statale Alemagna. Un'operazione concertata fra sei quadre di uomini Autostrade, una dell'Anas, il sindaco di Vittorio Veneto, Antonio Miatto, l'assessore Bruno Fasan e la polizia municipale. Sul posto, a coordinare i suoi uomini, l'ingegner Roberto Pastore, responsabile di Autostrade della sede di Udine.

**PROBLEMI DOPO LE 16**

«Quando, dalle 16 di domenica, sono iniziate le prime code nei pressi di Monte Baldo, si è deciso di chiudere l'ingresso di Fadalto, per far proseguire le auto provenienti dal Bellunese, in particolare dall'Alpago, sull'Alemagna - racconta Miatto e Fasan - abbiamo monitorato costantemente,

per tutto il pomeriggio, l'attraversamento del flusso attraverso la città, che era quello che più ci preoccupava. Quando abbiamo constatato rallentamenti pericolosi, Autostrade ha riaperto il casello di Fadalto, per circa un'ora, poi richiudendolo. Siamo così riusciti a garantire una fluidità accettabile».

**IL TRAFFICO IN CITTÀ**

L'assessore Fasan ha tenuto sotto controllo il Fadalto, dove, tra l'altro, l'Anas aveva attivato una guardiania, precisamente a Nove, per consentire il doppio senso di circolazione al semaforo che solitamente permette il transito alternato su una sola corsia. Il sindaco Miatto si è messo ripetutamente in coda, verso San Floriano, per raggiungere il traforo di San Floriano, quindi via Carso, via del Consiglio e la rotatoria dell'Emisfero. «A tratti si formava qualche prolungamento prima di località La Sega e all'ingresso della rotonda dell'Emisfero, con le auto dirette per lo più al casello di Vittorio Sud». Miatto e Fasan si dicono convinti che se questa collaborazione continuerà, gli altri 19 fine settimana di chiusura dei caselli saranno ben gestibili. Ad accrescere il disagio di tanti automobilisti è stata la circostanza che prima della fila in A27 avevano dovuto farsi carico di ben più lunghe soste al rientro dal Cadore, in Alemagna, nelle vicinanze di Longarone. In arrivo da quell'incollamento che a tratti sembrava interminabile, si sono ritrovati in coda a Vittorio Veneto. —

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Traffico sostenuto sull'A27 nei fine settimana

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

