

## Rassegna del 26/05/2021

### ASSOCIAZIONI ANCE

26/05/2021	<b>Sole 24 Ore</b>	2 Semplificazione, subappalti e ribassi verso lo stralcio dal decreto - Subappalto, stralcio per la riforma	<i>Santilli Giorgio</i>	1
<b>SCENARIO</b>				
26/05/2021	<b>Arena</b>	26 Entro fine anno l'intervento alla galleria	<i>Gastaldo Renzo</i>	3
26/05/2021	<b>Arena</b>	33 Due tratti di cielabile Altri 5 km nella natura	<i>Bertasi Barbara</i>	5
26/05/2021	<b>Corriere del Veneto Treviso e Belluno</b>	9 Longarone, entro l'estate il progetto di tangenziale «Subito il commissario»	<i>M. G.</i>	7
26/05/2021	<b>Corriere del Veneto Venezia e Mestre</b>	8 Meno tir, nuova viabilità per il porto Arretra la barriera di Villabona	<i>Bertasi Gloria</i>	8
26/05/2021	<b>Corriere del Veneto Venezia e Mestre</b>	8 Yacht, approdi turistici in gara Si della Camera a Di Blasio	<i>Rossi Tonon Andrea</i>	10
26/05/2021	<b>Gazzettino</b>	17 Confindustria: «Opere in ritardo al Nord»	<i>Crema Maurizio</i>	11
26/05/2021	<b>Gazzettino Belluno</b>	11 Longarone, viadotto Gardona in dirittura d'arrivo - Variante di Longarone: tempi stretti	<i>Santin Giovanni</i>	13
26/05/2021	<b>Gazzettino Rovigo</b>	12 La crisi presenta il conto: fatturato calato del 23%	<i>A.Gar.</i>	15
26/05/2021	<b>Gazzettino Treviso</b>	3 Intervista a Vendemiano Sartor - Ok degli artigiani «Più competitivi con la superstrada» - Pedemontana in arrivo Sartori «Fondamentale per imprese e turismo»	<i>Zanardo Mattia</i>	16
26/05/2021	<b>Gazzettino Venezia</b>	8 Scuole a prova di scossa Cantieri per 15 milioni	<i>Carlou Alice</i>	19
26/05/2021	<b>Gazzettino Venezia</b>	10 Mose e Cvn, botta e risposta a distanza tra Zincone e Spitz sui compensi dei consulenti	<i>r.br.</i>	21
26/05/2021	<b>Gazzettino Venezia</b>	11 «Nessuno stop, il by-pass si farà»	<i>Fenzo Fulvio</i>	22
26/05/2021	<b>Giornale di Vicenza</b>	10 Interporto di Verona è il primo in Italia verso l'ampliamento	...	24
26/05/2021	<b>Giornale di Vicenza</b>	10 IL treno veloce con un nuovo ponte e le stazioni	...	25
26/05/2021	<b>Giornale di Vicenza</b>	10 Pedemontana in ritardo E l'A22 frena la terza corsia	...	26
26/05/2021	<b>Giornale di Vicenza</b>	13 Incontro su superbonus e prezzi	...	27
26/05/2021	<b>Mattino Padova</b>	17 Ecco il nuovo ospedale con due torri da 12 piani - Nuovo ospedale con due torri da 12 piani Ecco come cambia lo skyline di Padova Est	<i>Malfitano Claudio</i>	28
26/05/2021	<b>Nuova Venezia</b>	16 Gli ex conventi diventano hotel, è boom di cantieri - Nuovi alberghi negli ex conventi Ripartono i lavori di trasformazione	<i>Vitucci Alberto</i>	31
26/05/2021	<b>Nuova Venezia</b>	20 Tir e merci una nuova via per bypassare Mestre - Strade e binari "riservati" per Tir e merci Task force per le infrastrutture del Porto	<i>Chiarin Mitia</i>	34
26/05/2021	<b>Nuova Venezia</b>	21 Dieci milioni di euro per scuole primarie e istituti superiori	...	36
26/05/2021	<b>Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso</b>	14 Opere strategiche sei su tredici accumulano ritardi o sono in stallo	<i>Marian Matteo</i>	37
26/05/2021	<b>Tribuna Treviso</b>	19 Intervista a Vendemiano Sartor - «La Pedemontana va collegata all'Europa Ora un asse nord-sud per merci e persone»	<i>De Polo Andrea</i>	39

**RIFORME**

**Semplificazione,  
subappalti e ribassi  
verso lo stralcio  
dal decreto**

**Giorgio Santilli** — a pag. 2

# Subappalto, stralcio per la riforma

**Di semplificazioni.** Le norme di riforma del codice appalti più divisive rinviate alla legge delega di fine anno (come già previsto dal Pnrr). Draghi: trovare un punto di sintesi senza snaturare gli obiettivi del Recovery. Oggi preconiglio, Cdm domani o venerdì

**Per il premier «le bozze circolate erano molto preliminari, a breve arriveremo a una versione definitiva»**

**Salta anche la norma che avrebbe eliminato la preferenza per l'offerta più vantaggiosa rispetto al massimo ribasso**

**Restano la Via più veloce, procedure semplici per il Superbonus, le tlc e gli interventi ambientali**

**Giorgio Santilli**

Roma

La soluzione per far marciare il decreto semplificazioni verso il traguardo del Cdm di domani o più probabilmente di venerdì (insieme al decreto governance del Pnrr) è lo stralcio delle norme più contestate di riforma del codice degli appalti, a partire dal subappalto e dal massimo ribasso, per tornare all'ipotesi già indicata dal Pnrr: un decreto con le misure urgenti di velocizzazione subito e poi una riforma più compiuta delle regole per gli appalti con la legge delega prevista per fine anno.

Resta quindi per ora il tetto legislativo fisso del 40% per il subappalto: un fronte delicato con Bruxelles, che andrà spiegato bene rispetto a tempi e modi della riforma, perché su quella norma (l'articolo 105 del codice) grava la bocciatura senza appello della Corte di giustizia Ue nel settembre 2019 (e di sentenze successive). Resta anche la prevalenza dell'offerta economicamente più vantaggiosa - rispetto al massimo ribasso - fra i criteri di aggiudicazione delle gare, entrambi ammessi e previsti dalle direttive Ue.

Un'altra norma molto osteggiata delle bozze circolate, che è in bilico, è quella dell'articolo 31 che innalza da 75mila a 139mila euro la soglia per gli affidamenti diretti «anche senza consultazione di più operatori economici» degli incarichi di progettazione e dei servizi di ingegneria. La sventagliata di affidamenti senza gara non più fino al 2021, come prevedeva eccezionalmente il decreto semplificazioni del luglio 2020, ma fino al 2026, ha

suscitato brusche reazioni, nel Pd, nei sindacati, ma anche in quelle imprese - per esempio i costruttori dell'Ance - da sempre contrari a forzare la mano sugli affidamenti. Quale sarà la soluzione - magari quella di un periodo più ridotto per queste deroghe - lo capiremo solo con il nuovo testo.

Ieri Mario Draghi ha detto da Bruxelles di voler andare avanti e ha chiarito il merito e i termini politici della questione. Anzitutto l'aspetto politico: «Sono cambiamenti profondi - ha detto il premier - io mi aspetto ci sia una diversità di vedute. Si tratta di trovare un punto di incontro senza snaturare l'obiettivo di costruire un'Italia più equa e competitiva, quell'Italia che vediamo nel Pnrr». Come succede su molte altre questioni, la sintesi per questa maggioranza rissosa e per partiti sempre pronti a piantare bandiere, la può tirare solo il premier.

Le parole di Draghi lasciano però margini di trattativa con i partiti della maggioranza. «Quella circolata nei giorni scorsi era una bozza molto provvisoria - ha detto il premier - e a breve arriveremo a una versione definitiva che verrà condivisa in tutte le sedi politiche necessarie». Già ieri sera c'è stata una nuova limatura a livello tecnico mentre stamattina è previsto un incontro a Palazzo Chigi per mettere a punto le norme in via definitiva: la cabina di regia attesa da giorni o, più probabile, direttamente un preconiglio dei ministri.

Draghi fa però anche capire quello che non è negoziabile nella ricerca di una sintesi politica e ciò che per Palazzo Chigi è assoluta-

mente prioritario: gli obiettivi del Pnrr, quindi tutte quelle norme che servono per accelerare le opere concordate con Bruxelles.

Il cuore del provvedimento, in effetti, non sembra in discussione: l'accelerazione della valutazione di impatto ambientale, con la commissione speciale per i progetti del Pnrr e i poteri sostitutivi in caso di inerzia; la forte semplificazione delle procedure del Superbonus con la previsione della sola comunicazione di inizio lavori (come succede per tutti gli altri bonus fiscali edilizi); le semplificazioni per gli interventi del ministero della transizione ecologica; la stretta sui poteri di veto dei comuni per le infrastrutture di tlc. Viene anche introdotta una Sovrintendenza unica per i progetti del Pnrr.

Resta da chiarire un aspetto tutt'altro che irrilevante rispetto all'obiettivo di accelerare le opere pubbliche: come saranno approvati i progetti e il funzionamento della conferenza di servizi. Si era ipotizzata inizialmente una conferenza (o commissione) unica per approvare tutti i progetti del Pnrr, poi di questa idea si è persa traccia. Potrebbe essere introdotta nel Dl o potrebbe anche entrare nel decreto governance.

Sarà stralciata invece la norma che riscriveva l'articolo 10 del de-



Dir. Resp.: Fabio Tamburini

Tiratura: 94902 Diffusione: 147043 Lettori: 785000 (0007013)

creto legge 76/2020 sulla demolizione e ricostruzione. Nel modo in cui era scritta rischiava di produrre ulteriori vincoli e rallentamenti e si è preferito soprassedere, almeno per ora.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**PALAZZO CHIGI**

«Sono cambiamenti profondi, io mi aspetto ci sia una diversità di veduta. Si tratta di trovare un punto di incontro senza snaturare l'obiettivo di

costruire un'Italia più equa e competitiva, quell'Italia che vediamo nel Pnrr». Così il premier Mario Draghi sullo scontro in maggioranza sul nodo appalti nel di semplificazioni



IMAGOECONOMICA

**Cantieri.** Subappalto e massimo ribasso le norme più contestate di riforma del codice degli appalti presenti nel decreto semplificazioni

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

SAN GIOVANNI LUPATOTO Transpolesana

# Entro fine anno l'intervento alla galleria

Ma l'eventuale prolungamento per  
la città richiederà tempi lunghi

**Nel piano lavori  
per l'arteria  
2021 - 2025  
sono stanziati  
41,5 milioni  
di euro**

**Renzo Gastaldo**

●● L'Anas darà inizio entro fine anno ai lavori di miglioramento della galleria della Transpolesana a San Giovanni Lupatoto, realizzando anche le attese opere idrauliche che dovrebbero porre fine ai ricorrenti allagamenti della sede stradale, ma non ha nei suoi piani il prolungamento della Transpolesana fino a Basso Acquar.

L'auspicio formulato da Elisa De Berti, vicepresidente e assessore regionale con delega alla viabilità, non sembra quindi destinato a concretizzarsi nel breve periodo.

«Visto l'incremento di traffico, soprattutto quello costituito dai tir, che ha interessato in questi anni l'intera infrastruttura», aveva dichiarato l'assessore De Berti nell'incontro sulla Transpolesana di lunedì 17 maggio a Isola Rizza con i vertici regionali Anas, «è indispensabile la realizzazione del tratto finale della 434, tra la Tangenziale Sud e Basso Acquar. Convocherò un tavolo tecnico tra Regione, Anas e i Comuni di Verona e San Giovanni Lupatoto per sbloccare il progetto».

**«Qualora quest'intervento**

non possa decollare», aveva aggiunto De Berti, «potremo pure valutare con Anas il collegamento della superstrada con la statale 11, all'altezza di Soave, allo scopo di risolvere le attuali criticità legate al traffico pesante».

Il progetto del Comune di Verona degli anni Ottanta, rielaborato nel 2010 per congiungere la Transpolesana con la circonvallazione, potrebbe essere dunque ripreso in mano con il principale scopo di liberare i quartieri sud della città (in primis Borgo Roma) dal traffico di attraversamento?

Ci pensa Anas, alla quale il nostro giornale ha posto il quesito, a calmare i facili entusiasmi. «Ad oggi non vi sono previsioni, negli strumenti programmatori di Anas, per la prosecuzione della SS 434 in direzione del centro di Verona», fa sapere laconicamente Anas.

In altre parole: i progetti, se ci sono, non li abbiamo fatti noi e soprattutto per tale intervento mancano, al momento, sia la programmazione con relativo inserimento nei piani Anas, sia il finanziamento.

Uno stop in piena regola dunque, basato sul pragmatico adagio: «Prima ci vogliono i soldi».

Stop che invece non sembra sussistere, sempre stando alle precisazioni Anas del 24 maggio, ancora in risposta a una richiesta del nostro giornale, per l'intervento alla galleria della superstrada, a proposito del quale L'Arena ha

pure chiesto chiarimenti sui tempi.

**La risposta è stata** la seguente. «Relativamente alla galleria, sono stati programmati, finanziati ed in corso di progettazione, altri 3 milioni di euro per ulteriori miglioramenti degli impianti idraulici e di sicurezza, nonché per il rifacimento dei giunti di dilatazione all'interno della galleria. L'avvio di questi lavori è previsto entro l'anno in corso».

Nella sua risposta, Anas tiene anche a porre in evidenza come «nella galleria di San Giovanni Lupatoto, nel corso del biennio 2019 - 2020, sono stati realizzati lavori di miglioramento dell'illuminazione con l'installazione di un nuovo impianto, con lampade a led, ed è stato ulteriormente implementato l'impianto di sollevamento idraulico, per un importo complessivo di investimento di circa 600mila euro».

La società che gestisce le statali (come è la Transpolesana) ha sottolineato che nel piano di lavori approvato nel 2019 e in fase di conclusione per la superstrada Verona - Rovigo, sono stati investiti in totale 41,5 milioni di euro, di cui 20 milioni destinati alle asfaltature. Altri 45,3 milioni di euro sono stati previsti nel programma degli investimenti 2021 - '25, annesso al prossimo contratto di programma che verrà sottoscritto con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. ●





**La Transpolesana** nel tratto di San Giovanni Lupatoto

**COSTERMANO** Il vicepresidente della Regione Elisa De Berti ha posato ieri la prima pietra

# Due tratti di ciclabile Altri 5 km nella natura

Il primo va da Costermano a Castion e il secondo da Baesse a Murlongo, si prosegue così nel progetto di creare un anello attorno a tutto il paese

**Barbara Bertasi**

●● Posa della prima pietra "in rosa", per l'avvio ufficiale dei lavori per realizzare i due tratti ciclabili di Costermano sul Garda: quello Costermano (capoluogo) - Castion e il Baesse - Murlongo, percorso di quasi 5 km, per un investimento di 1 milione e 600mila euro.

Ieri è stata Elisa De Berti, vicepresidente della Regione e assessore ad Affari legali, Lavori pubblici, Infrastrutture e Trasporti, ad affiancare il sindaco Stefano Passarini nel momento in cui, con il vicesindaco Aldo Salvetti ed il consigliere alle Ciclabili Irene Zanandrei, si è sancito il via alle opere. La pista partirà in via Murlongo, di fronte al biolago del parco dell'Amicizia dei Popoli.

«Finora abbiamo realizzato 3 tronconi di ciclabile, per circa 2 km e mezzo. Uno collega Albarè con via Stazione, nel capoluogo, l'altro località Campagnola di Castion a Marciaga e il terzo è interno a località Baesse», ha premesso il sindaco Passarini. «Ora parte questo nuovo progetto che è importantissimo per un comune come il nostro che punta sulla mobilità sostenibile, in particolare sulle due ruote».

**Poi ha specificato:** «Il pri-

mo tratto collegherà località Baesse con località Murlongo (nel capoluogo) agganciandosi al tratto esistente che porta in via Stazione. Il secondo andrà da via Stazione (nel capoluogo) a Castion Veronese seguendo la provinciale (Sp) 9, passando davanti alla bellissima località di San Verolo. Proprio qui e a Castion», ha aggiunto, «verranno costruiti due ponti di acciaio e legno, uno sul torrente Tesina e l'altro, più leggero, di fronte all'abitato di San Verolo».

Ha dichiarato De Berti: «La Regione, negli ultimi anni, ha dedicato molta attenzione alla realizzazione di percorsi ciclabili. In tutto il Veneto sono stati investiti dai 35 ai 40 milioni di euro. Il finanziamento di Costermano fa parte di tali stanziamenti che sono una grande opportunità per fare conoscere il territorio, in questo caso il bellissimo entroterra del lago di Garda». «Dopo un anno di pandemia», ha proseguito, «si sta sempre più riscoprendo la gioia di stare all'aria aperta, di fare passeggiate e bicicletate: è in questa direzione che va l'opera che inauguriamo». Ha aggiunto Passarini: «Siamo veramente lieti di aver tra noi Elisa De Berti. Grazie a lei, il nostro Comune ha ottenuto dalla Regione 1 milione e 250mila euro, che copre gran parte della spesa, attra-

verso il Piano Operativo FSC (Fondo per lo sviluppo e la coesione) Infrastrutture 2014 - 2020, di competenza del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'FSC è un fondo destinato al finanziamento di progetti strategici, di carattere anche infrastrutturale, di rilievo nazionale, interregionale e regionale. Come il nostro».

«Siamo soddisfatti che ministero e Regione abbiano ritenuto strategico il circuito ciclabile di Costermano per lo sviluppo economico locale. L'importo residuo sarà sostenuto con un mutuo a tasso zero, ottenuto dopo aver vinto un bando dell'Istituto per il Credito Sportivo: banca sociale per lo sviluppo sostenibile dello Sport e della Cultura, ente di calibro nazionale. Questo percorso ciclabile, di 4.497 metri», ha precisato, «dovrebbe essere concluso entro la fine di febbraio 2022, in otto mesi. Con i tratti fatti e quelli in arrivo, proseguiamo col macro-progetto che porterà Costermano ad avere un anello ciclabile comunale che collegherà tutto il paese, offrendo al cittadino opportunità di svago nella natura e portando un turismo verde, rispettoso dell'ambiente». Il vicesindaco Aldo Salvetti: «Parte anche questa avventura. Speriamo abbia un percorso senza intoppi così da terminare al più presto».





**L'assessore** Elisa De Berti con il sindaco Stefano Passarini davanti al cartello dei lavori per il nuovo tratto di pista ciclabile FOTO PECORA

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

## Incontro Anas-Comune

# Longarone, entro l'estate il progetto di tangenziale «Subito il commissario»

### La scadenza

Il sindaco Padrin:

«Finire l'opera in tempo  
per i Giochi? Appalto  
entro l'anno prossimo»

**LONGARONE** Ora almeno c'è una data certa. O quasi. Entro la fine dell'estate dovrebbe essere pronto il progetto definitivo per la circonvallazione di Longarone. Probabilmente l'opera viaria più importante contenuta nel «pacchetto olimpico».

La assicurazione sui tempi ieri dai tecnici di Anas, nell'incontro col sindaco di Longarone Roberto Padrin. Una riunione nella quale i tecnici della società e gli omologhi dell'Ufficio urbanistica del Comune hanno condiviso gli ultimi dettagli del tracciato della Statale 51 «di Alemagna» che permetterà di bypassare il collo di bottiglia di Longarone. Dodici chilometri, in destra orografica del Piave, dall'uscita dell'A27 fino alla galleria di Termine di Cadore. Previsto anche un tunnel per superare Castellavazzo. I soldi, 250 milioni di euro, sono in cassaforte, garantiti dalla Legge olimpica. Ma i tempi sono stretti. «Serve al più presto la nomina del commissario straordinario — auspica Padrin — per poter snellire l'iter procedurale».

Il sindaco fa i conti: «Se vogliamo finire l'opera in tempo per febbraio 2026, quando ci saranno le Olimpiadi, non possiamo andare oltre la fine del 2022 per appaltare i lavori».

Intanto, buone notizie per la variante di Castellavazzo. Ieri prova di carico sul primo dei due viadotti che bypassano la strettoia in fondo al paese. «Lo apriremo entro fine giugno — assicura Padrin — e fra 10 giorni via il semaforo provvisorio all'ingresso della galleria di Termine». (M.G.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Meno tir, nuova viabilità per il porto Arretra la barriera di Villabona

Regione, Comune, Rfi e Autorità: 500 milioni di investimenti per strade e ferrovie

**MESTRE** Era già previsto nel progetto del Passante, ma era rimasto lettera morta. Ma ora, a più di dieci anni di distanza, lo spostamento del casello autostradale di Villabona è destinato a diventare realtà. In futuro, chi dall'A4 si dirigerà verso il Veneziano non uscirà più alla barriera storica di Marghera ma un po' prima, all'altezza di Marano, così almeno prevedeva il piano originale di arretramento dell'uscita e che tutti pensavano fosse stato accantonato per sempre. E invece è stato rispolverato. Tutto merito di un nuovo progetto, ancora da costruire nel dettaglio e che vedrà riuniti attorno a un tavolo tecnico Regione Veneto, Comune e Città metropolitana di Venezia, Autorità portuale, Rfi e Cav. Obiettivo: realizzare un nuovo collegamento stradale e ferroviario tra Porto e le Reti trans-europee dei trasporti.

Ieri, le giunte di Ca' Farsetti e Palazzo Balbi hanno approvato il protocollo di intesa (ora dovrà ottenere il via libera dai rispettivi consigli comunale e regionale) che darà il là allo studio di come realizzare un intervento faraonico, anche sul fronte dei costi: 500 milioni, euro più euro meno. «Diamo una visione strategica della mobilità della nostra città e dimostriamo quanto stiamo investendo per potenziare

uno dei principali snodi della rete ferroviaria europea, che diventerà punto di collegamento fra i corridoi sia terrestri che acquei e anche consentirà di alleggerire il traffico delle merci su gomma all'interno dei nostri quartieri», commenta il sindaco Luigi Brugnaro.

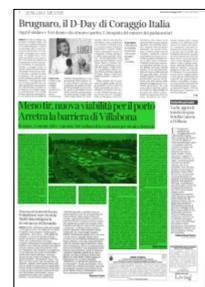
Tutto parte dall'urgenza di rendere sempre più competitivo il Porto, velocizzando le operazioni di spostamento dei container sfruttando la rete ferroviaria commerciale che già c'è a Marghera, ossia un fascio base di 12 binari elettrificati e uno di appoggio di 18 gestiti da Erf e che si collegano alla rete nazionale della ferrovia in un groviglio che va sistemato. Per farlo, va creata una nuova linea di connessione. Dove sarà posizionata la bretella ferroviaria non è ancora stato individuato ma deve tenere conto dello «sviluppo delle Autostrade del Mare», si legge nella delibera del Comune, e della «realizzazione di un nuovo terminal container nell'area Montesindial e l'insediamento di altri che vedranno spostarsi a sud il baricentro dei traffici portuali». Ma non basta, serve anche una nuova viabilità, dedicata al Porto, che colleghi la tangenziale alla rotonda della Rana e alla Romea. Si tratta di operazioni complesse che,

una volta partite e finanziate (il tavolo tecnico cercherà fondi in ambito europeo), rivoluzionerà l'accesso al Porto. Va da sé che tutti i cantieri saranno invasivi, compreso l'intervento di arretramento del casello. Ma la divisione tra viabilità commerciale e cittadina non è più procrastinabile: la bretella Carbonifera della tangenziale, già oggi intasata di traffico, va liberata con una viabilità dedicata ai mezzi pesanti.

«Il Porto di Venezia è uno dei principali snodi della rete ferroviaria europea e punto di collegamento fra i corridoi terrestri e marittimi mediterranei - sottolinea la vicepresidente della Regione Veneto Elisa De Berti - Fra le principali criticità ci sono le interferenze con il sistema stradale che grazie a questo nuovo collegamento saranno superate, a beneficio della viabilità urbana e della messa in sicurezza della circolazione ferroviaria». Il tavolo tecnico congiunto avrà anche il compito di reperire risorse in ambito comunitario per quanto riguarda la progettazione dell'intervento e, successivamente, di seguirne l'evoluzione tecnica e le fasi di approvazione dei lavori da parte di tutti i soggetti interessati.

**Gloria Bertasi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





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

**Autorità portuale****Yacht, approdi  
turistici in gara  
Sì della Camera  
a Di Blasio**

**U**n bando per assegnare gli ormeggi degli yacht a Punta della Dogana, all'ex Adriatica alle Zattere e in riva San Biagio. Il Porto ha pubblicato la gara e il 29 giugno aprirà le buste per assegnare gli spazi acquei. Ma la gestione non sarà di quelle lunghe: vista la situazione «oggetto di dinamiche evolutive», si legge, l'Autorità portuale ha scelto una durata minima, fino al 30 settembre 2022. Si tratta di attracchi un tempo in gestione a Venice Yacht Pier di Vtp, che due anni fa aveva presentato un progetto di restyling degli approdi, mai approvato dal Porto. Fu pubblicata una prima gara, contro cui Vtp presentò ricorso al Tar. Ora il nuovo bando. Intanto, ieri la commissione Trasporti della Camera ha espresso parere favorevole alla nomina di Fulvio Lino Di Blasio alla presidenza dell'Autorità portuale di Venezia e Chioggia. Il via libera segue quello di una settimana fa al Senato. L'iter per l'affidamento dell'incarico prevede ora un ulteriore passaggio, vale a dire il decreto finale del ministero delle Infrastrutture. Il presidente della Regione Veneto Luca Zaia ha espresso l'intesa per la nomina.

**Andrea Rossi Tonon**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Confindustria: «Opere in ritardo al Nord»

► Secondo l'Osservatorio delle infrastrutture meno di un terzo dei progetti sta procedendo a pieno ritmo ► Nel Nordest a rilento A4 verso Trieste e ferrovie Carraro: «Questa è un'area decisiva per il Paese»

**BENE BRENNERO  
E ALTA VELOCITÀ  
ANCHE SE MANCA  
LA PADOVA-BOLOGNA  
MORETTO: ACCELERARE  
SULLA VENEZIA-TRIESTE  
GRANDI OPERE**

**VENEZIA** I progetti ci sono, le opere restano spesso al palo. Secondo l'Osservatorio Territoriale Infrastrutture Nord, che da quest'anno vede inserite anche le associazioni di Confindustria del Triveneto e dell'Emilia Romagna, nel 2020 più di un terzo dei progetti infrastrutturali nel Settentrione sono rimasti completamente fermi. Solo il 31% è andato avanti secondo i programmi. Nel Nordest per esempio bloccato il potenziamento dell'autostrada A22 tra Bolzano Sud e Verona Nord. Per Oti Nord, sono 24 i progetti che hanno avuto un avanzamento inferiore ai programmi (Alta velocità Brescia-Verona e la Verona-Padova, ampliamento A4 tra Quarto d'Altino e Villesse, Pedemontana Veneta, che comunque venerdì vedrà l'inaugurazione del tratto più lungo tra Bassano e Montebelluna) e solamente 21 hanno soddisfatto le aspettative, tra queste la galleria di base del Brennero e il potenziamento della ferrovia Fortezza-Verona. Bene anche i lavori sui porti di Venezia e Trieste, e sull'aeroporto lagunare.

Nemmeno contemplate opere che molti imprenditori del Nordest considerano decisive, come l'Alta Velocità Padova-Bologna: si parla solo di ammodernamento, stanziati 160 milioni.

## ASSENTI

E la deputata di Italia Viva Sara Moretto che ha chiesto «alle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia di aprire le conferenze di servizio per anticipare i tempi delle opere di potenziamento della tratta ferroviaria Venezia Trieste. L'opera è stata sbloccata e inserita tra quelle strategiche da finanziare con i fondi del Pnrr. Il progetto oggi disponibile prevede la soppressione di tutti i passaggi a livello tra Mestre e Trieste, varianti di tracciato a Portogruaro, Latisana e in corrispondenza del Fiume Isonzo per velocizzare la linea. La prima fase ha già un progetto definitivo ed è completamente finanziata dalla Cdp con 200 milioni. Ora tocca alle Regioni».

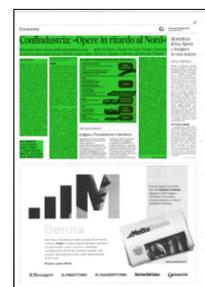
Secondo quanto emerso dall'Oti Nord tra le cause dei ritardi delle opere, oltre alla pandemia, ci sono il mancato finanziamento di molti progetti, la burocrazia, veti e indecisioni politiche. Dove è stato forte l'impegno politico, come per il tunnel ferroviario del Brennero e le tratte di alta velocità Brescia-Verona e Verona-Padova, le opere sono andate avanti. Per Alessandro Spada, presidente di Assolombarda, «l'obiettivo deve essere quello di rafforzare, attraverso un sistema infrastrutturale integrato, i collegamenti tra Lombardia, Piemonte, Liguria, Veneto ed Emilia-Romagna che, insieme, rappresentano un grande rettangolo produttivo nel cuore dell'Europa. Una piattaforma unica di rilancio del Paese. È dunque fondamentale valorizzare la grande occasione del Pnrr, dimostrando capacità di

esecuzione rispetto alle opere strategiche e contrastando la burocrazia per realizzarle». Un primo importante banco di prova «riguarderà le infrastrutture previste per le Olimpiadi di Milano-Cortina, straordinaria opportunità di crescita e di innovazione per i nostri territori. E serve anche un monitoraggio di sistema anche per le infrastrutture digitali».

«È fondamentale considerare il Nord del Paese come area privilegiata per innescare processi virtuosi di mobilità sostenibile e di sviluppo della logistica. Per questo le Confindustrie Regionali del Nordest - Veneto, Emilia-Romagna, Friuli Venezia Giulia e Trentino Alto Adige - si sono fatte promotrici dell'ampliamento del progetto Oti, che diventa appunto Nord, mettendo a fattor comune le competenze di Fondazione Nord Est», spiega Enrico Carraro, presidente di Confindustria Veneto: «Da queste regioni parte oltre il 72% delle esportazioni nazionali e arriva quasi il 73% delle importazioni destinate all'Italia». Per questo qui bisogna focalizzare l'impegno e gli investimenti, spingendo sulla digitalizzazione «per recuperare la competitività perduta negli ultimi vent'anni rispetto ai porti del Nord Europa e a quelli emergenti del Mediterraneo». Ma sono in sofferenza anche i nodi infrastrutturali delle città metropolitane del Nord: è rimasto fermo il 33% dei progetti di linee metropolitane, il 40% dei nodi ferroviari, il 50% dei nodi viari. E anche le opere afferenti alle reti Ten-T, che permettono di trasferire il 75% delle merci trasportate su ferrovia come da programma Ue, vanno avanti a rilento.

**Maurizio Crema**

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



## Le opere fondamentali per il Nordest

<b>FRIULI VENEZIA GIULIA / VENETO</b> Ampliamento autostrada A4 Quarto d'Altino - Villesse-Sistiana	<b>STRADE E AUTOSTRADE</b> 
<b>VENETO</b> Pedemontana Veneta (Montecchio Maggiore-Spresiano)	
<b>TRENTINO-ALTO ADIGE / VENETO / LOMBARDIA</b> Potenziamento dell'autostrada A22	
<b>VENETO</b> Asse ferroviario Lione-Kiev	<b>FERROVIE</b> 
<b>FRIULI VENEZIA GIULIA / VENETO</b> Potenziamento Venezia-Trieste	
<b>TRENTINO-ALTO ADIGE / VENETO</b> Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: linea Fortezza-Verona	
<b>TRENTINO-ALTO ADIGE</b> Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: Galleria di base del Brennero	
<b>VENETO</b> Servizio ferroviario metropolitano di Venezia	<b>SISTEMA DEI NODI METROPOLITANI</b> 
<b>VENETO</b> Hub Portuale di Venezia	<b>PORTI E INTERPORTI</b> 
<b>FRIULI-VENEZIA GIULIA</b> Hub Portuale di Trieste	
<b>VENETO</b> Aeroporto di Venezia: Ampliamento terminal passeggeri	<b>AEROPORTI</b> 

L'Ego-Hub

# Longarone, viadotto Gardona in dirittura d'arrivo

Prove di carico ieri sul nuovo viadotto che ha rettificato le curve dell'Alemagna in località la Gardona. Il nuovo tratto sarà aperto per fine giugno assicura il sindaco Roberto Padrin che ieri ha incontrato anche il presidente dell'Anas, Claudio Andrea Gemme, per definire il percorso della nuova variante inserita nell'elenco delle opere per le Olimpiadi 2026 di Cortina. Un tratto di 12 chilometri che partirà da Pian di Vedoia per passare con un tunnel sotto Castellavazzo. Ma i tempi stringono. «Serve subito un commissario ad hoc» afferma Padrin facendo eco alla richiesta salita l'altro ieri dal deputato azzurro Bond.

Santin a pagina XI



CASTELLAVAZZO Le prove di carico sul nuovo viadotto della 51

## Variante di Longarone: tempi stretti

►Il sindaco ha incontrato il presidente Anas per analizzare il tracciato da 270 milioni di euro previsto per i Giochi 2026 ►Padrin: «Necessario nominare subito un commissario ad hoc» Ieri prove di carico sul nuovo viadotto della Ss 51 alla Gardona

**LA "BRETELLA" SARÀ LUNGA 12 KILOMETRI E PARTIRÀ DALLA A27 POI PASSERÀ SOTTO CASTELLAVAZZO CON UN TUNNEL**

### LONGARONE

Una giornata importante quella di ieri per la viabilità di Longarone e più ampiamente dell'asse cadorino: entro agosto arriverà il progetto definitivo della variante, mentre in mattinata è stato collaudato il viadotto che ha rettificato le curve dell'Alemagna in località la Gardona. La variante è inserita nella serie di lavori da realizzare in vista delle Olimpiadi che nel febbraio del 2026 si svolgeranno a Cortina d'Ampezzo. A Palazzo Mazzola, l'amministrazione comunale di Longarone guidata dal sindaco Roberto Padrin e composta anche da tecnici, fra cui urbanisti, ha incontrato i vertici di Anas con il presidente Claudio Andrea Gemme, alla presenza anche dei tecnici regionali.

### NECESSARIO CORRERE

Soddisfatto il primo cittadino che però dice: «Per arrivare in tempo ora va nominato un commissario ad hoc». Poi riferisce alcuni dettagli dell'incontro avvenuto in Municipio: «La pro-

gettazione definitiva della nuova variante di Longarone arriverà entro l'estate e più precisamente entro il mese di agosto di quest'anno. Il tracciato misurerà dodici chilometri e sarà una strada a scorrimento veloce che prenderà il via dall'uscita dell'autostrada, scenderà verso il Piave e proseguirà sino alla galleria di Termine di Cadore. È previsto un tunnel lungo un chilometro e mezzo che correrà sotto l'abitato di Castellavazzo. L'importo dell'opera sarà di 270 milioni».

### BOND: SIAMO INDIETRO

Conclusa la serie dei numeri, il sindaco Padrin pensa non senza preoccupazioni ai tempi: «È chiaro che per arrivare a realizzare l'opera in tempo le Olimpiadi - dice - è necessaria la nomina in tempi rapidissimi di un commissario con poteri derogatori che abbia cioè la possibilità di velocizzare al massimo l'iter che un intervento di questo genere comporta. Solo in questo caso potremo essere in grado di essere pronti per dicembre 2025, visto che le Olimpiadi cominciano nel successivo mese di febbraio». Una fretta condivisa anche dal deputato di Forza Italia Dario Bond che sempre ieri, prima dell'incontro Padrin-Gemme, facendosi interprete delle preoccupazioni dei sindaci bellunesi, aveva detto: «Non c'è tempo da perdere per le varianti olimpiche alla statale

di Alemagna. Per arrivare in tempo per i Giochi 2026 è necessario che venga nominato al più presto il commissario governativo. Per questo incontrerò il presidente di Anas a giorni». A destare maggiore preoccupazione, secondo Bond, è proprio l'intervento di Longarone: «Mentre per Cortina l'iter è piuttosto avanzato, e i lavori dovrebbero cominciare nel 2022, per Longarone siamo un passo indietro».

### NUOVA STATALE

Al mattino il sindaco di ha partecipato con lo stesso Gemme al sopralluogo e alle prove di carico sul secondo dei tre viadotti inseriti nella serie di opere fra Longarone e Castellavazzo: «Questo tratto di strada verrà aperto entro la fine del mese di giugno - assicura Padrin - ed entro una decina di giorni sarà tolto il semaforo che si trova sulla statale 51 verso la galleria di Termine».

Giovanni Santin

© riproduzione riservata





**NUOVA ALEMAGNA** Le prove di carico sul viadotto che ha rettificato le curve in località la Gardona: sarà aperto entro fine giugno

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

# La crisi presenta il conto: fatturato calato del 23%

**I PUNTI DI DEBOLEZZA  
SONO LA CARENZA  
DI RETI DIGITALI  
E DI INNOVAZIONE  
TIENE L'OCCUPAZIONE**

► **Emorragia di aziende  
Dati preoccupanti  
dall'assemblea Cna**

## OCCHIOBELLO

La crisi economica degli ultimi anni, sommata alle delicate conseguenze dell'emergenza Coronavirus, presenta un conto salato alle attività del territorio Occhiobello. E' un quadro preoccupante quello dipinto nell'ultima assemblea della Cna di Occhiobello. Il dato più allarmante è il calo del fatturato, nel 2020: meno 23% a fronte di una media provinciale che si attesta al 16. E per l'anno in corso le prospettive non sono buone, visto che viene stimata un'ulteriore perdita del 19% a fronte della media provinciale del 12.

Le statistiche negative non dipendono solo dalla pandemia. Infatti, negli ultimi cinque anni le imprese sono dimi-

nuite del 7,5% (-212 aziende) con perdite in tutti i settori: manifattura - 8,5%, edilizia - 14,2%, commercio - 7,3%, turismo - 5%. I punti di debolezza della zona di Occhiobello sono la carenza di infrastrutture digitali e la scarsa predisposizione all'innovazione. Uno dei pochi segnali positivi arriva dall'occupazione, cresciuta di 125 unità e trainata dal +255 che ha segnato il manifatturiero. Le aziende inoltre hanno dimostrato interesse per il Bonus 110%, se alleggerito dall'ingente carico burocratico che ha parzialmente fermato imprese e cittadini di fronte a questa opportunità. In questo quadro gli imprenditori valutano come un'importante opportunità la realizzazione della ZLS e gli incentivi all'inseadimento per i nuovi stabilimenti.

## NUOVO DIRETTIVO

Nell'assemblea della Cna sono stati, inoltre, rinnovati gli organi dirigenti. E' stato eletto presidente Mariano Donegà (alla guida di una ditta di lattoneria); sarà affiancato dall'idraulico David Tredeolini e dall'autotrasportatore Andrea Renzo Bruschetta.

**A.Gar.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTIGIANI Per la categoria peggiorata nel 2020 e non solo per il covid

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



**Pedemontana****Ok degli artigiani  
«Più competitivi  
con la superstrada»**

Venerdì ci sarà il taglio del nastro del tratto di Pedemontana compreso tra Bassano e Montebelluna. Soddisfatto Vendemiano Sartor, presidente della Confartigianato: «Il suo valore per la competitività delle nostre aziende è indubbio. Bisognerebbe studiare delle tariffe agevolate per residenti e attività del territorio incentivandone l'utilizzo».

Zanardo a pagina III

# Pedemontana in arrivo Sartor: «Fondamentale per imprese e turismo»

► Venerdì inaugurazione del tratto Bassano-Montebelluna  
«Facciamo tariffe e abbonamenti agevolati per i residenti»

**«CI SARÀ DI SICURO  
UN IMPATTO MINIMO  
SULL'AMBIENTE  
MA TOGLIERÀ TRAFFICO  
E INQUINAMENTO  
DALLE ALTRE STRADE»**

**L'INTERVISTA**

**TREVISO** Venerdì verrà aperto al traffico il tratto della Pedemontana Veneta da Bassano del Grappa a Montebelluna. «Questa inaugurazione rappresenta anche un segno verso il ritorno alla normalità», sottolinea Vendemiano Sartor, presidente di Confartigianato Marca Trevigiana.

**Sartor perché la Pedemontana è importante?**

«Il suo valore per la competitività del nostro territorio è fuor di dubbio. Era necessario dare una velocità diversa alla mobilità di merci e persone di quest'area e

collegarla al resto d'Europa».

**Ne beneficeranno solo le imprese?**

«Penso anche al turismo. Oggi, per il turista, la distanza è una variabile secondaria rispetto alla velocità di percorrenza. Se in due ore, con un volo charter, può andare sul Mar Rosso, difficilmente sceglierà di mettercene sei per raggiungere le spiagge o le montagne venete o, perché no, l'Asolano e le Colline del prosecco».

**Il deficit infrastrutturale viene risolto?**

«Per le medie percorrenze è già efficace, consentendo di andare in molto meno tempo da Vicenza a Montebelluna. Però servono altre opere. Diciamo che con il passante e la Pedemontana, i collegamenti Est- Ovest sono garantiti. Ora bisogna rafforzare gli assi perpendicolari verso Nord».

**Dunque, verso l'Austria e la**

**Germania.**

«La Germania resta il primo partner economico per il nostro sistema manifatturiero, ma sono essenziali anche per portare qui i turisti dall'Europa centro-settentrionale. Perciò, oltre al previsto raccordo con l'A27, sono necessari collegamenti Sud- Nord, da Castelfranco verso Trento, con la ricalibratura della Valsugana e quello, tramite la Feltrina, quello verso Feltre e poi ancora verso il Trentino e, ma anche, dall'altra parte, verso Belluno e le Dolomiti. Senza dimenticare il completamento della direttrice verso il Friuli e la Carnia».



**E per la viabilità locale?**

«Con un casello ogni sei chilometri, può drenare traffico dalla viabilità ordinaria, ma deve essere resa appetibile. Per questo i residenti o anche i piccoli imprenditori devono essere incentivati ad utilizzarla, ad esempio con forme di abbonamento a tariffe scontate».

**Ma l'impatto ambientale è giustificato?**

«Come per tutte le grandi infrastrutture l'impatto c'è e non potrà essere compensato del tutto.

**Però, potrà alleggerire il traffico sulle strade locali, oggi molto intasante, come ben sa chiunque percorre, ad esempio, la Schiavonesca o la Postumia. Meno code non significano solo un risparmio di tempo, ma anche un minor inquinamento».**

**Chiedete anche di ripensare gli insediamenti attorno ai caselli principali.**

«In un momento si discute ad esempio di un polo di Amazon a Casale o Roncade, serve riprendere una programmazione urbanistica a scala ampia. Altrimenti

rischiamo di risolvere un problema di traffico, ma di crearne un altro».

**Non si punta troppo sulla gomma?**

«Infatti non servono solo le strade. Con il Recovery Plan, che ha una spinta green, fortunatamente dovrebbe accelerare anche il completamento dell'alta capacità ferroviaria da Milano a Mestre. E poi non dimentichiamoci gli aeroporti Marco Polo e Canova. Stiamo andando verso un'intermodalità per facilitare le relazioni per merci e persone».

**Mattia Zanardo**

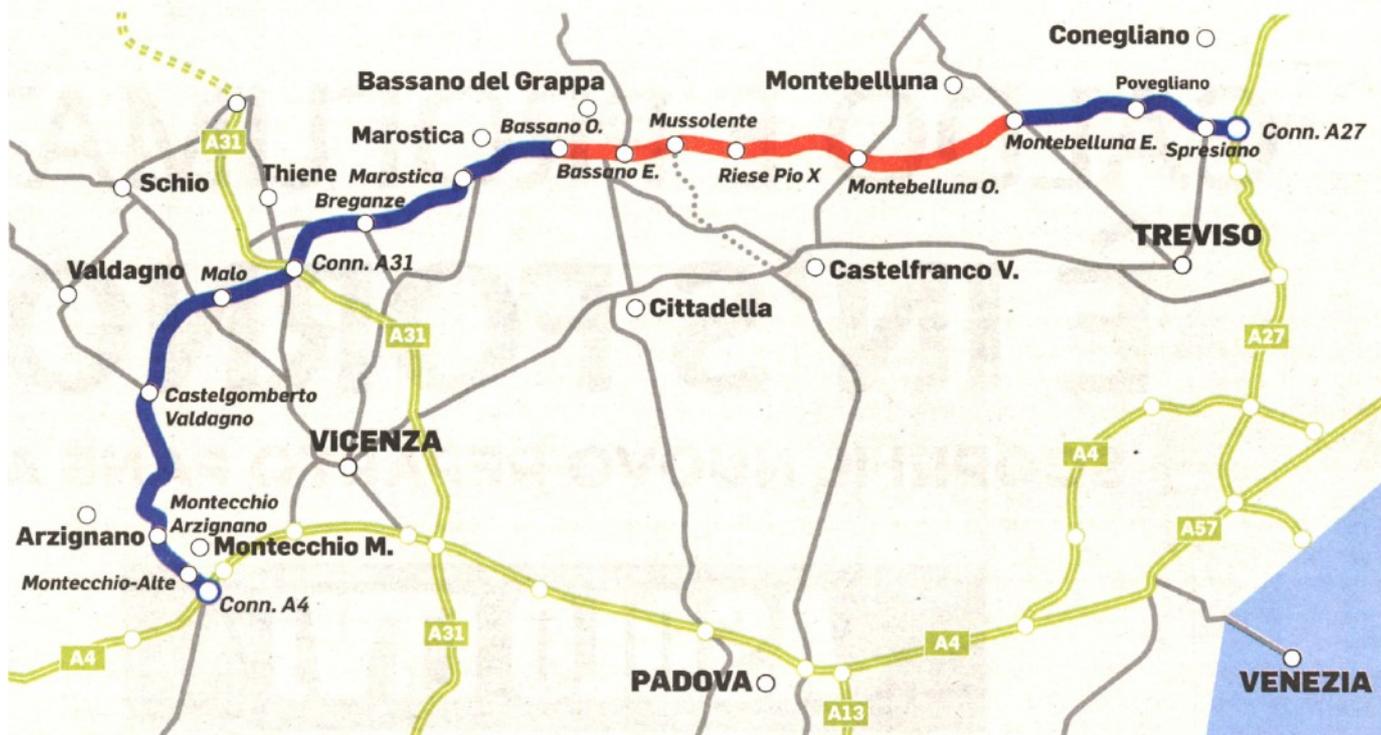
© RIPRODUZIONE RISERVATA



**SODDISFATTO** Vendemiano Sartor, presidente Confartigianato, e un casello della Pedemontana



# Il tracciato



**Km 94,557**

LUNGHEZZA COMPLESSIVA

**Lunghezza tracciato**

Lunghezza complessiva

Tratti in trincea gallerie naturali/artificiali

Tratti in rilievo, viadotti e ponti

**Provincia di Treviso**

**Km 37,990**

**Km 28,535**

**Km 9,455**

**Provincia di Vicenza**

**Km 56,567**

**Km 39,888**

**Km 16,679**

**Opere a Verde**

Opere lineari (filari alberati, siepi e masse vegetali)

Mitigazione a verde superficie

**Km 58,61**

**mq 1.333,410**

L'Ego-Hub

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

# Scuole a prova di scossa Cantieri per 15 milioni

► Per l'adeguamento sismico delle superiori ► Il Comune ha un piano da 8 milioni per la Città metropolitana ha stanziato 7 milioni mettere in sicurezza elementari e medie

## EDILIZIA SCOLASTICA

**VENEZIA** Le scuole superiori veneziane presto saranno oggetto di importanti interventi di manutenzione e adeguamento sismico avviati dalla Città Metropolitana. I lavori interesseranno ben sei istituti del centro storico, per un totale di circa 7 milioni di euro, in parte finanziati dal Ministero per l'Istruzione e in parte dalla Banca Europea per gli Investimenti: Palazzo Savorgnan, sede storica dell'Istituto Algarotti, Palazzo Ariani sede principale dell'Istituto Vendramin Corner, i due palazzi a Dorsoduro sedi del Liceo Classico Musicale e Artistico Marco Polo, i palazzi sede dell'Istituto Barbarigo e del liceo Tommaseo.

## I CANTIERI NELLE SUPERIORI

I primi cantieri verranno aperti a giugno quando, approfittando della chiusura estiva, verrà avviata la manutenzione straordinaria nelle due sedi del liceo Marco Polo, classico e artistico, nella sede dell'istituto scolastico ad indirizzo alberghiero Barbarigo a Castello e nella sede del Liceo Tommaseo per una spesa complessiva di 5.750.000 euro. In particolare, per il liceo Marco Polo i lavori si concentre-

ranno sulla messa in sicurezza, avviando gli interventi necessari per l'ottenimento del certificato di prevenzione incendi e per il miglioramento sismico degli edifici.

Particolarmente ingente sarà il progetto di adeguamento sismico di palazzo Savorgnan a Cannaregio, sede dell'Algarotti, che con i suoi 1300 studenti è l'istituto veneziano più popoloso del centro storico. Qui la Città metropolitana ha progettato interventi strutturali per un importo di 1.400.000 euro. Le opere progettate, il cui inizio è previsto nel 2022, prevedono una manutenzione straordinaria necessaria per la sicurezza dell'edificio in caso di sisma, ma anche propedeutiche alla conservazione delle antiche strutture lignee e in muratura. «E' senz'altro lodevole il fatto che gli enti pubblici si attivino per cercare risorse aggiuntive per la messa in sicurezza degli edifici scolastici - commenta Concetta Franco, dirigente dell'Istituto Algarotti - Le scuole da sole non sono in grado di provvedere a nessun tipo di manutenzione».

Ancora in corso di approvazione è invece il progetto di manutenzione straordinaria di Palazzo Ariani, sede dell'Istituto Vendramin Corner. Si tratta del complesso più antico che risale

al 1300 e il cui progetto prevede, tra le altre cose, il consolidamento della facciata gotica e il restauro degli elementi lapidei del fronte verso il Rio dei Carmini.

## GLI INTERVENTI DEL COMUNE

Anche l'amministrazione comunale è impegnata, da tempo, sul fronte dell'adeguamento sismico delle scuole di sua competenza, dall'infanzia alle medie. Ieri l'assessore ai Lavori pubblici, Francesca Zaccariotto, ha portato in Giunta i progetti definitivi della messa a norma della Giacinto Gallina di Venezia e della Lombardo Radice di Mestre. Lavori rispettivamente per un 1,2 e 3,2 milioni di euro di fondi statali acquisiti mediante un bando regionale. «Due delibere, che si inseriscono in un percorso - ha sottolineato Zaccariotto - che, dopo aver visto la recente approvazione dei lavori di adeguamento sismico della Tintoretto di Mestre per 2,3 milioni, continuerà con l'approvazione in Giunta, nelle prossime settimane, di lavori analoghi anche alla Giulio Cesare per ulteriori 2,5 milioni. Interventi di adeguamenti sismici per un totale complessivo di 8 milioni di euro che dimostrano lo spirito con cui vogliamo continuare ad agire».

**Alice Carlon**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





**GALLINA** Lavori in arrivo per l'elementare di Cannaregio

# Mose e Cvn, botta e risposta a distanza tra Zincone e Spitz sui compensi dei consulenti

**LA COMMISSARIA:  
«GLI ALTRI ESPERTI  
PAGATI PIÙ DI OSSOLA»  
IL PROVVEDITORE:  
«NON È VERO, CIFRE  
DI MOLTO INFERIORI»**

## LA POLEMICA

**VENEZIA** Gli esperti del Mose, o meglio i loro compensi, al centro dell'ennesima tensione tra il commissario sblocca cantieri, Elisabetta Spitz, e il provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto, Cinzia Zincone. Non c'è pace per la governance del Mose. Tante teste che non collaborano tra loro, anche in un momento così difficile: con i cantieri fermi e le imprese sul piede di guerra per la procedura fallimentare avviata dal liquidatore del Consorzio Venezia Nuova, Massimo Miani, che rischia di farle fallire. Ad innescare la nuova polemica sui consulenti/esperti del Mose, l'anteprima di Report, il programma di Rai Tre, che lunedì prossimo si occuperà anche della grande opera.

Ebbene, nell'anticipazione dell'altra sera, sono stati trasmessi pochi minuti di servizio, con alcune dichiarazioni del commissario Spitz, fermata all'ingresso di Palazzo X Savi. La commissaria, rispondendo al giornalista che le chiede conto del suo compito di sblocca cantieri, ribatte: «Non è così. Io sono stata chiamata per far funzionare il Mose». Quanto al buco del Cvn trovato da Miani che, nella sintesi del giornalista, è stato fatto dai precedenti amministratori straordinari, la commissaria ribatte: «Loro non hanno sanato i buchi, ma non li hanno creati». Sono però le ultime battute, quelle che ieri facevano più discutere, sul ruolo dell'ex amministratore straordinario del Cvn, Francesco Ossola, ripescato dalla Spitz come proprio consulente. «Io ritengo l'ingegner Ossola un tecnico di altissimo livello necessario per garanti-

re il completamento delle opere». E il fatto che sia pagato 1.100 euro al giorno? «Mi sembra come prestazione professionale inferiore a quella che il Provveditorato paga ai suoi consulenti».

Un attacco diretto al Provveditorato. La replica a distanza di Zincone è quasi divertita. «Questa è bella! Intanto il Provveditorato non ha consulenti. Sulla base delle varie convenzioni, si avvale di un supporto del concessionario al concedente: professori universitari ed esperti, che in genere siedono nel nostro comitato tecnico e vengono retribuiti dallo stesso Cvn. Inizialmente venivano pagati con la percentuale sui lavori prevista per il Consorzio. Poi, con gli amministratori, i lavori si sono rallentati, non c'erano più margini. E così sono stati pagati con delle perizie che abbiamo versato al Cvn». Tra i debiti del Cvn, ora ci sarebbero anche questi compensi che non stati interamente saldati. Ma è sulla cifra che Zincone ribatte secca: «Al netto dei rimborsi spesa, questi esperti negli ultimi anni hanno preso dai 5 ai 15mila euro l'anno al massimo». Cifre lontane, insomma, dal compenso previsto per Ossola di «1.100 euro al giorno per un massimo di 136 giorni l'anno».

Un botta e risposta che dà il clima che si respira attorno al Mose. Tensioni tra istituzioni che dovrebbero, invece, lavorare all'unisono per uscire dallo stallo attuale dei lavori, in vista dell'arrivo dei 538 milioni che il Cipess sbloccherà a giorni, ma anche della definizione di un nuovo atto aggiuntivo da predisporre entro luglio. Il tema dei consulenti, tra l'altro, è centrale anche per le criticità del Mose. Prima tra tutte, la corrosione delle cerniere. Gli esperti di fiducia del Provveditorato e quelli del Cvn di Ossola, infatti, la pensano all'opposto sulla gravità del problema. Una divergenza che la Procura contabile, che ha avviato un'inchiesta, vuole chiarire. (r. br.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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

# «Nessuno stop, il by-pass si farà»

►L'assessore alla Mobilità stringe i tempi per la nuova bretella tra Gazzera e Castellana

►«Entro 20 giorni presenteremo un progetto alternativo più lontano dal Rio Cimetto»

## VIABILITÀ

**MESTRE** «Quella strada si deve fare, punto e basta. Che non ci tirino fuori altre scuse come quelle che volevano bloccare la Vallenari bis che, adesso che c'è, è un'arteria fondamentale per lo sviluppo della città. Quindi noi faremo il collegamento tra la Gazzera e la Cipressina. E tra quindici-venti giorni andremo in commissione con una proposta concreta». Renato Boraso mette i paletti alla discussione - che va avanti da mesi - sull'opportunità di realizzare il nuovo by-pass che dalla Gazzera, passando sotto alla tangenziale, la costeggerà correndo a fianco del Rio Cimetto con una nuova rotatoria all'altezza del maxi-parcheggio (ancora inutilizzato) della futura stazione ferroviaria dell'Sfmr in via Olimpia, per poi passare sopra al Marzenego ed arrivare in Castellana. Un progetto da cui dipende anche il completamento del Sistema ferroviario metropolitano di superficie, iniziato nel 2009 ed ancora lontano dall'inaugurazione, slittata almeno alla fine dell'anno prossimo.

## GRUPPO DI LAVORO

«Siamo delegati noi come Comune alla realizzazione di questa arteria, sulla base di un progetto di Net Engineering che ci ha fornito la Regione» spiega l'assessore. Ma quel progetto, ap-

punto, passa al centro dell'area verde sfiorando il Rio Cimetto che, probabilmente, qualcuno aveva scambiato per un fossato. Dal settembre scorso il Comune ha ottenuto da Cav di poter utilizzare provvisoriamente la strada (due corsie strette strette, con un semaforo sul ponte sul Marzenego per procedere a senso alternato) che la società dell'autostrada utilizza per lavori ed emergenze in tangenziale. «Ma questa è una soluzione del tutto provvisoria, perché quella strada serve a Cav. Raddoppiarla? Non è previsto - riprende Boraso -. Ecco perché abbiamo formato un gruppo di lavoro con le Municipalità di Mestre e Chirignago-Zelarino che, assieme agli stessi progettisti, sta per mettere a punto un'alternativa con un tracciato che terrà conto del rispetto ambientale dell'alveo del Rio Cimetto».

Interpellanze e interrogazioni sul tema sono intanto piovute a dirotto in questi mesi, ma - secondo Boraso - il vero obiettivo sarebbe quello di arrivare a bloccare tutto. «Cosa che noi non faremo - mette in guardia -, perché dobbiamo rispettare il progetto della Regione collegando Gazzera, Castellana e park scambiatore della stazione». Del resto le stesse Ferrovie (che devono ancora completare le stazioni di Gazzera e via Olimpia, e non se ne capisce il motivo) hanno fatto sapere che loro non si rimette-

ranno al lavoro fino a quando non saranno realizzate tutte le opere viarie previste nell'accordo con Regione e Comune. «È dunque chiaro che quella strada bisogna farla, a due corsie come anche restando il più possibile lontani dal Rio Cimetto, e anche se le case e l'albergo che erano previsti in quella zona non si faranno più perché le convenzioni sono scadute».

## TEMPI STRETTI

Il rischio è però quello di veder slittare ulteriormente i tempi già biblici dell'Sfmr di Mestre. «Non è vero - promette l'assessore - perché entro 15-20 giorni avremo definito la soluzione finale e convocheremo le commissioni Viabilità e Urbanistica comunali e delle due Municipalità interessate per illustrare il nuovo progetto. Una soluzione che sarà ovviamente già concordata con i progettisti e che non dovrà quindi tornare in Regione». E le proteste degli ambientalisti? «Non ci facciamo condizionare da "pseudo comitati" - risponde Boraso -. Con le "fiabe" non ne andiamo più fuori perché ho già vissuto nel 2015 quelle proteste che stavano per bloccare il cantiere della Vallenari bis. La vedete adesso quella strada? È un gioiello, un viale bellissimo e alberato con un parco vicino al liceo Stefanini».

**Fulvio Fenzo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



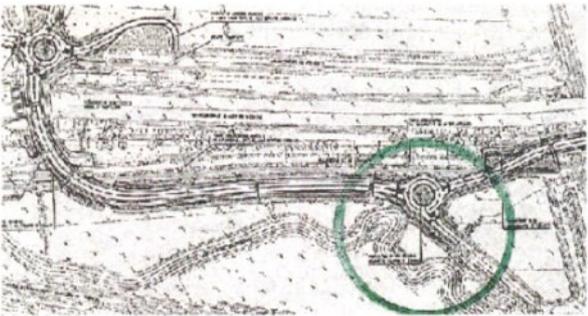
## RENATO BORASO

«L'attuale soluzione a fianco della tangenziale è solo provvisoria. Le proteste? Non ci facciamo condizionare da pseudo-comitati»





**STRADA DI SERVIZIO** Attualmente il collegamento aperto tra Gazzera e Castellana corre sulla strada di servizio utilizzata da Cav per le emergenze in tangenziale, concessa solo in via provvisoria



**IL PROGETTO E L'ALTERNATIVA**  
A sinistra il tracciato previsto per la bretella che sfiorerebbe il Rio Cimetto. Qui a fianco il percorso più vicino alla tangenziale

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

## Aeroporti e hub della logistica

### Interporto di Verona è il primo in Italia verso l'ampliamento

L'Interporto Quadrante Europa è in Comune di Verona tra le autostrade del Brennero (A22) e della Serenissima (A4) e vicino all'intersezione delle linee ferroviarie della Brennero-Modena e della Milano Venezia. È anche collegato con l'aeroporto di Verona. Da qui passano consistenti traffici merci provenienti o diretti al Nord Europa, ma anche quelli della direttrice mediterranea che collega Spagna e Francia ai paesi dell'Est Europa. La posizione strategica lo pone come primo interporto a livello nazionale e occupa la quinta posizione per movimentazione dei porti italiani dietro a Genova, La Spezia e Trieste. Si punta a costruire un nuovo terminal



**Av/Ac: finalmente la Verona-Padova****Il treno veloce  
con un nuovo ponte  
e le stazioni**

All'interno del corridoio Reno-Alpi si inserisce l'intervento di alta velocità e capacità Verona e Padova che rappresenta parte integrante della direttrice Torino-Milano-Venezia. Il progetto ha per obiettivo il quadruplicamento della linea storica Milano- Venezia. La nuova linea ferroviaria sarà a doppio binario e si svilupperà per 76,5 chilometri tra le province di Verona, Vicenza e Padova. Il costo dell'opera ammonta a 5,214 miliardi di euro e verrà realizzata in tre lotti. Primo lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza e Nodo Verona. Questa interessa 12 Comuni. La nuova linea affiancherà a su quella esistente per il 50% del suo sviluppo. Il progetto prevede una nuova stazione a Verona Porta nuova, uno scalo merci a nord in zona Cason e un nuovo ponte sull'Adige. Ad agosto 2020 il contratto per l'avvio dei lavori tra Rvi e il general contractor Iricav Due. Il secondo lotto riguarda l'attraversamento di Vicenza. La nuova linea passerà per Altavilla e Vicenza. Il progetto include la realizzazione di una nuova fermata in zona Fiera, interventi di ridisegno paesaggistico e urbanistico della stazione di viale Roma per renderla hub dell'intermodalità e la realizzazione di una nuova linea tpl elettrica. Il lotto è in fase di approvazione per il progetto preliminare. Il terzo lotto è lungo 28 chilometri da Vicenza e la stazione di Padova centrale. Prevede il quadruplicamento in affiancamento alla linea esistente.



**Grandi opere viarie****Pedemontana  
in ritardo  
E l'A22 frena  
la terza corsia**

La Spv, Superstrada Pedemontana Veneta, si colloca nel contesto della Pedemontana Veneto-Lombarda-Piemontese. Lo scopo di questa infrastruttura è quello di decongestionare l'area metropolitana del Veneto collegandosi con A4, A31 e A27. Per i noti problemi finanziari, amministrativi e giudiziari, tutti ora risolti, i tempi dell'opera si sono dilatati e per questo finisce nel semaforo dell'Osservatorio territoriale infrastrutture del Nord colorata di arancione. Ma intanto da venerdì sarà aperto lo stralcio funzionale più lungo in attesa del completamento previsto per febbraio 2022, stando all'ultimo cronoprogramma verificato dall'Oti lo scorso dicembre, comprese tutte le opere incluse nei progetti esecutivi. Si tratta di oltre 90 chilometri di strada a pagamento che attraversa 36 Comuni dal Vicentino al Trevigiano.

All'interno del corridoio Scandinavo-Mediterraneo si inserisce il potenziamento dell'A22 tra Bolzano Sud e l'interconnessione con l'A4 a Verona Nord. Il progetto

prevede l'ampliamento con la terza corsia tra Verona e l'intersezione con l'A1 e anche nel tratto Bolzano Nord-Verona. Il progetto è fermo per la questione legata al rinnovo della concessione autostradale A22 scaduta nel 2014 e prorogata più volte. Come noto in ballo c'è la nascita di una nuova società in house che rallenta di fatto ogni tipo di procedura per avviare il progetto.

All'interno di questo corridoio poi va segnalata l'asse ferroviario Monaco-Verona che prevede il potenziamento delle linee di accesso al Brennero lungo la Linea Fortezza-Verona. I lavori di potenziamento prenderanno il via dal nuovo tunnel del Brennero. L'opera sarà lunga 189 chilometri di tracciato che attraversano il Veneto e il Trentino Alto Adige. Il progetto preliminare del quadruplicamento della tratta ferroviaria Verona-Fortezza è diviso in 4 lotti funzionali già deliberati al Cipe. Uno di questi riguarda in particolare il nodo di Verona per quasi 10 chilometri. Il costo complessivo dell'opera è di 4,292 miliardi di euro.



**CONFARTIGIANATO**

## Incontro su superbonus e prezzi

●● Confartigianato Vicenza, con Edilcassa Veneto (Cassa edile artigiana che riunisce sigle datoriali e sindacali), organizza una serie di webinar formativi sugli aspetti fiscali, giuridici, tecnici delle normative sul super eco bonus e rivolti a imprese, professionisti, dipendenti del settore casa. Primo appuntamento domani alle 18 col webinar su “Prezzi delle materie prime, edilizia, ecobonus, impatto sulle imprese”. Con Enrico Quintavalle, responsabile Ufficio studi Confartigianato Imprese nazionale (Le tensioni dei prezzi delle materie prime: scenari nazionali e internazionali con uno sguardo al futuro) e Rocco Demitri, avvocato contrattualista (Strumenti contrattuali di tutela per le imprese). ●



SANITÀ

# Ecco il nuovo ospedale con due torri da 12 piani

Scelto il modello "verticale" per il bando di gara europea cui dovranno attenersi i progettisti A San Lazzaro polo da 192 mila metri quadri, 40 metri in altezza, per 837 posti letto di degenza



L'Azienda ospedaliera ha scelto il modello "verticale" fra le tre alternative di partenza. Nella foto sopra, il rendering. MALFITANO / PAGINA 17

IL POLO DI SAN LAZZARO

## Nuovo ospedale con due torri da 12 piani Ecco come cambia lo skyline di Padova Est

Nel confronto fra le tre alternative, preferito lo sviluppo in verticale: «Così minor consumo di suolo e spazi più ampi»

La superficie usata è di 192 mila metri quadri. Ci sarà una piastra multi-funzionale

Claudio Malfitano

Il nuovo ospedale di San Lazzaro si svilupperà su due torri da 12 piani, alte oltre 40 metri, più una ulteriore torre della ricerca da 9 piani. Un nuovo skyline per Padova Est per un «luogo in cui si intrecciano inescandibilmente l'assistenza, la didattica e la ricerca e, quindi, vengono sperimentati modelli di medicina accademica all'avanguardia e, come tali, in continua evoluzione», come si legge nel documento di fattibilità allegato al bando per la progettazione pubblicato dall'Azienda ospedaliera. Si chiariscono così i contorni e il dimensionamento di una struttura che occuperà 192.600 metri quadri (su un'a-

rea di oltre 500 mila) per un totale di 837 posti letto di degenza. La preferenza dunque va all'ipotesi di costruire in altezza per un minor consumo di suolo: le altre due alternative prevedevano edifici più piccoli da 9 piani ciascuno.

### STANDARD ELEVATI

Per prima cosa nel documento di fattibilità si stabilisce che il nuovo polo sarà al top per innovazione e attrezzature. «L'immobile dovrà essere dotato delle più avanzate soluzioni tecnologiche ed impiantistiche, nel pieno rispetto dei principi di sostenibilità ambientale e con la massima attenzione ai livelli di sicurezza nonché a quelli di qualità e comfort degli spazi per i pazienti, per l'utenza in genere e per gli ambienti di lavoro destinati al personale», scrivono i promotori del bando di gara. L'energia termica sarà fornita con il teleriscaldamento dal termovalorizzatore di San Laz-

zaro. E l'insediamento dovrà essere di tipo "Nzeb", acronimo inglese che sta per *nearly zero energy building*.

### LE AREE DEL PROGETTO

Il complesso sarà composto da sei diverse aree: la piastra polifunzionale, l'area delle Degenze, l'area dei moduli didattico-scientifico-dirigenziali, l'area Outpatients, la Torre della Ricerca, e l'area dei servizi generali, direzionali e della logistica.

L'indicazione per i progettisti è di privilegiare la «logistica del paziente», con l'obiettivo di ottimizzare i flussi inter-



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

ni orizzontali e verticali (tramite ascensori). «Tra i principi cardine dovrà essere considerata la progettazione *patient oriented*», si legge nel documento. In più, «per la naturale evoluzione promossa dalla digitalizzazione globale, il nuovo polo dovrà essere un ospedale digitale».

## IL DIMENSIONAMENTO

Il progetto prevede una piastra polifunzionale che ospiterà le «funzioni che rappresentano il *core* delle attività ospedaliere», come le sale operatorie e la Terapia intensiva e semi-intensiva. Sarà grande circa 10 mila metri quadri a piano per 6 livelli. Si tratta di un «avancorpo di accesso aperto ai flussi esterni» che darà sulla *mainstreet* del nuovo polo.

Per quanto riguarda le degenze, a quelle a bassa intensità (837 posti letto) è stato attribuito uno spazio di 50 metri quadri a posto letto. Il doppio per le 126 a media-alta intensità. Per le sale operatorie: 300 metri quadri ciascuna alle 18 ordinarie, 500 per le 21 ibride e robotiche.

Per le degenze servono quindi 18 piani e sono state individuate tre alternative: le degenze a corpo quintuplo inclinate rispetto alla piastra (la 1), oppure perpendicolari alla piastra (2) o infine le due torri (3). Nelle prime due alternative dunque i 18 piani sono distribuiti in 3 edifici, per cui in ognuno ci saranno 6 piani. L'alternativa scelta, quella delle torri, prevede solo due edifici con 9 piani di degenze per ogni edificio. Ai moduli didattico – scientifico – direzionali servono 5 piani, che quindi nell'ipotesi scelta occuperanno due piani delle due torri più una parte del piano terra.

## LA SCELTA DELLE DUE TORRI

Per arrivare alla scelta dell'alternativa 3, quella delle due torri, è stata fatta un'analisi comparativa tenendo come criteri principali: il minor consumo di suolo possibile, la flessibilità della struttura, la possibilità di estensione in caso di futura richiesta di ulteriori posti letto, e le cosiddette “*soft qualities*” come l'apporto di luce naturale, la facilità e veloci-

tà nei percorsi e la disponibilità maggiore di spazi. A ogni caratteristica è stato poi assegnato un punteggio.

«L'alternativa 3 (quella delle due torri, ndr) è quella che raggiunge un maggior punteggio sugli aspetti oggetto dell'analisi multicriteriale, proprio perché i due edifici a torre rappresentano un vantaggio in termini spaziali, con un minor impatto sul suolo, e in termini di percorribilità, favorendo le connessioni verticali in luogo di quelle orizzontali – si legge nel documento – La forma della superficie si conferma inoltre vantaggiosa per le *soft qualities* legate alla disponibilità di spazio e di approvvigionamento di aria e luce dall'esterno. Questi aspetti, di cui si dovrà tener necessariamente conto per quanto riguarda le future fasi progettuali, portano a favorire l'alternativa 3 rispetto alle altre, prediligendo quindi un nuovo polo ospedaliero caratterizzato dalla presenza di due corpi di degenza a torre». Ora la parola passa ai progettisti. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NECESSITÀ E DIMENSIONI			Superficie utile (m <sup>2</sup> )	
Funzione	Posizionamento	N' unità	unità	totale
Ambulatori tipo 1 e tipo 2	Avancorpo	400	40	16.000
Day surgery	Avancorpo	6	300	1.800
Degenze medico- chirurgiche bassa intensità di cura	Corpi degenza	837	50	41.850
Moduli didattico- sc- direz	Corpi degenza	837	15	12.555
Terapia semintensiva	Piastra	36	100	3.600
Terapia intensiva	Piastra	90	100	9.000
Moduli didattico- sc- direz	Piastra	176	15	2.640
Blocco operatorio	Piastra	21	500	10.500
	Piastra	18	300	5.400
Organ recovery- organ repair	Piastra			1.200
Pronto soccorso	Piastra	6	300	2.500
Diagnostica per immagini	Piastra			5.000
Laboratori	Piastra	963	30	7.000
Torre della ricerca	Torre			28.890
Logistica e sterilizzazione	Retro			14.100
Servizi a supporto	Area intermedia			10.000
Med nucleare	Piastra			2.565
Centrali tecnologiche	Distribuito			18.000
<b>Totale mq stimati</b>			<b>192.600</b>	

## ECCO COME SARÀ IL NUOVO OSPEDALE A PADOVA EST

RENDERING

**IPOTESI 1**



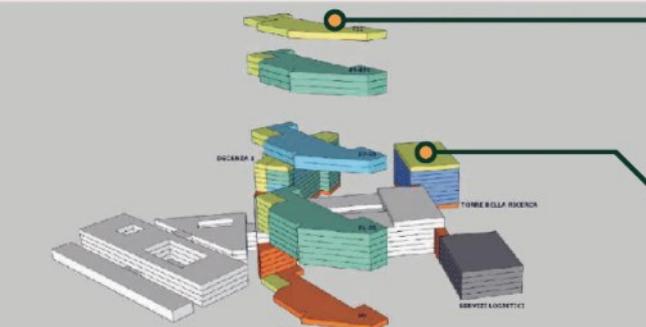
**IPOTESI 2**



**IPOTESI 3**



SCHEMA DELLA TERZA IPOTESI



**DEGENZA-TIPO-DUE TORRI**

P0: CONNETTIVO E MODULI  
 P1: DEGENZA 48 PL+AREA TECNOLOGICA  
 P2: DEGENZA 48 PL+AREA TECNOLOGICA  
 P3: DEGENZA 48 PL+AREA TECNOLOGICA  
 P4: DEGENZA 48 PL+AREA TECNOLOGICA  
 P5: DEGENZA 48 PL+AREA TECNOLOGICA  
 P6: DEGENZA 48 PL+AREA TECNOLOGICA  
 P7: MODULI DIDATTICO/SCIENT./DIREZIONALI  
 P8: MODULI DIDATTICO/SCIENT./DIREZIONALI  
 P9: DEGENZA 48 PL+AREA TECNOLOGICA  
 P10: DEGENZA 48 PL+AREA TECNOLOGICA  
 P11: DEGENZA 48 PL+AREA TECNOLOGICA  
 P12: COPERTURA TECNOLOGICA

**TORRE DELLA RICERCA**

P0: CONNETTIVO  
 P1: AREA DIDATTICA/ RICERCA+AREA TECN.  
 P2: AREA DIDATTICA/ RICERCA+AREA TECN.  
 P3: AREA DIDATTICA/ RICERCA+AREA TECN.  
 P4: AREA DIDATTICA/ RICERCA+AREA TECN.  
 P5: AREA DIDATTICA/ RICERCA+AREA TECN.  
 P6: AREA DIDATTICA/ RICERCA+AREA TECN.  
 P7: AREA DIDATTICA/ RICERCA+AREA TECN.  
 P8: AREA DIDATTICA/ RICERCA+AREA TECN.  
 P9: COPERTURA TECNOLOGICA

TURISMO A VENEZIA

**Gli ex conventi diventano hotel, è boom di cantieri**



Ex conventi e palazzi di pregio che diventano hotel: dopo la pausa Covid riprende la corsa alla trasformazione turistica a Venezia. VITUCCI/PAGINA 16

# Nuovi alberghi negli ex conventi Ripartono i lavori di trasformazione

A Cannaregio l'edificio delle Imeldine e palazzo Seriman  
Posti letto decuplicati in dieci anni: oggi sono 70 mila

**Alberto Vitucci**

Ex conventi che diventano alberghi, palazzi di pregio trasformati in hotel. Dopo la pausa Covid riprende la corsa alla trasformazione turistica della città. Decine gli esempi di nuove strutture ricettive che adesso hanno ripreso i lavori. E nei primi mesi del 2022 saranno pronti a offrire nuovi posti letto.

Solo a Cannaregio, nel raggio di poche decine di metri, sono numerosi i grandi palazzi dove sono ripresi i lavori

per la trasformazione in albergo. Il più importante è il gotico palazzo Giovanelli, facciata monumentale che dà sul rio di Noale, altra facciata verso Santa Fosca con il grande giardino da dove è stato sfrattato lo scultore Giancarlo Comelato, erede dello storico laboratorio di marmi Dall'Era. La società romana Nuova Giovanelli aprirà entro l'agosto del 2022 il palazzo, sede un tempo della Casa d'Aste Semenzato, diventerà uno dei più grandi alberghi della città.

Stesso destino per alcuni conventi della città. In campo San Canciano la sede delle suore Imeldine, che tenevano anche scuole elementari e medie, è da anni deserta. E'



stata acquistata dalla società "Rivus San Canciani srl". I grandi lavori di ristrutturazione edilizia sono partiti in questi giorni e si dovranno concludere in aprile. Sembra destinato a diventare un grande albergo il vicino palazzo Seriman, già sede delle Suore Ancelle di Gesù Bambino. Anche qui scuole frequentate da generazioni di bambini veneziani. Una a una le suore se ne sono andate. E adesso la Casa madre sembra aver definito l'accordo di vendita con una società. Tre anni fa i residenti e alcuni comitati avevano inviato un appello al Comune per chiedere di non concedere l'ennesimo cambio d'uso.

Ma in realtà gli edifici lasciati vuoti seguono la strada della ricettività. Era successo pochi mesi fa con il cambio d'uso approvato dal Consiglio comunale per gli edifici agli Ormesini di proprietà del-

le Figlie di San Giuseppe, ancora per altri conventi come Sant'Elena, Sant'Alvise. Un'accelerazione che non si ferma, e che rischia sempre più di trasformare la città in un grande "hotel diffuso".

Sono decine i palazzi messi in vendita e pronti al cambio d'uso. Molti i nuovi alberghi dove i lavori per la trasformazione sono quasi conclusi, come la grande Ca' di Dio, ex Casa di Riposo dell'Ire, con vista sul Bacino San Marco. Altri lasciati lo erano diventati in passato, come ad esempio il grande neogotico alla Salute, già studio dello scultore Scarpabolla. Lasciato a una Fondazione trevigiana che lo aveva messo sul mercato. Uno a uno i palazzi si trasformano. Tanto che l'apertura di nuovi alberghi non fa neanche più notizia. A dispetto degli studi e dei proclami sulla necessità di limitare il turismo.

Dagli anni Duemila a oggi il numero dei posti letto in città si è praticamente decuplicato. Oggi sono circa 70 mila, tra registrati e "sommersi", suddivisi in 30 mila alberghieri e 40 mila extralberghieri. Nel 2000 i posti letto erano 27 mila, nel 2010 erano già balzati a 47 mila. Oggi, secondo alcune stime, superano i 70 mila. Si tratta nel caso degli extralberghieri, il settore che più ha risentito della crisi del Covid, di altrettanti abitanti espulsi per lasciar spazio ai turisti.

Adesso molte piccole attività non riescono a sopportare la botta dei mancati incassi del 2020, con la difficoltà a pagare le rate dei mutui. Molti alloggi turistici e affittacamere dunque sono chiusi e in vendita. Non così per i grandi alberghi, quasi sempre acquistati da grandi società nazionali o estere. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA SITUAZIONE

### Lavori in corso nei palazzi veneziani

Nella foto sopra, palazzo Giovanelli nella facciata che dà sul rio di Noale. Qui a sinistra, i lavori cominciati nel palazzo delle suore Imeldine a San Canciano. Sotto, palazzo Seriman.





IL PROGETTO

**Tir e merci  
una nuova via  
per bypassare  
Mestre**

Verso un collegamento "multimodale" per l'area portuale di Marghera bypassando il nodo di Mestre. CHIARIN / PAGINA 20

SVILUPPO DELLA CITTÀ

**Strade e binari "riservati" per Tir e merci  
Task force per le infrastrutture del Porto**

Regione e Comune approvano il Protocollo d'intesa con Rfi, Autorità portuale, Cav: allo studio progetti e finanziamenti

**Il sindaco Brugnaro:  
«Connessioni più  
efficienti liberando  
il nodo di Mestre»**

Mitia Chiarin

La Giunta della Regione Veneto e la giunta del Comune di Venezia hanno approvato ieri lo schema di protocollo di intesa tra Regione, Rete ferroviaria italiana (Rfi), Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale (Adspmas), Cav, Comune di Venezia e Città metropolitana di Venezia, che istituisce un tavolo tecnico per lo studio e la progettazione di un nuovo collegamento "multimodale" tra il Porto di Venezia e le reti Trans-europee di trasporto, che consenta di raggiungere l'area portuale di Marghera bypassando il nodo di Mestre.

Un passo avanti atteso da almeno vent'anni in città che consente di pensare a nuovi raccordi ferroviari ma anche nuove viabilità per il traffico pesante dall'autostrada al Porto. «Con questo progetto», dice la vicepresidente della giunta regionale Elisa De Berti, «facciamo uscire dal cuore della città il traffico delle merci sfruttando al meglio il grande potenziale del trasporto intermodale e ambientalmente sostenibile. In più, valorizziamo i raccordi ferroviari».

Attorno al Porto di Venezia gravita, su gonnà e ferro, materie di tutti i tipi: prodotti siderurgici, energetici, agroalimentari, chimici. Il risultato è la congestione della viabilità sia dal raccordo Romea che

dalla Carbonifera in direzione del Porto. E da tempo si sollecita un potenziamento dei collegamenti ferroviari: oggi i volumi di traffico si attestano a circa 100 treni alla settimana. Il traffico su gomma, invece, rappresenta uno dei maggiori problemi per la tangenziale di Mestre, in gestione alla concessionaria Cav Spa, provocando intasamento quotidiano tra Mestre e Marghera. «Il Porto di Venezia è uno dei principali snodi della rete ferroviaria europea e punto di collegamento fra i corridoi terrestri e marittimi mediterranei. Fra le principali criticità ci sono le interferenze con il sistema stradale che grazie a questo nuovo collegamento saranno superate, a beneficio della viabilità urbana e della messa in sicurezza della circolazione ferroviaria», prosegue De Berti. Il tavolo tecnico congiunto avrà il compito di valutare i progetti migliori e reperire risorse in ambito comunitario per la progettazione dell'intervento e seguirne l'evoluzione tecnica e le fasi approvative. Rfi, Cav e Autorità portuale si impegnano a reperire le risorse finanziarie necessarie alla progettazione degli interventi: Rfi si farà carico della progettazione ferroviaria; Cav con il suo tesoretto multimilionario, della progettazione stradale e il Porto della componente relativa alle infrastrutture complementari in ambito portuale. Per il sindaco Luigi Brugnaro «viene riconosciuta l'importanza strategica» del collegamento multimodale (stradale e ferroviario) tra il porto di Venezia e le reti

«Ten-T». Un'opera che consentirà al traffico merci che gravita sul nodo di Mestre di avere connessioni più efficienti con le linee dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e di rendere più efficienti le manovre ferroviarie all'interno del porto incrementando ulteriormente la quota modale ferroviaria. Così diamo una visione strategica della mobilità della nostra città e dimostriamo quanto stiamo investendo per potenziare ed efficientare uno dei principali snodi della rete ferroviaria europea che non solo rappresenterà il punto di collegamento fra i corridoi terrestri e acquei, ma anche consentirà di alleggerire il traffico delle merci su gomma all'interno dei nostri quartieri».

Tema al centro della mozione di inizio consiliatura, ribadisce il primo cittadino, convinto che il Porto è «volano di sviluppo per tutte le categorie economiche, con effetti moltiplicativi sull'economia interregionale». Quindi, dice, avanti con il «dragaggio dei canali, il conferire certezza alle concessioni, per dare continuità agli investimenti, l'attivazione della conca di navigazione di Malamocco e dare certezza al traffico crocieristico». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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

## LO SCENARIO

### Fratelli Bandiera potrà diventare strada urbana

«Si apre la strada allo studio di soluzioni per liberare dai camion la Carbonifera ma anche per riprendere il progetto di una via Fratelli Bandiera strada urbana, riducendo l'impatto dei tir sulla città», dicono gli assessori comunali Renato Boraso e Simone Venturini che. «Un vero segnale di attenzione al Porto e al mondo del lavoro», aggiunge il vicesindaco Tomaello.



I binari ferroviari lungo via dell'Elettricità, diretti verso il Porto di Venezia: si studiano delle linee riservate per Tir e merci, allo scopo di liberare il nodo di Mestre

APPROVATI I PROGETTI, CANTIERI PRONTI AL VIA

# Dieci milioni di euro per scuole primarie e istituti superiori

Comune e Città metropolitana annunciano importanti investimenti per l'adeguamento alle norme antisismiche

Dieci milioni di euro per la sicurezza delle scuole veneziane e mestrine. Da una parte la giunta comunale decide di investire 3,2 milioni di euro per la primaria Gallina di Cannaregio e la primaria Radice a Mestre. Dall'altra la città metropolitana annuncia 7 milioni di euro di lavori per l'adeguamento sismico di sei istituti veneziani: Palazzo Savorgnan, sede storica di Cannaregio dell'Istituto Algarotti, Palazzo Ariani sede principale dell'Istituto Vendramin Corner, i due palazzi a Dorsoduro sedi del Liceo Classico Musicale e Artistico Marco Polo a Dorsoduro, i palazzi sede dell'Istituto Barbarigo e Tommaseo.

Quanto all'investimento del Comune, riguarda l'adeguamento sismico della scuola primaria Giacinto Gallina a Cannaregio dove, con un finanziamento di 1,2 milioni di euro, che riguarda il consolidamento della muratura al piano terra; il consolidamento della monumentale scala a "tenaglia" inserendo profili metallici all'estradosso dei pianerottoli e delle rampe; il mantenimento degli infissi e ridipintura di tutte le aule; la revisione degli impianti elettrici; la realizzazione di rampa per il superamento delle barriere architettoniche nell'atrio di ingresso principale della scuola al piano terra.

Con la seconda delibera si eseguiranno i lavori alla scuola primaria Lombardo Radice dove, con un finanziamento di 2 milioni di euro, si procederà con la realizzazione di rin-

forzi delle strutture con applicazione di fibre di carbonio a cerchiatura dei pilastri e di rivestimento delle travi in calcestruzzo oltre ad opere di messa in sicurezza e messa a norma dell'immobile quali: risanamento intonaci e dipintura esterna, opere di dipinture interne, sostituzione dei corpi illuminanti, dei serramenti perimetrali esterni e delle porte interne nonché alla messa in sicurezza dei percorsi esterni. Un intervento che si inserisce in un contesto, quello dell'area di viale San Marco, nel quale l'Amministrazione è impegnata con importanti investimenti negli ultimi anni, a cominciare dalla rete fognaria.

La Città Metropolitana, invece, investirà sette milioni di euro negli istituti superiori Algarotti, Vendramin Corner, Liceo Classico Musicale e Artistico Marco Polo, Barbarigo e Tommaseo. L'investimento è in parte finanziato dal Ministero per l'Istruzione e in parte dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI). Per l'Algarotti la spesa è di 1,4 milioni di euro,

A partire dal prossimo mese di giugno, inoltre, la Città metropolitana darà l'avvio a quattro importanti cantieri di manutenzione straordinaria nelle sedi del Liceo - "M. Polo" per l'indirizzo classico e per l'indirizzo Artistico, nella sede dell'istituto scolastico ad indirizzo alberghiero "A. Barbarigo" e nella sede del Liceo "N. Tommaseo", per una spesa complessiva di 5.750.000 euro. —



La scuola primaria Radice a Mestre

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



# Opere strategiche sei su tredici accumulano ritardi o sono in stallo

Il monitoraggio 2020 dell'Osservatorio Oti degli industriali  
Pedemontana, terza corsia A4, Tav Verona-Padova a rilento

**Appello al governo  
dalle Confindustrie  
del Nord**  
«La burocrazia  
rallenta l'esecuzione  
e le manutenzioni»

**Carraro: «Il Pnrr  
è una grande  
occasione  
però il "cuore"  
non sta nei soldi  
ma nelle riforme»**

**Matteo Marian** / VENEZIA

Il semaforo giallo o rosso si accende per sei opere su 13. Certo, guardando il bicchiere mezzo pieno si può dire che i cantieri di sette infrastrutture strategiche per il Nordest su tredici marciano secondo le attese. Il problema, come sempre, è capire però come sono maturate queste attese. Visto che nel mazzo di ciò che unanimemente si ritiene indispensabile per lo sviluppo infrastrutturale del territorio ci sono cantieri che hanno aperto nel 2010 e progetti ante 2000.

È in tale contesto – tracciato dall'Osservatorio Territoriale Infrastrutture Nord (Oti Nord) 2020 – che vanno inquadrati i numeri: sulle 13 infrastrutture strategiche per il Nordest, sei sono in ritardo tra stallo dei lavori o avanzamento inferiore alle attese. Ovvero il 46%, con – in particolare – due in stallo (potenziamento dell'autostrada A22 tra Bolzano sud e l'interconnessione Verona Nord e ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13) e quattro con un avanzamento dei lavori inferiore alle attese: ampliamento della A4 Quarto d'Altino – Villesse-Sistiana; Pedemontana Veneta; raccordo autostradale A22 Fontevivo–Nogarole Rocca; linea ferroviaria alta velocità – alta ca-

pacità Verona-Padova.

La ventesima edizione dell'Osservatorio, grazie all'adesione (per la prima volta) di tutte le Confindustrie del Nord Italia, amplia il monitoraggio sullo stato di avanzamento dei progetti a 68 infrastrutture strategiche per questa parte del Paese. Ad Assolombarda, Confindustria Genova e Unione Industriale di Torino – promotori dell'analisi – si aggiungono Confindustria Emilia-Romagna, Confindustria Friuli Venezia Giulia, Confindustria Liguria, Confindustria Lombardia, Confindustria Piemonte, Confindustria Trento, Assoiemprenditori Alto Adige e Confindustria Veneto, dando al progetto un respiro nazionale.

«C'è da chiedersi, innanzitutto, come mai ci abbiamo messo 20 anni per fare sistema» ha commentato Enrico Carraro, presidente degli industriali veneti. «Oti Nord è la naturale evoluzione del progetto Oti Nord Ovest. Confindustria Veneto, insieme alle altre Confindustrie regionali del Nordest, ha voluto esserci perché riteniamo che sia fondamentale, in una logica di sistema, considerare il Nord del Paese come area privilegiata di interconnessione con l'Europa per innescare processi virtuosi di mobilità sostenibile e di sviluppo della logistica.

Attraverso le nostre regioni passano infatti diversi corridoi europei che garantiscono i collegamenti est-ovest e nord-sud, favorendo l'integrazione di relazioni e filiere produttive rilevanti per tutta Europa e garantendo gli indispensabili flussi di merci, materie prime, componentistica, necessarie a tutto il sistema paese e a tutta l'Unione Europea».

Il quadro complessivo che emerge al Nord è che, nel 2020, su 68 progetti infrastrutturali monitorati, 23 risultano completamente fermi (pari al 34%); 24 invece (35%) hanno avuto un avanzamento inferiore ai programmi e solamente 21 (31%) hanno soddisfatto le aspettative. Da qui le priorità rivolte al Governo: completare i corridoi europei, agevolare la mobilità del trasporto merci, semplificare la burocrazia che rallenta l'esecuzione e la manutenzione di opere centrali. «Il Pnrr è una grande occasione» ha concluso Carraro. «Attenzione, però, a focalizzare l'attenzione solo sulle risorse messe a disposizione, perché la vera svolta arriva unicamente con le riforme. Le frenate sul Dl Semplificazioni? Preoccupano perché denotano una visione ottocentesca sull'impresa e sugli imprenditori di una parte della politica».



© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA SITUAZIONE DEI CANTIERI

Fonte: Ofi Nord 2020

STRADE E AUTOSTRADE	Sistema Infrastrutturale	Monitoraggio
Ampliamento autostrada A4 Quarto d'Altino - Villesse-Sistiana	Corridoio Mediterraneo	avanzamento inferiore alle attese
Pedemontana Veneta (Montecchio Maggiore-Spresiano)	Sistema Pedemontano	avanzamento inferiore alle attese
Potenziamento dell'autostrada A22 tra Bolzano sud e l'interconnessione con l'autostrada A1 Verona Nord	Corridoio Scandinavo-Mediterraneo	stallo
Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nella tratta Bologna - Ferrara sud	Corridoio Baltico-Adriatico	stallo
Raccordo autostradale della Cisa A15-Autostrada del Brennero: A22 Fontevivo (Pr)-Nogarole Rocca (Vr)	Corridoio Plurimodale Tirreno-Brennero	avanzamento inferiore alle attese
<b>FERROVIE</b>		
Asse ferroviario Lione-Kiev (Torino-Trieste): Linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova	Corridoio Mediterraneo	avanzamento inferiore alle attese
Potenziamento Venezia-Trieste (Velocizzazione linea storica e varianti, Opere civili, soppressione PL e adeguamento a modulo 750m, Variante Latisana, Variante Ronchi dei Legionari - bivio Aurisina)	Corridoio Mediterraneo	in avanzamento
Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: linea Fortezza-Verona	Corridoio Scandinavo-Mediterraneo	in avanzamento
Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: Galleria di base del Brennero (parte italiana)	Corridoio Scandinavo-Mediterraneo	in avanzamento
<b>SISTEMA DEI NODI METROPOLITANI</b>		
Servizio ferroviario metropolitano di Venezia: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	Nodo Metropolitano di Venezia	in avanzamento
<b>PORTI E INTERPORTI</b>		
Hub Portuale di Venezia - Porto di altura ed allacci - Piattaforma d'Altura al Porto di Venezia e Terminal Container Montesyndial	Sistema Portuale di Venezia	in avanzamento
Hub portuale di Trieste - Piattaforma logistica tra lo scalo legnami ed il punto franco oli minerali	Sistema Portuale di Trieste	in avanzamento
<b>AEROPORTI</b>		
Aeroporto di Venezia: Ampliamento terminal passeggeri	Sistema Aeroportuale di Venezia	in avanzamento



**ENRICO CARRARO**  
PRESIDENTE  
DI CONFINDUSTRIA VENETO

Vendemiano Sartor, presidente di Confartigianato Imprese della Marca  
«Completare al più presto l'innesto sull'A27 e migliorare gli svincoli»

# «La Pedemontana va collegata all'Europa Ora un asse nord-sud per merci e persone»

**S**emaforo verde: dopodomani aprirà il primo tratto trevigiano della Pedemontana. Non è un punto d'arrivo, tutt'altro, secondo Confartigianato, che nell'inaugurazione del primo lotto trevigiano vede solo il tassello di un più ampio mosaico sull'asse Nord-Sud. Il presidente di Confartigianato, Vendemiano Sartor (*in foto*), ha sottolineato più volte come l'opera inizierà a dare i suoi frutti soltanto una volta che avrà raggiunto l'innesto con l'A27. Questione di qualche mese ancora: fine anno l'obiettivo della Regione, primavera 2022 l'orizzonte dei responsabili del cantiere. «Intanto godiamoci questa inaugurazione - commenta Sartor - in un anno come questo è un segnale importante anche a livello psicologico».

**Quanto è importante completare in tempi brevi la connessione con l'A27?**

«È fondamentale. Stiamo parlando di un territorio che corre lungo una pedemontana friulana-veneta-lombarda che assieme alla Via Emilia rappresenta la manifattura d'Italia. Il sistema parte da Pordenone, passa per Treviso e l'Alta Padovana, Vicenza, Verona, Brescia, Bergamo e Milano. In questa logica, la Pedemontana ha la funzione di

velocizzare le relazioni, sia per il traffico merci che per le persone. Ma servono alcuni elementi di completamento».

**Di che tipo?**

«Con la Superstrada Pedemontana completiamo il flusso Est-Ovest, ora bisogna favorire i "pettini" sull'asse Nord-Sud. La Pedemontana va collegata al centro dell'Europa, perché è lì che vanno le merci. I flussi turistici, al contrario, vanno dall'Europa ai nostri territori».

**Quali sono i collegamenti più urgenti?**

«Dobbiamo ragionare in un'ottica sovrarregionale. La Pedemontana può fare sistema, per esempio, con la sua omonima friulana che andrà da Pordenone a Gemona, e che al momento è solo un'idea. Solo così potremo creare un asse viario all'altezza delle sfide europee».

**E a livello locale?**

«Bisogna rafforzare lo snodo sulla sponda Feltrina. Ma lo snodo più importante, dove manca ancora qualcosa, è quello di Riese. C'è inoltre un progetto delle due province, Padova e Treviso, per il collegamento tra la Pedemontana e la rotonda di Castelfranco Ovest, e da lì alla strada regionale 308 verso Padova».

**Un altro tema su cui Confartigianato è intervenuta**

**spesso è quello dei pedaggi.**

«Per favorire il flusso del traffico locale, visto che i caselli sono vicini, e per drenare i flussi dai centri abitati e dalle strade minori, servono abbonamenti agevolati per i residenti o per chi transita tutti i giorni».

**Teme che il pedaggio possa scoraggiare i flussi sulla Pedemontana, senza togliere il traffico dai centri?**

«Più che altro, gli incentivi aiuterebbero a toglierlo. Non sarà attuabile subito, ma nel momento in cui arriveremo all'innesto sull'A27 bisognerebbe aver già preso una decisione in questo senso».

**Come reperire le risorse per le opere complementari?**

«Fare opere parziali non garantisce un beneficio completo. Nella programmazione va messo anche il resto. È nell'interesse anche di chi ha fatto il progetto, quindi della Regione, che questa strada venga utilizzata il più possibile. Per le grandi infrastrutture le risorse arrivano o dall'intervento pubblico, attraverso Anas, oppure come per la Pedemontana con un project financing. E con un progetto a pedaggio, la strada si autofinanzia. Ora in più avremo anche il Recovery Fund».

ANDREA DE POLO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'INAUGURAZIONE**

## Da Bassano Ovest si arriva a Montebelluna

Venerdì mattina sarà aperto al traffico il tratto di Superstrada Pedemontana che va da Bassano Ovest a Montebelluna Est. Si tratta della prima porzione di Pedemontana in territorio trevigiano, dopo che la superstrada a pedaggio è già stata inaugurata nel tratto Malo-Bassano Ovest, tutto nel vicentino. Tre i caselli interessati in provincia di Treviso: Riese Pio X, Montebelluna Ovest e Montebelluna Est. È circa la metà dell'inte-

ro tratto trevigiano della Pedemontana, che continuerà verso Est incontrando i caselli di Povegliano e Spresiano e terminando la sua corsa con la connessione all'A27.

Tempistiche più incerte, invece, per quanto riguarda il tratto orientale dell'opera: il governatore Luca Zaia ha ribadito l'intenzione di completarlo entro la fine dell'anno, tuttavia i tecnici del cantiere hanno indicato la primavera del 2022

come la data più plausibile per l'allacciamento con l'autostrada. Sull'A27 il cantiere è attivo ormai da alcuni mesi: è stata demolita l'area di servizio in prossimità del futuro svincolo, mentre è già stato completato il tunnel all'altezza di Visnadello sotto la Pontebbana. Il tracciato è completo ma è la bonifica della discarica di Villorba a rallentare le operazioni. Si tratta dell'ex cava di via Marconi, i cui rifiuti sono stati stoccati in appositi contenitori e dovranno essere via via smaltiti in base alla loro tipologia. Un'operazione complessa che è partita da alcuni mesi, e per la quale si sta correndo contro il tempo. —

**A.D.P.**
© RIPRODUZIONE RISERVATA


Il casello di Montebelluna Ovest della Superstrada Pedemontana, che sarà inaugurato dopodomani