

Rassegna del 22/05/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

22/05/2019	Gazzettino Venezia	18	«Cantieri aperti e i clienti scappano»	<i>g.bab.</i>	1
22/05/2019	Nuova Venezia	34	Albergatori contro edili «No ai cantieri aperti allontanano i turisti»	<i>Cagnassi Giovanni</i>	2

SCENARIO

22/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	1	Tav, le colpe del Nordest - Stallo Tav le colpe del Nordest	<i>Costa Paolo</i>	3
22/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Navi, Marghera, garage: il pranzo pacificatore tra Brugnaro e Musolino	...	4
22/05/2019	Corriere delle Alpi	13	Sicurezza di ponti e viadotti bellunesi: la Procura apre un'indagine - La procura apre un'indagine su viadotti e ponti bellunesi	<i>Scottini Raffaele</i>	5
22/05/2019	Gazzettino Padova	5	Il Comune dà il via libera al nuovo Euganeo - Il Comune vara il progetto per il "suo" stadio Euganeo	<i>Giacon Mauro</i>	7
22/05/2019	Gazzettino Venezia	18	Zaia: «Nuovo ospedale? L'opera non è in programma» - Zaia: «Nessun nuovo ospedale»	<i>De Bortoli Davide</i>	9
22/05/2019	Gazzettino Venezia	2	Canali, operazione pulizia - Brugnaro: «Avanti con lo scavo dei rii Fondali da adeguare»	<i>Fullin Michele</i>	11
22/05/2019	Gazzettino Venezia	12	Sicurezza idraulica Dal Comune 28 milioni di lavori - Dal Comune 28 milioni per la sicurezza idraulica	<i>Fullin Michele</i>	14
22/05/2019	Gazzettino Venezia	7	Salta la vendita di palazzo Pisani Moretta - Pisani Moretta, saltata la vendita	<i>M.F.</i>	16
22/05/2019	Giornale di Vicenza	16	Tav, Delrio attacca il governo «Si è perso un anno di lavoro»	<i>NI.NE.</i>	18
22/05/2019	Nuova Venezia	26	Portuali in sciopero per il contratto Presidi a Marghera	...	19
22/05/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	15	In breve - Costruzioni Maltauro ordini per 1,9 miliardi	...	20
22/05/2019	Resto del Carlino Rovigo	2	Lavori a sorpresa sul ponte Traffico in tilt e proteste - Stop sul ponte: è caos	<i>Merlin Roberta</i>	21
22/05/2019	Tribuna-Treviso	26	«Amianto sui campi, denunciato la Procura»	<i>Nordio Davide</i>	24
22/05/2019	Tribuna-Treviso	32	Manutenzione del Traforo Rischio-Mose per il Comune	<i>Dal Mas Francesco</i>	26
22/05/2019	Tribuna-Treviso	34	Viadotti dell'A 27 aperta un'indagine anche a Belluno	<i>F. D. M.</i>	29

Gli albergatori jesolani

«Cantieri aperti e i clienti scappano»

«Cantieri aperti ed i clienti scappano». Il presidente dell'Associazione jesolana albergatori, Alberto Maschio, interviene dopo le varie segnalazioni giunte in questi giorni da parte degli associati; problematica emersa anche durante la recente assemblea generale dei soci Aja. Si tratta di imprenditori che hanno le attività nelle vicinanze di cantieri ancora aperti e che sono costretti a subire le proteste dei loro ospiti per l'impossibilità di vivere appieno l'agognata vacanza, in relax e tranquillità. «Non posso non esprimere tutta la mia preoccupazione - dice Maschio - per non vedere applicato il provvedimento che prevede l'interruzione dei lavori durante il periodo stagionale. Siamo a maggio inoltrato, con una stagione balneare che, a causa del maltempo e delle festività care ai tedeschi spostate a giugno, stenta a decollare e ad aggravare la situazione cantieri ancora aperti o, appunto, appena avviati. Chiediamo l'applicazione rigida del regolamento, che vieta la prosecuzione dei lavori nei vari cantieri».
(g.bab.)



POLEMICA A JESOLO

Albergatori contro edili «No ai cantieri aperti allontanano i turisti»

JESOLO. Cantieri edili ancora aperti, la protesta dell'Aja.

I lavori nei numerosi cantieri potranno proseguire solo fino al primo di giugno. Ci saranno alcune deroghe, per una manciata di giorni, in alcuni casi, poi lo stop fino a metà settembre.

Il consigliere della Lega, Fabio Visentin, ha sollevato il problema invocando regole certe, considerando anche le esigenze di chi costruisce. E il presidente dei costruttori dell'Ance Venezia, Ugo Cavallin, ha proposto addirittura che la chiusura dei cantieri sia limitata ai soli mesi di luglio e agosto per non bloccare l'economia.

Il presidente dell'Associazione Jesolana Albergatori, Alberto Maschio, interviene dopo varie segnalazioni da parte di albergatori e imprenditori che hanno le attività nelle vicinanze di cantieri aperti, alcuni addirittura avviati proprio in questi giorni. «Non posso non esprimere tutta la mia preoccupazione per non vedere applicato il provvedimento che prevede l'interruzione dei lavori du-

rante il periodo stagionale», dice, «siamo a maggio inoltrato, con una stagione balneare che, a causa del maltempo e delle festività care ai tedeschi spostate a giugno, stenta a decollare. Ad aggravare la situazione cantieri ancora aperti o, appunto, appena avviati. Tutto questo non fa che creare problemi ai nostri associati che non sanno più come giustificarsi nei confronti dei loro ospiti che non riescono a godersi la vacanza perché disturbati dai lavori in corso. Senza dimenticare i disagi creati in alcune strade, come alla rotonda di piazza Nember, chiusa, oppure via Dante interrotta per alcuni giorni».

L'Aja chiede l'applicazione rigida del regolamento che vieta la prosecuzione dei lavori nei vari cantieri. «La stessa attenzione», conclude Maschio, «chiediamo venga rivolta anche al mese di settembre. Quando vengono concesse queste deroghe, mi chiedo se stia veramente a cuore il turismo, fonte vitale per la nostra economia». —

Giovanni Cagnassi



Piazza Nember



 **L'editoriale**

Tav, le colpe del Nordest

Ritardi e stop

STALLO TAV LE COLPE DEL NORDEST

L'ennesimo giro di valzer sul sì o no all'Alta Velocità tra Verona e Padova non fa più nemmeno notizia. Stavolta è il ministro Toninelli che, a parole, rassicura il Veneto che l'opera si farà, ma, nei fatti, autorizza un bilancio di Rfi che non mette un centesimo sulla tratta veneta. Non fa notizia, ma non può non aumentare la frustrazione di chi nel Veneto - ma anche in Friuli Venezia - Giulia e, per chi si è «accorto» che la cortina di ferro è caduta dal 1989 e riesce a vedere la dimensione europea del fenomeno, in Slovenia e Croazia - si domanda perché il programma Alta Velocità/Alta Capacità italiana nato nel 1991 (28 anni fa) per realizzare «contemporaneamente» tutta la «T» Milano-Napoli e Torino-Venezia sia stato completato nel suo braccio nord-sud, ma su quello ovest-est non sia ancora andato oltre Brescia.

Che la storia sarebbe potuta andare diversamente lo dimostrano i 25 chilometri di AV/AC in esercizio dal marzo 2007 tra Padova e Venezia-Mestre.

Il fatto che dal 2007 non si sia andati oltre rende evidente la miope sottovalutazione - sia regionale sia statale - delle esigenze e delle potenzialità del Nordest. Sottovalutazione che continua con la mancata percezione del danno che il ritardo nei collegamenti ferroviari veloci, passeggeri e merci, da Venezia per

Milano, da un lato, e per, Lubiana, dall'altro, ha provocato e provoca. Più d'una le cause.

Le discussioni infinite su tracciati, fermate e stazioni alternativi - su tutti i casi dell'attraversamento di Vicenza, del collegamento Mestre-Aeroporto Tesserà, dell'affiancamento o meno alla A4 tra Mestre e Trieste - sono solo la punta dell'iceberg. Così come non è spiegazione sufficiente il lungo e tormentato contenzioso tra le Fs e il general contractor Iricav Due. L'incapacità di rappresentazione competitiva degli interessi del Nordest nei momenti di definizione delle priorità infrastrutturali italiane è concausa appena più rilevante. La causa profonda sta però in una sostanziale incomprensione - imprenditoriale e politica dell'importanza della posta in gioco, che è alla base della distrazione veneta di fronte alla continua postposizione della realizzazione dell'opera. Le dichiarazioni confindustriali di oggi sono finalmente decise a sostegno della Tav veneta, ma gli imprenditori triveneti sono apparsi, invece, a lungo convinti che strade e ferrovie fossero infrastrutture del passato, oggi meno importanti di quelle digitali e di quelle formative nel sostenere la competitività delle loro imprese. Una convinzione che ne sottostima l'interdipendenza: se le infrastrutture digitali e formative aumentano la produttività delle aziende, solo quelle di trasporto e

comunicazione «localizzano» le imprese, le trattengono in una regione, spesso attraverso i fenomeni di agglomerazione «urbana» delle attività innovative che esse inducono. Analogo l'atteggiamento politico regionale e locale. Il fatto che solo ora, a un anno dalla scadenza elettorale regionale, la Regione si sia accorta che «il Ptr (Piano dei Trasporti Regionali) vigente risale al 1990, a un Veneto che di fatto non esiste più» è un segno di lunga sottovalutazione del tema. Che ci si ponga mano è comunque positivo: bisognerebbe però essere garantiti che vi vengano affrontati anche temi strategici come quelli delle infrastrutture capaci di creare condizioni competitive di localizzazione di attività innovative e terziario superiore nel Nordest, nella sua area centrale metropolitana sorta attorno a Padova, Venezia e Treviso soprattutto, per rendersi meno periferici rispetto a Milano. Esattamente quello che ci si può attendere da una Alta Velocità/Alta Capacità, degna di questo nome, capace di ridurre la periferizzazione triveneta operando sia in direzione di Milano, Torino, Lione e oltre sia in direzione di Trieste, Lubiana, Zagabria e più in là.

Paolo Costa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'incontro**Navi, Marghera, garage:
il pranzo pacificatore
tra Brugnaro e Musolino**

Un pranzo pacificatore, almeno doveva essere nelle intenzioni. Luigi Brugnaro e Pino Musolino, sindaco uno, presidente dell'Autorità portuale l'altro. Marittima, Marghera, sviluppo delle aree a ridosso del porto gli argomenti della conversazione, e che per molti mesi hanno tenuto distanti i due. In più c'era anche la questione delle grandi navi, considerando che lunedì il Porto ha consegnato al ministero delle Infrastrutture lo studio di fattibilità dei tre progetti scelti da Tonielli (Malamocco, bocca di porto di Lido e Chioggia) per allontanare le crociere da San Marco. Brugnaro e Musolino non erano d'accordo sulla nuova piscina in via delle Macchine, non erano d'accordo sullo sviluppo di quella che doveva essere la porta di Venezia e spesso si sono trovati in disaccordo sullo sviluppo delle aree a ridosso del porto. Ma sembrano essere in sintonia sul Vittorio Emanuele per le navi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Sicurezza di ponti e viadotti bellunesi: la Procura apre un'indagine

Indagine conoscitiva sulla situazione delle principali infrastrutture viarie in provincia. Dopo l'inchiesta della Procura di Avellino sulle barriere dei viadotti autostradali che coinvolge anche le barriere di Ponte nelle Alpi e Rio Salere, il procuratore Pao-

lo Luca, per conoscere la situazione delle principali infrastrutture viarie nel territorio provinciale, ha aperto il registro degli atti che non costituiscono una notizia reato, incaricando la Polstrada di effettuare accertamenti. SCOTTINI / APAG.13

IL CASO

La procura apre un'indagine su viadotti e ponti bellunesi

Il procuratore Luca ha delegato la polizia stradale a controllare la situazione delle principali infrastrutture, dopo l'inchiesta di Avellino sullo stato dell'A27

Raffaele Scottini

BELLUNO. Indagine conoscitiva sulla situazione delle principali infrastrutture viarie in provincia. Dopo l'inchiesta della Procura di Avellino sulle barriere laterali dei viadotti autostradali che coinvolge anche le barriere di Ponte nelle Alpi e Rio Salere, il procuratore Paolo Luca, per conoscere la situazione delle principali infrastrutture viarie nel territorio provinciale, ha aperto il registro degli atti che non costituiscono una notizia reato.

MODELLO 45

Ieri mattina il magistrato ha aperto il modello 45 nel quale raccogliere, appunto, quegli atti che riguardano una fase di accertamenti preliminari. Si tratta di un fascicolo conoscitivo, senza indagati, ma che di fatto delega alla Polizia stradale un controllo a tappeto, in tutta la provincia, sullo stato di salute delle principali infrastrutture viarie. La Procura della Repubblica

di Belluno vuole vederci chiaro e non si limita ai viadotti autostradali finiti nell'inchiesta avviata dalla Procura di Avellino, ma comprende anche i ponti importanti della provincia, come il ponte Cadore, lungo 1.150 metri e al-

to 184 metri, situato tra Pieve e Perarolo sopra la gola del Piave lungo l'Alemagna. Aperto nel 1985 (la costruzione era iniziata tre anni prima), è il secondo ponte su strada statale più alto d'Italia, preceduto per un solo metro di differenza dal viadotto Sente, sulla linea di confine tra Abruzzo e Molise.

L'INCHIESTA DI AVELLINO

La Procura campana ha notificato ad Autostrade per l'Italia la richiesta di consegnare la documentazione sugli interventi effettuati sulle barriere laterali dei viadotti autostradali, per un'inchiesta che si allarga al Veneto e ai viadotti bellunesi Rio Salere e Ponte nelle Alpi dell'A27. Tutto nasce dall'incidente del 2003 di Monteforte Irpi-

no, dove la sera del 28 luglio un pullman precipitò dal viadotto Acqualonga dell'A16 Napoli-Canosa. Durante le indagini seguite a quella tragedia sono emerse testimonianze che hanno richiesto un approfondimento. La preoccupazione riguarda la capacità dei new jersey in cemento di contenere gli urti dei veicoli.

In relazione ai due viadotti dell'A27, alcune imprese intervenute a fare manutenzione negli anni passati avrebbero rilevato attraverso i sensori anomalie nella profondità dei sistemi di ancoraggio. Ma la locale Direzione di Tronco di Autostrade per l'Italia ha rassicurato che «i crash test hanno confermato il massimo standard di contenimento delle barriere». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Uno scorcio del ponte Cadore

Il Comune dà il via libera al nuovo Euganeo

► Bonavina: «L'idea di Bonetto? Vedremo, noi andiamo avanti»

Il Comune sta redigendo il documento per l'assegnazione dell'incarico di progettazione del nuovo stadio Euganeo. «Il piano di Bonetto non viene assolutamente meno» precisa l'assessore allo Sport, Diego Bonavina. «Ma dobbiamo presentare il progetto entro il 15 luglio al Coni altrimenti perderemo i finanziamenti». Dunque a breve verrà trovato il progettista che dovrà definire le intenzio-

ni di palazzo Moroni: fare dell'Euganeo il perno della nuova cittadella dello sport che riequilibri le funzioni urbanistiche oggi troppo spostate verso est. «Risolvere la questione del nuovo Euganeo a cascata ci farà collocare tutta l'impiantistica, dal pattinodromo al palabasket» continua l'assessore. Nel progetto di massima dunque, abbinato al piano Bonetto, una cittadella da 100 milioni di euro. In quello del Comune un Euganeo senza la pista d'atletica e con un nuovo edificio-palazzetto trasformabile in arena show.



Giacca a pagina V PALAZZO MORONI L'assessore Bonavina e il progetto per l'Euganeo

Il Comune vara il progetto per il "suo" stadio Euganeo

► L'assessore allo sport Bonavina: «Ho incaricato i tecnici di assegnare il piano definitivo per il Coni»

► «Non significa che cala il sipario su Bonetto, ma il 15 luglio dobbiamo consegnarlo a Roma»

VIA LA "QUINTA MOBILE" SULLA CURVA NORD PER UNA STRUTTURA MULTIFUNZIONE, DA PALAZZETTO AD ARENA SHOW

LA SVOLTA

PADOVA Va bene sognare, ma nei sogni bisogna intravedere la realtà. Soprattutto se si è amministratore pubblico. Così sarà sempre benedetto il piano dell'ormai quasi ex patron del Padova, Bonetto, ma in attesa di vedere se si materializzano investitori da 100 milioni di euro, meglio approfittare di quei 2 milioni del Coni per "riassetare" l'Euganeo che hanno la scadenza ravvicinata.

Dunque l'assessore allo sport Diego Bonavina ha incaricato i suoi tecnici di elaborare i documenti per l'assegnazione della progettazione definitiva dell'Euganeo, secondo la primigenia intenzione. Detto in due parole: via la pista di atletica e campo avvicinato alla curva sud che diventa coperta.

E la curva nord? Fino ad oggi si era parlato di una "quinta mobile", cioè un divisorio che si possa spostare per ospitare più eventi di varia natura, sfruttando la gradinata già esistente. «Dimenticate la quinta» ha ammesso ieri l'assessore dopo l'accerchiamento dei cronisti. Dunque qui gatta ci cova, non fosse altro per l'espressione estatica di Bonavina quando si è lasciato scappare un «vedrete che bellezza».

TEMPO SCADUTO

Decrittando la mimica facciale viene da pensare che nello spazio creato all'interno del catino possa trovare posto una struttura stabile: o un vero palazzetto, da circa 3 mila posti, o una struttura multifunzione per tennis e boxe, tipo un'arena show. Oppure tutto questo potrebbe essere realizzato all'esterno ma collegato alla gradinata. «In ogni caso il progetto lo dobbiamo consegnare a Roma entro il 15 luglio» taglia corto Bonavina. Come dire: un atto dovuto, da collegare al 1,2 milioni che l'amministrazione ha in casa per completare il disegno. Solo questo? «Su

Bonetto non cala assolutamente il sipario, ma bisogna cominciare a correre su due binari paralleli».

GLI IMPIANTI

È una necessità ineludibile sapere che cosa ne sarà dell'Euganeo, perché ne discende a cascata tutta l'attività impiantistica dei prossimi anni. Ci sono ad esempio un palabasket e un pattinodromo che attendono collocazione. E se li piazzassimo tutti a ovest ricercando quel riequilibrio di funzioni urbanistiche che ha impoverito questa parte della città a favore di Padova est? Dirlo a Bonavina significa quasi ricevere un applauso. E soprattutto può essere un percorso che si conclude nell'arco di tre anni, guarda caso per la fine della legislatura, il che non fa certo



male. Insomma ci sono tutte le condizioni perché il piano si concretizzi. Con la ciliegina finale, lo sbarco del tram. Solo una suggestione, ma nemmeno poi tanto visto che un "baffo" era già stato previsto anni orsono, staccato dal Sir 1. Del resto che cittadella sarebbe senza collegamenti.

L'ALTERNATIVA

E se andasse ancora meglio? Nel progetto Bonetto si parla di uno stadio coperto per 16.500 persone, con gli sky box, i salottini per i vip nella tribuna centrale. Dieci poltroncine affacciate sul campo fra

comodità e privacy. Tutto intorno un porticato esterno che ricorderebbe il vecchio Appiani dove troverebbero posto i negozi. Ovviamente con contorno di Padovanello, il museo, la foresteria, il centro medico fisioterapico, i sette campi da calcio per le giovanili ma anche per gli altri sport. Bonetto si dice sicuro di aver coinvolto Invimit e Cassa depositi, le grandi società statali di investimento. La nuova struttura sarebbe edificata partendo dalla parte nord ovest dell'Euganeo, che potrebbe continuare a "lavorare". Meno di un mese e vedremo.

Mauro Giaccon



IL NUOVO EUGANEO A sinistra si vede la gradinata della curva nord e lo spazio lasciato libero dalla traslazione del campo verso la sud. In quell'area nascerà un palasport con funzione anche di arena



BONAVINA L'assessore sogna la cittadella a Padova ovest

San Donà Zaia: «Nuovo ospedale? L'opera non è in programma»

Il presidente del Veneto, Luca Zaia, stronca le aspettative: «All'ordine del giorno in Regione non c'è un nuovo ospedale tra San Donà e Jesolo». Lo ha detto al termine di un incontro elettorale a Fossalta. Nei mesi scorsi nel Sandonatese è sorto un vivace dibattito sull'ipotesi di accorpate gli ospedali di San Donà e Jesolo. «Abbiamo approvato un piano sociosanitario con delle schede che non prevedono il nuovo ospedale - ha spiegato Zaia - Oggi l'ospedale non è inserito nella programmazione. In futuro non so cosa potrà accadere».

De Bortoli a pagina XVIII

Zaia: «Nessun nuovo ospedale»

► Il governatore del Veneto fa chiarezza sul progetto: ► «Abbiamo approvato un piano sociosanitario con delle schede che non prevedono il nosocomio»

LA SITUAZIONE

Nei mesi scorsi era stata avanzata l'ipotesi di accorpate gli ospedali di San Donà e Jesolo

CALZAVARA:
«ZAIA NON INTENDE METTERE TROPPI CARNE AL FUOCO: VA PRESO ATTO DELLE SCHEDE ESISTENTI»

FOSSALTA

«All'ordine del giorno in Regione non c'è un nuovo ospedale tra San Donà e Jesolo». A spiegarlo lunedì sera è stato il presidente della Regione Luca Zaia, al termine di un incontro elettorale a Fossalta. Nei mesi scorsi nel Sandonatese è sorto un vivace dibattito sull'ipotesi di accorpate gli ospedali di San Donà e Jesolo. Sostenitori del progetto sono il consigliere regionale Francesco Calzavara (lista Zaia) e il vicepresidente della Regione Gianluca Forcolin (Lega) che per primi hanno lanciato l'idea della nuova struttura. Tra le ipotesi per la sede si era parlato di Caposile o Passarella, un punto equidistante, tenendo conto dell'ingresso di

Cavallino nell'Ulss 4. Tanti referenti della forze politiche di San Donà si sono chiesti se la Regione dispone dei soldi per realizzare l'opera, domanda che il Gazzettino ha posto al governatore del Veneto. «Al momento l'ospedale non è all'ordine del giorno - ha tagliato corto Zaia - Abbiamo approvato un piano sociosanitario con delle schede che non prevedono il nuovo ospedale. Senza fare polemica ma oggi l'ospedale non è inserito nella programmazione. In futuro non so cosa potrà accadere, ma oggi non c'è». Il governatore è intervenuto, quindi, nel dibattito raggelando le aspettative sul nuovo polo sanitario. Secondo il consigliere regionale Calzavara quanto spiegato da Zaia va contestualizzato

«in funzione della recente approvazione delle schede che ha creato qualche trambusto a Venezia, Chioggia, Dolo e Mirano, con alcune proteste alimentate dalla campagna elettorale. Zaia non intende mettere troppa carne al fuoco, ribadendo che oggi l'importante è prendere atto delle schede esistenti, fotografare la si-



tuazione senza aprire nuove discussioni. Questo non significa escludere una proposta sul nuovo ospedale, proprio per evitare lungaggini accadute in passato sull'ospedale unico. Qualsiasi ragionamento però deve partire dal territorio, la riorganizzazione deve essere condivisa dai sindaci. Dopo può iniziare la ricerca delle risorse. Le schede regionali in futuro possono essere modificate in modo semplice, non si tratta di un processo complicato». E proprio in merito al dibattito a San Donà le forze politiche

di maggioranza ed opposizione hanno concordato sulla necessità di un approfondimento con l'audizione in commissione di esperti e tecnici. Per questo il Comune in marzo aveva richiesto l'audizione dell'assessora regionale ai Servizi Sociali Manuela Lanzarin e del dirigente dell'area sanitaria Domenico Mantoan. Ma nei giorni scorsi i gruppi consiliari di maggioranza avevano indicato il loro "forte disappunto al disinteresse con cui Lanzarin e Mantoan avevano

considerato il confronto, senza neppure rispondere". «Sarebbe opportuno un documento condiviso dei sindaci di San Donà e Jesolo - ricalza Calzavara - le amministrazioni più coinvolte diano un segnale per far partire il processo di verifica, finora ci sono state grandi discussioni ma nessun documento congiunto: insieme i due sindaci chiedano a Zaia di attivare i tecnici che a quel punto potranno intervenire».

Davide De Bortoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«IN FUTURO
NON SO COSA
POTRA' ACCADERE
MA AL MOMENTO
LE COSE
STANNO COSI'»



SANITA' Zaia esclude un nuovo ospedale tra San Donà e Jesolo: «Non è in programmazione»

Canali, operazione pulizia

► Il sindaco Brugnaro rilancia i lavori di scavo dei rii
«Un intervento necessario per la vivibilità di Venezia»

Un piano da 3 milioni per una ventina di canali da scavare e ripulire dai fanghi, per renderli navigabili. Il sindaco Luigi Brugnaro ha rilanciato ieri "l'operazione pulizia nel corso convegno "ConVivere il mare Adriatico", che si è tenuto al Terminale 103 del Porto passeggeri. «Noi adesso vogliamo portare il mercato ittico al Tronchetto - ha detto - E stiamo lavorando perché i fondali possano essere adeguati per le navi che devono passare. Ma anche per quanto riguarda i canali più piccoli, quelli interni alla città, c'è lo stesso problema. In caso di bassa marea a volte non arrivano le ambulanze fino alle case della

► Un piano da 3 milioni per 20 vie d'acqua interne
Obiettivo, asportare 15mila metri cubi di fanghi

gente che lì vive e in quel momento ha bisogno di soccorso». Lo scavo è partito da metà novembre e riguarda 20 rii nei sestieri di Santa Croce, San Polo, San Marco, Cannaregio e Castello, oltre alla pulizia del sedime dell'ex Piscina Rari Nantes davanti alla stazione. I lavori interesseranno quattro chilometri di rii, per una superficie complessiva di oltre 25mila metri quadrati di specchio d'acqua e l'eliminazione di quasi 15mila metri cubi di fanghi, da smaltire secondo le indicazioni stabilite dal Ministero dell'Ambiente. I soldi necessari arrivano dal Patto per Venezia.

Fullin a pagina II

Ambiente ed economia

Brugnaro: «Avanti con lo scavo dei rii Fondali da adeguare»

► Il sindaco rilancia il piano per i canali
«Operazione di vivibilità e sostenibilità»

► I lavori interessano venti vie d'acqua
Costo: 3 milioni del Patto per Venezia

**L'OBIETTIVO
E' ASPORTARE
15MILA METRI CUBI
DI FANGHI
«LO FACEVA GIA'
LA SERENISSIMA»**

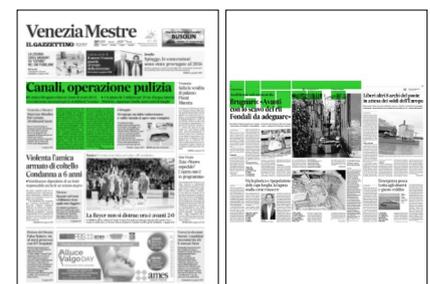
LAVORI PUBBLICI

VENEZIA Una città come Venezia, che con l'acqua vive in simbiosi

continua, deve anche poter garantire la fruibilità delle sue "strade". È questo un tasto che il sindaco Luigi Brugnaro pigia ad ogni occasione pubblica. Da un lato certamente c'è l'appoggio all'attività del porto e al mantenimento dell'accessibilità nautica per le navi. Dall'altro c'è anche la fruibilità minima per i cittadini e soprattutto per i servizi di emergenza.

L'occasione per rilanciare il

piano di investimenti sullo scavo dei rii è stata data dal convegno



“Con Vivere il mare Adriatico”, che si è tenuto ieri mattina al Porto.

INTERRAMENTO

«Noi adesso vogliamo portare il mercato ittico al Tronchetto - ha detto, illustrando il progetto di trasferimento al pieno terra dell'ex centro logistico - E stiamo lavorando perché i fondali possano essere adeguati per le navi che devono passare. Ma anche per quanto riguarda i canali più piccoli, quelli interni alla città, c'è lo stesso problema. In caso di bassa marea a volte non arrivano le ambulanze fino alle case della gente che lì vive e in quel momento ha bisogno di soccorso».

L'INVESTIMENTO

L'operazione, tuttora in corso, consiste nello scavo dei rii in umido, cioè senza chiuderli con palancole e portarli a secco, che sarebbe troppo dispendioso. Di volta in volta, delle piccole chiatte, scavano per garantire un pescaggio minimo di almeno un metro e ottanta anche nelle condizioni peggiori. Lo scavo è partito da metà novembre che riguarda 20 rii nei sestieri di Santa Croce, San Polo, San Marco, Cannaregio e Castello, oltre alla pulizia del sedime dell'ex Piscina Rari Nantes davanti alla stazione. I lavori interesseranno quattro chilometri di rii, per una superficie complessiva di oltre 25mila metri quadrati di specchio d'acqua e l'eliminazione di quasi 15mila metri cubi di fanghi, da smaltire secondo le indicazioni stabilite dal Ministero dell'Ambiente. I soldi necessari per questa operazione, 3 milioni e mezzo, arrivano dal Patto per Venezia siglato a fine 2016 con l'allora presidente del Consiglio Matteo Renzi. Questi si aggiungono al milione già speso nel 2017 per lo scavo di altri canali.

regio e Castello, oltre alla pulizia del sedime dell'ex Piscina Rari Nantes davanti alla stazione. I lavori interesseranno quattro chilometri di rii, per una superficie complessiva di oltre 25mila metri quadrati di specchio d'acqua e l'eliminazione di quasi 15mila metri cubi di fanghi, da smaltire secondo le indicazioni stabilite dal Ministero dell'Ambiente. I soldi necessari per questa operazione, 3 milioni e mezzo, arrivano dal Patto per Venezia siglato a fine 2016 con l'allora presidente del Consiglio Matteo Renzi. Questi si aggiungono al milione già speso nel 2017 per lo scavo di altri canali.

OPERAZIONE FONDAMENTALE

«Proseguiamo un'operazione fondamentale - commenta ancora il sindaco - per assicurare non solo la navigabilità e la salubrità dei rii, ma anche per salvaguardare l'intero sistema acqueo della Laguna. È risaputo che i canali tendono inevitabilmente a interrarsi per il fisiologico spostamento di fango determinato dal flusso e riflusso delle acque. Risulta quindi necessario asportare i fanghi, un'azione che, fin dai tempi

della Repubblica Serenissima, è sempre stata una priorità. Un'operazione invisibile agli occhi dei cittadini - conclude - ma fondamentale per garantire la vivibilità delle nostre vie d'acqua e, conseguentemente, di tutta la città».

RII INTERESSATI

I rii interessati sono quelli de Ca' Brazzo, de Ca' Tron, de la Freccada - S. Rocco, de le Muneghete, de S. Daniele - Riello, de S. Giovanni Evangelista, de S. Maurizio - Malatin, dei Ferali - Cavalletto, dei Gozzi - Sartori - S. Andrea, dei Lustraferi, dei Meloni, dei Muti, dei Servi, del Ghetto Novo, del Megio, del Piombo, delle Procuratie - Cappello, Priuli - S. Sofia e una parte di Rio Widmann oltre che al Bacino Orseolo e Rio Orseolo o del Caval e della Piscina Rari Nantes. Questi si vanno ad aggiungere ai rii dove l'intervento è già stato realizzato negli scorsi due anni come il Rio de la Panada, parte di Rio Widman, parte di Rio del Batelo, parte di Rio de S. Maria Maggior, parte di Rio de la Cazziola, Rio de S. Nicolò dei Mendicoli e parte di Rio de S. Marta.

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MANUTENZIONE URBANA

Sopra, un'imbarcazione per lo scavo e la pulizia dei rii, un'attività sulla quale il Comune investe 3 milioni
Sotto, un carico di vongole: ci sono progetti per ripopolare la laguna con le cape lunghe



OPERAZIONE PULIZIA Sopra, il sindaco Luigi Brugnaro a bordo di una barca di Alilaguna al servizio di Veritas per ripulire i canali dai rifiuti

Venezia e Mestre
Sicurezza idraulica
Dal Comune
28 milioni di lavori

Sicurezza idraulica, il Comune stanZIA 28 milioni. Previsti interventi per idrovore, fognature e impianti di depurazione su tutto il territorio comunale, in fase d'appalto da parte di Veritas, per evitare gli allagamenti.

A pagina XII

Dal Comune 28 milioni per la sicurezza idraulica

►Una raffica di opere già appaltate ►Fognature, idrovore e impianti di depurazione realizzati da Veritas per evitare il ripetersi degli allagamenti

GLI INVESTIMENTI

MESTRE Poco meno di 28 milioni. A tanto ammontano le opere appaltate o in fase di appalto da parte di Veritas sul territorio comunale. Tutti interventi che per loro natura, non pesano sulla tariffa idrica praticata dalla società. Si tratta della messa in sicurezza idraulica di gran parte dei territori di Mestre e di Porto Marghera, che troppe volte sono stati messi a dura prova dalla pioggia. Ma anche del completamento dell'impianto di depurazione del Lido e di Fusina e della rete antincendio di piazza San Marco. Tra queste opere ci sono sia nuovi impianti che la sostituzione di condotte e idrovore che risalgono a più di trent'anni fa.

VIA TORINO

Il progetto riguarda il completamento del nodo idraulico di via Torino, ubicato nella parte terminale dell'omonimo bacino idraulico, con la realizzazione del completamento della vasca di prima pioggia di circa 12.500 metri cubi, di un impianto idrovore di portata 10 mc/s e del canale di scarico in Laguna. La durata dei lavori è prevista in circa due anni e l'investimento è di 8 milioni.

PORTO MARGHERA

I lavori fanno parte di un intervento dal valore complessivo di 8 milioni 600mila euro. L'area interessata ha una superficie com-

pletiva di circa 100 ettari e obiettivo dell'intervento è il ripristino della funzionalità delle fognature delle acque di pioggia di via delle Industrie, via Ferraris e via Pacinotti. A completamento è inoltre prevista una riqualificazione delle vie interessate con il rinnovo della pubblica illuminazione e sistemazione dei marciapiedi.

VILLAGGIO SAN MARCO

Veritas ha predisposto un progetto generale per il rifacimento di tutte le fognature della zona Villaggio san Marco tra via Vespucchi e viale San Marco. Sono stati appaltati e sono iniziati i lavori del lotto 1 e parte del lotto 4 per un importo complessivo di quasi 4 milioni. I lavori interesseranno piazza Canova, viale Sansovino e le vie Bonazza, Cellin Donatello, Morlaiter e Vittoria (lotto 1); le vie Contarini e Boerio e parte del quartiere San Teodoro (lotto 4) e saranno completati in circa 2 anni e mezzo con 3.240 metri di fognatura separata acque bianche-acque nere e il rifacimento dell'acquedotto.

FUSINA E LIDO

L'intervento prevede un importo complessivo di due milioni e mezzo e riguarda il completamento delle opere per la realizzazione di una condotta in acciaio di collegamento dell'impianto di depurazione di Lido con l'impianto di depurazione di Fusina con la finalità di dismettere l'im-



pianto di Lido concentrando l'attività di depurazione delle acque presso l'impianto di Fusina ottimizzando i processi. Il primo stralcio è stato realizzato con la condotta di scarico a mare dell'impianto di Fusina, collaudata nel 2015. Il secondo stralcio comprende l'attraversamento del canale Malamocco - Marghera con arrivo all'interno dell'impianto di depurazione di Fusina e la trasformazione dell'impianto del Lido in una stazione di accumulo e sollevamento. La durata dei lavori è di circa nove mesi.

RETE ANTINCENDIO

Il secondo stralcio del IV lotto per un importo di 2,2 milioni prevede il rafforzamento della dorsale di Dorsoduro con il collegamento della centralina di San Stin con quella dell'Accademia e l'aumento della protezione del rischio incendio dell'area Marciana, in particolare la zona degli ex Giardini Reali, garantendo la sicurezza di parte delle Procuratie Nove e della biblioteca Marciana.

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VIA PACINOTTI Non si ripeteranno più allagamenti come questo in via Pacinotti a Porto Marghera

Venezia Salta la vendita di palazzo Pisani Moretta

È sfumata all'ultimo la vendita di Palazzo Pisani Moretta, che già all'inizio dello scorso agosto era stato dato per ceduto a un facoltoso magnate di Hong Kong per la cifra di 43 milioni. Non si sa che cosa sia accaduto esattamente visto che le trattative tra privati - anche nel caso di un palazzo tra i più famosi della città - sono estremamente riservate: pare che a rinunciare sia stato l'acquirente. Fatto sta che si è riaperta la possibilità per la ristretta cerchia di multimilionari (in euro) globali di poter abitare in un palazzo affrescato dal Tiepolo.

Fullin a pagina VII

Pisani Moretta, saltata la vendita

►L'acquirente asiatico si è ritirato, i Sammartini ►Lo studio legale Cortellazzo Wiel, che ha seguito incassano comunque un risarcimento di 1 milione la trattativa: non c'entrano le condizioni del palazzo

**IL PREZZO PATTUITO
ERA STATO
DI 43 MILIONI
IL COMPRATORE VOLEVA
MANTENERE
LA DESTINAZIONE D'USO**

IL PALAZZO STORICO

VENEZIA È sfumata all'ultimo la vendita di Palazzo Pisani Moretta, che già all'inizio dello scorso agosto era stato dato per ceduto a un facoltoso magnate di Hong Kong per la cifra di 43 milioni. Non si sa che cosa sia accaduto esattamente visto che le trattative tra privati - anche nel caso di un palazzo tra i più famosi della città - sono estremamente riservate. Fatto sta che si è riaperta la possibilità per la ristretta cerchia di multimilionari (in euro) globali di poter abitare in un palazzo affrescato dal Tiepolo.

IL RIPENSAMENTO

L'unica cosa che è trapelata è che a tirarsi indietro sarebbe stato l'acquirente, dopo aver indugiato per mesi. L'accordo era sta-

to infatti raggiunto in agosto 2018, quando era stato annunciato dallo studio legale Cortellazzo Wiel, che ha seguito l'intera operazione per conto dei fratelli Maurizio e Gerolama Sammartini. Lo stesso avvocato ha spiegato ieri che la decisione di recedere non ha nulla a che fare con le caratteristiche del palazzo.

LA PENALE

Una delle ipotesi è che l'acquirente non abbia concluso l'affare entro i termini fissati, chiedendo una proroga e diventando di fatto inadempiente. Lo scioglimento del contratto, naturalmente, non è stato a costo zero e, andando a percentuale sul valore totale, la somma lasciata ai proprietari sarebbe di circa un milione.

Quale sia il motivo che ha fatto cambiare idea al privato milionario di Hong Kong non si sa. Non dovrebbero però essere il vincolo della Soprintendenza e l'obbligo di mantenere l'attuale destinazione d'uso. Come è noto, il palazzo è adibito ad abitazione ed è sede abituale di eventi prestigiosi e costosi. Ovviamente, in molti ci avevano messo gli occhi per poterlo trasformare nell'en-

nesimo 5 stelle affacciato sul canal Grande, ma la proprietà ha sempre declinato in modo fermo.

DESTINAZIONE IMMUTATA

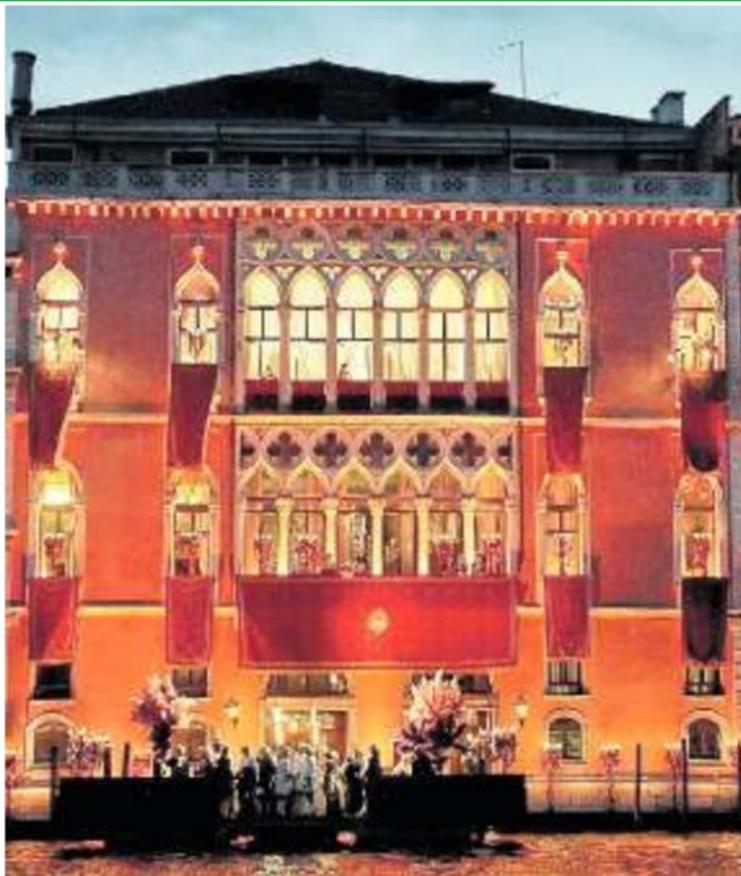
A convincere la proprietà sull'operazione era stata proprio la manifesta volontà dell'acquirente, che già nel 2017 aveva acquistato un'importante villa veneta, di mantenerne la destinazione d'uso ad abitazione privata.

Certamente un palazzo del genere, del valore stimato di 54 milioni, dei quali almeno 8 per gli arredi non poteva che trovare un proprietario che non ha difficoltà a sborsare i soldi necessari al suo costoso mantenimento. Finora i Sammartini avevano trovato i fondi con feste ed eventi, affittando di volta in volta il palazzo per cene, concerti e anche come set cinematografico. Il film più recente realizzato nelle sue prestigiose sale è "The tourist" con Johnny Depp e Angelina Jolie, uscito sugli schermi nel 2010.

M.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





CANAL GRANDE Palazzo Pisani Moretta illuminato a festa

LA GRANDE OPERA. Il capogruppo Pd alla Camera a sostegno della candidatura di Variati

Tav, Delrio attacca il governo

«Si è perso un anno di lavoro»

L'ex ministro alle infrastrutture accusa di aver rallentato il progetto
«La Verona-Vicenza a quest'ora poteva già essere messa in cantiere»

Lo definisce il «grande inganno». Graziano Delrio non utilizza giri di parole e, intervenuto ieri a Vicenza a sostegno della candidatura alle Europee di Achille Variati, lancia un attacco frontale al governo gialloverde sul tema, a lui caro, della Tav. «Si è perso tempo - afferma - perché a quest'ora i cantieri del primo lotto della Verona-Padova potevano già essere partiti. Bastava solo lavorare; capisco che non sia un compito alla portata di tutti, però, così facendo stanno bloccando tutto il Paese».

Quando reggeva le redini del ministero delle Infrastrutture, l'attuale capogruppo Pd alla Camera aveva lanciato la cosiddetta «cura del ferro» perché «siamo assediati dai camion. Parlo per il Veneto e anche per la mia Emilia-Romagna. Le merci devono essere spostate sui binari, eppure chi è al governo ha congelato tutto». Secondo Graziano Delrio «è stranissimo che si sia parlato molto della Torino-Lione ma pochissimo del corridoio Milano-Venezia. Ricordo che non sono due entità separate, ma fanno parte del corridoio Mediterraneo. Con questo corridoio ci colleghiamo con il Nord-ovest europeo con un piano di interscambio con le aree commerciali che vale più di 170 miliardi di euro».

Se della Torino-Lione si è scritto tanto, della Milano-Venezia si sa gran poco «ed è incredibile - aggiunge il rappresentante dem - che in un anno non sia successo nul-

la. Parlano tanto di analisi costi-benefici, ma noi le avevamo già fatte: nove per la Torino-Lione e un'altra revisione, con gli enti e non con un professore che si chiude dentro una stanza, per il tratto Veneto. Avevamo tirato via più di 1,5 miliardi. Il progetto era pure finanziato e cos'è accaduto? Nulla. C'è molta confusione. Sulla Tav veneta c'è anche un'analisi costi-benefici secretata al ministero che, naturalmente, è negativa visto che si fanno i conti con i minori pedaggi autostradali e i minori ricavi delle accise sulla benzina. Purtroppo è il grande inganno e l'unico dato di fatto è il tempo perso. È mancato il senso dell'istituzione: noi abbiamo collaborato con Zaia e lo abbiamo fatto per i veneti».

«Quanto sta accadendo con questo governo - aggiunge Achille Variati - è un'indecenza. Vengono qui a fare le passerelle e intanto tengono bloccata un'infrastruttura così strategica. È una presa in giro nei confronti del nostro territorio produttivo e bisognoso di opere. Con l'allora ministro Delrio avevamo raggiunto un'intesa chiara su tragitto, finanziamenti e opere complementari. Lo avevamo fatto coinvolgendo la popolazione e il territorio». «Vogliamo avere certezze - conclude Daniela Sbrollini, senatrice Pd - perché la Tav è fondamentale per il nostro territorio. Non vogliamo che venga snaturato il lavoro fatto finora». • N.I.N.E.



Daniela Sbrollini, Achille Variati e Graziano Delrio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



OGGI LA PROTESTA INDETTA DAI SINDACATI

Portuali in sciopero per il contratto Presidi a Marghera

MARGHERA. Sciopero con presidi stradali per tutto il giorno oggi nei porti di Venezia e Chioggia. L'astensione dal lavoro è stata indetta dai sindacati di categoria di Cgil, Cisl, Uil che chiedono un «contratto di lavoro unico e nazionale per tutti i lavoratori portuale, come strumento insostituibile di regolazione, di tutela e salvaguardia del lavoro portuale e delle proprie specificità». La trattativa per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro è in fase di stallo dal 12 aprile scorso «a causa » secondo i sindacati «delle rilevanti indisponibilità dei datori di lavoro i su temi quali la difesa del fattore lavoro». Le organizzazioni sindacali chiedono, infatti, a gran voce «uno strumento in grado di accompagnare alla pensione tutti i lavoratori e di regolamentare gli effetti, sugli organici, dell'automazione del ciclo produttivo».

«I lavoratori non possono subire senza dire nulla» sottolineano le segreterie nazionali di Fitl-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti «il rifiuto delle aziende di mettere risorse per creare un fondo che consenta ai lavoratori di andare anticipatamente in pensione. Inaccettabile non voler concordare le conseguenze della futura automazione del lavoro portuale sui lavoratori. Inaccettabile anche il ricorso sempre più

frequente all'autoproduzione che cancella posti di lavoro e crea insicurezza».

I sindacati di settore condannano anche l'assenza di una presa di posizione da parte del Governo: «Riteniamo assordante, quindi complice» dicono «il silenzio del Governo, riluttante ad ogni richiesta di incontro delle organizzazioni dei lavoratori e del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per niente vigile sulle innumerevoli irregolarità registrate nella gestione e applicazione della norma di molte Autorità di Sistema Portuale italiane».

A Venezia e Chioggia lo sciopero coinvolge circa diecimila lavoratori portuali (il contratto è unico per tutti gli operatori che operano nel porto) che manifesteranno alle entrate dei rispettivi porti commerciali con due presidi a Venezia dalle ore 6 alle ore 20 davanti l'entrata del porto commerciale in via del Commercio e in via dell'Azoto, a Marghera, all'altezza della darsena Fincantieri dove i lavoratori distribuiranno volantini e finiranno per creare lunghe file di camion diretti ai terminal portuali. Una delegazione sindacale incontrerà il presidente di Sistema Portuale, Pino Musolino.

Al porto di Chioggia il presidio dei lavoratori è previsto in all'imbocco di via dal Rio. —



IN BREVE**Vicenza****Costruzioni Maltauro
ordini per 1,9 miliardi**

Il gruppo Icm-Impresa Costruzioni Maltauro ha chiuso il bilancio 2018 con un fatturato di 306 milioni, in crescita del 6% rispetto ai 288 milioni del 2017, e un utile netto pari a 7,1 milioni, in linea con l'esercizio precedente. La posizione finanziaria netta ha registrato un deciso miglioramento del 32% rispetto al 2017, attestandosi a -63,5 milioni contro i precedenti -93,3 milioni. Il gruppo a fine 2018 aveva un portafoglio ordini di 1,9 miliardi (equivalente a circa sei volte il fatturato) per lavori da svilupparsi nei prossimi anni.



I NODI DELLA CITTÀ Attività commerciali tagliate fuori dal cantiere sul Bassanello

Lavori a sorpresa sul ponte Traffico in tilt e proteste

Servizio ■ A pagina 2

LAVORI IN CORSO Si apre il cantiere sul Bassanello, auto in colonna e proteste

Stop sul ponte: è caos

Eccessiva l'usura della struttura causata dal peso delle auto che si è verificata in questi anni, con il serio rischio di cedimenti

Per ridurre i disagi il Comune ha deviato il traffico e disposto percorsi alternativi

CODE di vetture ed automobilisti disorientati. È quanto accaduto, ieri mattina, in viale Porta Po dopo la chiusura del ponte del Bassanello. Uno dei nodi nevralgici del traffico dovrà infatti subire un restauro per motivi di sicurezza. La ditta incaricata dal Comune di eseguire i lavori di manutenzione del ponte ha ritenuto necessario, per ragioni dettate dalla sicurezza, chiudere al traffico il tratto di viale Porta Po interessato dal cantiere. Le auto pertanto saranno off limit sul ponte per circa 7 giorni. Lo stop, partito ieri mattina intorno alle 10, ha portato però i primi disagi, in particolare, agli automobilisti provenienti dalla Tangenziale e diretti verso il centro. In molti ieri, infatti, sono stati colti di sorpresa dalla nuova viabilità e, una volta arrivati a pochi metri dal ponte del Bassanello, sono stati costretti a fermarsi e cambiare percorso per arrivare a destinazione. A subire il mag-

giore disagio sono stati gli automobilisti provenienti da fuori città che hanno dovuto reimpostare il navigatore o chiedere informazioni per cambiare percorso. Più di qualche malumore non è mancato anche tra i commercianti ed esercenti di viale Porta Po, rimasti, a metà mattina, quasi senza clienti a causa dello stop alle auto. Il timore dei commercianti è quello che la chiusura, complice il maltempo, superi alla lunga la settimana, bloccando le numerose attività economiche presenti lungo il viale. Il Comune, commissariato da marzo, ha fatto sapere che i lavori non potevano più essere rimandati perché la struttura aveva bisogno di essere alleggerita di almeno 25 centimetri attraverso la sostituzione di uno stato di asfalto. Non solo, il semaforo verrà spostato per evitare un ulteriore carico sul ponte. Con il passare del tempo la presenza di due semafori aveva provocato un'usura eccessiva della struttura causato

dal peso delle auto ferme in colonna allo scattare del rosso, con il serio rischio di cedimenti.

PER RIDURRE i disagi, il Comune ha deviato il traffico e disposto percorsi alternativi. Per i veicoli provenienti da Corso del Popolo è stata imposta la direzione obbligatoria a destra verso la circonvallazione. Per quelli provenienti dalla circonvallazione, invece, vale la direzione obbligatoria a sinistra in viale Porta Po, direzione centro. Sempre in viale Porta Po, per i veicoli provenienti da via Viernheim, c'è la direzione obbligatoria a sinistra verso Ferrara. All'altezza di via White in Tassina, su viale Porta Po in direzione centro, vige il divieto di circolazione, strada chiusa per lavori stradali e deviazione con direzione obbligatoria a sinistra sulla stessa via White. Qui, in uscita, è stata imposta la direzione obbligatoria a destra.

Roberta Merlin
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gloria Santarato

«Pochi avvisi, una sorpresa»

GLORIA Santarato, impiegata del centro medico: «Molti pazienti hanno chiamato per chiedere di spostare l'appuntamento di qualche minuto perché si sono trovati con il ponte del Bassanello chiuso ed hanno dovuto percorrere un'altra strada per arrivare in viale Porta Po. Mancava l'avviso per chi arrivava dal semaforo dei frati. Speriamo la chiusura non superi la settimana, altrimenti i disagi saliranno».



Ionela Folea

«Il bar era quasi vuoto»

IONELA Folea: «Nel nostro bar non è venuto quasi nessuno. Il ponte chiuso ci penalizza molto. Sarà una settimana difficile per le attività commerciali a ridosso del ponte. La nostra speranza è che i lavori siano completati in sette giorni, altrimenti i bar e i negozi di viale Porta Po ne risentiranno parecchio. Incrociamo e dita affinché la settimana prossima il traffico torni alla normalità».



Silvana Perrone

«Bisogna avere pazienza»

SILVANA Perrone: «Abito a pochi metri dal ponte e devo dire che qualche disagio effettivamente noi residenti lo subiamo per la chiusura del Bassanello, in particolare per chi ha bisogno di raggiungere il centro. I lavori di manutenzione della struttura erano però indispensabili. Cercheremo di portare pazienza per una settimana. Spero che il maltempo non rallenti il cantiere e prolunghi la chiusura del viadotto».



Roberto Malasoma

«Speriamo facciano presto»

ROBERTO Malasoma:
«Arrivo da Badia Polesine e mi sono trovato la sorpresa del ponte del Bassanello chiuso. Un disagio enorme per chi lavora e usufruisce dei servizi che si trovano in questa zona. Speriamo si risolva tutto nell'arco di qualche giorno. Qualche disagio è comunque inevitabile per tutti, viale Porta Po è una strada molto trafficata».



Sopra, operai al lavoro sulla struttura
A sinistra, Mauro Lugato, titolare del distributore Agip
Anche per lui lo stop al ponte rischia di essere un pesante fardello

«Amianto sui campi, denunciemo la Procura»

Sacchi abbandonati sul terreno dell'imprenditore lungo il cantiere della Pedemontana: «I magistrati non hanno fatto nulla»

Davide Nordio

ALTIVOLE. Lo scontro tra la famiglia Piccolotto e la Superstrada Pedemontana Veneta ora coinvolge anche la Procura di Treviso nella questione riguardante la presenza di amianto nel cantiere di via degli Alpini a San Vito di Altivole: attraverso l'avvocato padovano Giorgio Destro è stato depositato presso la Procura di Trento (competente territorialmente per i casi che riguardano i giudici di Treviso ai sensi della legge 420/98) un esposto dove, sostanzialmente, si dice che nulla si è mosso negli ambienti giudiziari trevigiani dopo averli informati che nell'area dei Piccolotto giacciono «tre imballaggi "sarcofagi" di materiale potenzialmente contenente amianto verosimilmente proveniente dalle rimozioni delle tubazioni del sistema irriguo del Consorzio di Bonifica Piave operate dalle maestranze della Spv».

IL RITROVAMENTO

La scoperta dell'amianto era avvenuta il 29 gennaio scor-

so quando Marina Lecis, consulente per tematiche agricole, forestali e ambientali, su incarico dell'avvocato Giorgio Destro, si era recata in prossimità del cantiere per valutare il danno subito dalla coltivazione a kiwi biologico dei Piccolotto a causa dei lavori intrapresi dalla Spv. L'ipotesi che questo avesse compromesso irrimediabilmente questa attività aveva fatto scattare il sequestro dell'area dal 6 dicembre 2018.

IL BRACCIO DI FERRO

Lavori dunque bloccati e nomina di un consulente tecnico d'ufficio che ha presentato nei giorni scorsi le sue conclusioni che hanno portato alla revoca della sospensione dei lavori: la porzione interessata dai lavori della Spv era marginale rispetto all'intera coltivazione e l'impianto di irrigazione poteva essere alimentato dalle acque del consorzio di bonifica. Due giorni dopo la segnalazione sulla presenza di amianto della dottoressa Lecis, ovvero il 31 gennaio, però era partito alla volta della Procura di Treviso un altro

esposto in cui si chiedeva il sequestro dell'area per valutare la pericolosità di una eventuale dispersione di amianto, cosa che avrebbe probabilmente allungato i tempi per la ripresa dei lavori. Ma circa quest'ultima richiesta, non c'è stata ancora risposta.

TUTTOTACE

«A oggi – scrive l'avvocato Destro alla Procura di Trento – non risulta che né il procuratore capo né un suo sostituto abbiano disposto attività di indagine su quanto denunciato e gravemente pregiudizievole per la salute della collettività, né tantomeno disposto alcun provvedimento (né di accoglimento né di rigetto) sulla richiesta di sequestro dell'area-cantiere». «La presenza di amianto è stata confermata anche in un ulteriore sopralluogo da parte della dottoressa Lecis avvenuto dopo il 20 marzo – dichiara Destro – A nostro avviso la mancanza di qualsiasi iniziativa da parte della Procura di Treviso nell'accertare la cosa rappresenta un comportamento valutabile sotto un profilo penale». —





L'imprenditore Osvaldo Piccolotto continua la sua battaglia: ora denuncia la Procura

Manutenzione del Traforo Rischio-Mose per il Comune

I candidati concordi: «Se l'Anas non si accolla gli oneri l'amministrazione dovrà pagare 150-170 mila euro l'anno»

Dus: «Con l'Anas si è inteso che fosse la società a mantenere il pezzo di statale»

Toffoli: «Boomerang l'uscita in via Carso davanti alle scuole e vicino al cimitero»

Francesco Dal Mas

VITTORIO VENETO. Dopo 40 anni di attesa, il traforo di Santa Augusta è quasi pronto per l'inaugurazione. Mancano 200 metri e il raccordo su via del Carso.

Il taglio del nastro, però, difficilmente sarà fatto entro l'anno. L'iter procedurale per gli ultimi lavori è ancora lungo. Ma ecco che espone un interrogativo: chi pagherà la manutenzione ordinaria della galleria? Il problema è scaturito ieri dal confronto nella redazione della tribuna, a Treviso, tra i candidati sindaco Marco Dus, del Pd, supportato da tre liste, Antonio Miatto della Lega, con 4 liste, Alessandro De Bastiani, candidato di "Rinascita civica" e "Partecipare Vittorio", Michele Toffoli, candidato di "Forza Vittorio" e "Vittorio in movimento" e Valerio Petterle di "Grande Nord".

Dunque, Antonio Miatto ha posto un interrogativo: sarà l'Anas a gestire la manutenzione del traforo, oppure questa incombenza passerà al Comune? I suoi colleghi hanno manifestato tutta la loro sorpresa.

Se questa "circonvallazione" è la variante alla statale 51 di Alemagna, evidente-

mente deve essere l'Anas a farsi carico della manutenzione. È pur vero - hanno ricordato lo stesso Miatto e De Bastiani - che i tratti di statale all'interno delle città sono a carico dei comuni di competenza. Quindi? «Avremo da pagare fra i 150 e i 170 mila euro l'anno. Questo è il nostro rischio» ha evocato Miatto. «Sarebbe davvero assurdo» ha replicato Dus «Nei rapporti tenuti con l'Anas si è sempre inteso che fosse questa società a farsi carico di questo pezzo di statale».

IL MOSE

Ai candidati, inoltre, è venuto alla mente tutto il dibattito che c'è intorno al Mose, in particolare su chi deve pagare gli stratosferici costi di gestione una volta che sarà costruito. Si parla di 100 milioni l'anno, a cui nessuno, né il Comune di Venezia, né la Regione vuol provvedere. Vuoi vedere, invece, che per il traforo di Santa Augusta, dovranno essere proprio i vittoriosi a pagare ciascuno una gabbella di 6,5 euro l'anno? «Oltre al danno, la beffa» sbotta De Bastiani.

UN BOOMERANG

E insieme a lui, anche Toffoli. Il quale afferma: «Non a caso non è stato inaugurato in

questo fine di consiliazione. Si sta rivelando infatti un boomerang. E lo sarà soprattutto l'uscita in via Carso, davanti ad un polo scolastico e vicino ad un cimitero. Non oso pensare, in giornate particolarmente trafficate, cosa possa succedere».

Dus ricorda che la precedente amministrazione, con Toni Da Re, voleva l'uscita in via Virgilio, passando con un tunnel sotto il campus scolastico e un ponte sul Meschio. Ci sono state delle contestazioni, con l'Anas si sono verificate altre ipotesi e quella di via del Carso è parsa la più praticabile. C'è stato il via libera del ministero dell'ambiente. Dus ha pure rilevato che, rispetto alle scuole, sono state previste opere di mitigazione dell'impatto.

SECONDO STRALCIO

«In ogni caso si tenga presente che è in corso di progettazione il secondo stralcio che,



una volta completato, alleggerirà la pressione su via del Carso».

Anche Miatto si augura il completamento dell'opera, ma non solo fino alla rotonda dell'ospedale di Costa, bensì con una nuova circonvallazione ad est, fino sul Menarè. Per agganciare, tra l'altro, la zona industriale. Che, considerata la sua dimensione, meriterebbe un supplemento d'interesse, anche ai fini della sua gestione interna. «Ma» sottolinea Miatto «non è sufficientemente grande per poter esprimere per legge il mobility manager, l'energy manager, queste figure unitarie attraverso le quali l'amministrazione può dialogare. Nel mio programma ho messo che cercheremo di trovare un interlocutore».

Comunque, anche in queste ultime settimane, precisa Dus, il Comune ha provveduto ad asfaltature e ad altri interventi di arredo; forze qual-

cosa di più potrebbero fare le stesse industrie.

LIBERALIZZARE L'A27

Ma, a proposito di viabilità e strade, nessuno parla della bretella di collegamento con via Pinto, considerata, purtroppo, la carenza di risorse. Per De Bastiani non ci sono dubbi, la soluzione più compatibile per lo sfondamento a nord della città era la liberalizzazione del tratto vittoriese dell'A27.

NUOVO CASELLO

Magari anche con l'apertura di un nuovo casello, come nel passato era stato auspicato, tra Scomigo e San Giacomo. Ma, restando ai fatti di oggi, per quanto riguarda l'uscita in via Carso, secondo De Bastiani, rappresenterà il massimo dell'insicurezza, soprattutto per i ragazzi delle scuole.

REFERENDUM

«Io, per la verità» ha detto Va-

lerio Petterle «farei un plauso a tutti perché sono riusciti a terminarlo, questo traforo». Per quanto riguarda la discussa uscita in via del Carso, Petterle propone una specie di referendum per i Vittoriesi. Ma da farsi in brevissimo tempo, perché ad avviso del candidato di "Grande Nord" il traforo va messo subito in esercizio.

SERRAVALLE

Il traforo ha il compito di evitare a Serravalle il soffocamento da smog e possibili instabilità dovute al passaggio automobilistico. Di qui anche la suggestiva proposta, avanzata a suo tempo, di trasformare il salotto di Serravalle in un'isola pedonale. Contrario si è sempre dichiarato Toffoli, che fa il commerciante. Possibilisti su chiusure parziali, in occasione dei grandi eventi, gli altri candidati. Le auto, quindi, continueranno ad attraversare la stretta di Serravalle. —

 BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'INCHIESTA

Viadotti dell'A 27 aperta un'indagine anche a Belluno

I ponti autostradali della Val Lapisina già messi in sicurezza con lavori durati un anno dopo l'incidente in Irpinia del 2013

VITTORIO VENETO. La Procura della Repubblica di Belluno ha avviato un'indagine conoscitiva sullo stato delle maggiori infrastrutture stradali di quella provincia. A cominciare dai ponti dell'A27, dal Fadalto in su. Gli accertamenti, secondo quanto si è appreso, sono stati affidati alla Polizia Stradale. L'iniziativa è stata assunta sulla scia di quella della magistratura di Avellino riguardante le barriere laterali sulla rete di Autostrade per l'Italia e che, relativamente al bellunese, coinvolge due brevi in Comune di Ponte nelle Alpi. Non sono, invece, di competenza bellunese i viadotti della Val Lapisina, di cui uno alto più di un centinaio di metri. Si sa, comunque, che proprio a seguito dell'incidente del 2013 di Monteforte Irpino, dove la sera del 28 luglio un

pullman precipitò dal viadotto Acqualonga dell'A16 Napoli-Canosa, importanti lavori di messa in sicurezza delle barriere di protezione sono avvenuti anche lungo le due carreggiate - nord e sud - da Vittorio Veneto a Fadalto. Un cantiere che durò circa un anno. Pare che si fosse verificato qualche scrostamento di calcestruzzo, per cui affioravano dei ferri della maglia interna. Puntuali lavori di riparazione e riqualificazione hanno comportato in definitiva anche un supplemento di sicurezza per le barriere: il tutto, a quanto pare, indipendentemente dalle indagini della Procura di Avellino che adesso vorrebbe vederci chiaro anche sulle barriere laterali dei viadotti autostradali di Ponte nelle Alpi e Rio Salere. L'avvio, ieri, di un'indagine da parte del procuratore Pao-

lo Luca, non costituisce in ogni caso una notizia reato. Non è da escludere che analoghe iniziative vengano intraprese da altre Procure. Quella di Avellino ha notificato ad Autostrade per l'Italia la richiesta di consegnare la documentazione sugli interventi effettuati sulle barriere laterali, in particolare sulla loro capacità di contenere gli urti dei veicoli. In relazione ai due viadotti dell'A27, alcune imprese intervenute a fare manutenzione negli anni passati avrebbero rilevato attraverso i sensori anomalie nella profondità dei sistemi di ancoraggio. Ma la locale Direzione di Tronco di Autostrade per l'Italia ha rassicurato che «i crash test hanno confermato il massimo standard di contenimento delle barriere». —

F.D.M.

LA SICUREZZA

Pile in profondità per 60 metri e calcestruzzo fino alle sorgenti

I viadotti vittoriosi sono stati realizzati tra la fine degli anni '80 e l'inizio degli anni '90. Intervenero diverse imprese nazionali, anche dal Sud. La direzione era quella della Spea, che aveva preso casa in centro città.

Data la particolare fragilità della montagna, i lavori sono stati realizzati con un'attenzione oltre ogni limite per la sicurezza. Anche perché l'iniziativa veniva 'bombardata' dalle proteste dei Comitati e degli ambientalisti

Si pensi che le pile, alcune alte fino a 100 metri, vanno in profondità per 60 metri e che il calcestruzzo iniettato nel sottosuolo penetra perfino in alcune sorgenti di cui è molto ricca la valle, uscendo dall'altra parte dei laghi, come testimoniano i residenti. Ogni carico di calcestruzzo, prima di venire versato, era ispezionato dai tecnici che prelevavano piccoli cubi di materiale, per esaminarlo affinché avesse le proprietà richieste. —





I piloni dell'autostrada a Longhere, sistemati anche nelle barriere protettive dopo il 2013