



RASSEGNA STAMPA

08 novembre 2019

INDICE

ANBI VENETO.

08/11/2019 Il Gazzettino - Rovigo Con una lunghezza di quasi 120 metri permetterà il transito di mezzi e bici	4
08/11/2019 Il Gazzettino - Venezia Nuovo ponte-diga a Rosolina la costa abbatte il suo "muro"	5
08/11/2019 Il Gazzettino - Rovigo Il nuovo ponte sull'Adige porta sviluppo e sicurezza	7
08/11/2019 Il Gazzettino - Venezia Sul nuovo bacino potrebbe nascere un sistema di piste ciclabili	9
08/11/2019 La Vita del Popolo Conclusi lavori sul Lusore	10
08/11/2019 Il Gazzettino - Venezia Il nuovo ponte ciclabile sull'Osellino divide i consiglieri	11
08/11/2019 Corriere del Veneto - Venezia Pedemontana: 4.100 transiti E via al piano anti allagamenti	12
08/11/2019 Corriere di Verona - Nazionale Pedemontana: 4.100 transiti E via al piano anti allagamenti	13
08/11/2019 Il Gazzettino - Pordenone Spv, i 37 Comuni si preparano: fine dei lavori nel 2020	14

ANBI VENETO.

9 articoli

ROSOLINA

Il nuovo ponte alla foce del fiume Adige nasce da un'intuizione del direttore generale dei consorzi di Bonifica polesani Giancarlo Mantovani che ha saputo coniugare questo manufatto con lo sbarramento anti sale già esistente ma destinato alla ristrutturazione.

SULL'ESISTENTE

Si tratta quindi di un ponte che verrà realizzato nella parte superiore dello sbarramento per contrastare la risalita del cuneo salino a circa 6 chilometri a valle della Romea.

Il manufatto di regolazione idraulica sarà dotato di tre luci presidiate da 13 paratoie di sbarramento incernierate superiormente alla struttura del ponte sovrastante, le due luci a ridosso della sponda destra del fiume avranno rispettivamente una larghezza di 16,68 metri e 27, 80 metri e saranno dotate di 3 e 5 paratoie.

Il ponte stradale di attraversamento del fiume Adige sarà

I dettagli del progetto

Con una lunghezza di quasi 120 metri permetterà il transito di mezzi e bici

di tre campate con luce di 38,75 metri. La lunghezza complessiva del ponte sarà pari a 116,25 metri e avrà due corsie da 5,25 metri per il traffico degli automezzi ed una corsia per i motori necessari alla manovra delle paratoie e per la pista ciclo-pedonale.

**IL MANUFATTO
AVRÀ CARREGGiate
LARGHE OLTRE
CINQUE METRI
PER GLI AUTOMEZZI
E UNA PER BICI E PEDONI**

DUE COMUNI PIÙ VICINI

La viabilità di progetto che interessa il nuovo attraversamento sul fiume Adige si inserirà nel sistema viario locale dei Comuni di Chioggia e di Rosolina andando a collegare la viabilità a nord del fiume Adige con quella a sud del fiume senza transitare, necessariamente, per la Romea con evidenti benefici sia per il raggiungimento dell'opera da parte dei mezzi operativi speciali necessari alle attività manutentive, sia, quando sarà realizzato, per un collegamento strategico tra la Regione Emilia Romagna, attraverso il ponte di barche tra Gorino



**DIRETTORE DELLA BONIFICA
Giancarlo Mantovani**

Ferrarese, Comune di Goro (Ferrara) e Gorino Veneto, Comune di Ariano nel Polesine, una serie di altri ponti di barche e fissi a Taglio di Po, Porto Tolle, Porto Viro, la città d'arte di Chioggia e quindi la Regione Veneto.

LE RISORSE

Ora con il finanziamento acquisito dal Consiglio dei Ministri di 20 milioni di euro, considerati i tempi burocratici e 1.000 giorni dalla consegna dei lavori alla ditta appaltatrice per l'esecuzione dei lavori, entro il 2025 tutta l'opera sarà fruibile.

G.Dia.

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato



Nuovo ponte-diga a Rosolina la costa abbatte il suo "muro"

►Presentato il progetto che avrà un forte impatto sulla viabilità e sull'offerta turistica
►Sarà possibile una connessione diretta tra Sottomarina, Isola Verde e il delta

CHIOGGIA

Il nuovo ponte-diga sull'Adige, voluto dal Consorzio di bonifica Delta del Po, sarà realizzato circa sei chilometri a valle rispetto alla Romea, in provincia di Rovigo. L'opera, dotata di otto porte idrauliche, impedirà la risalita dell'acqua di mare, dannosissima per l'agricoltura e consentirà inoltre ai comuni di Chioggia e Rosolina di rivoluzionare il traffico locale. Eccellenti prospettive per il turismo. Grazie al nuovo ponte, la cui inaugurazione potrebbe aver luogo nel 2025, più o meno contemporaneamente a quella di un'opera analoga su Brenta, Sottomarina, Isola Verde e Rosolina Mare potranno godere di un'interconnessione diretta, anche ciclopedonale. Il progetto di massima è stato presentato l'altra sera a Rosolina dall'ingegner Giancarlo Mantovani, direttore del Consorzio di bonifica Delta del Po. «L'opera - commenta il sindaco Alessandro Ferro - suggella un'intesa tra i Comuni Oltre che all'agricoltura gioverà sicuramente al settore turistico-balneare. Oggi, finalmente, si può prendere in seria considerazione la creazione di un unico distretto, altamente competitivo a livello internazionale. Non vedo l'ora di poter assistere alla posa della prima pietra».

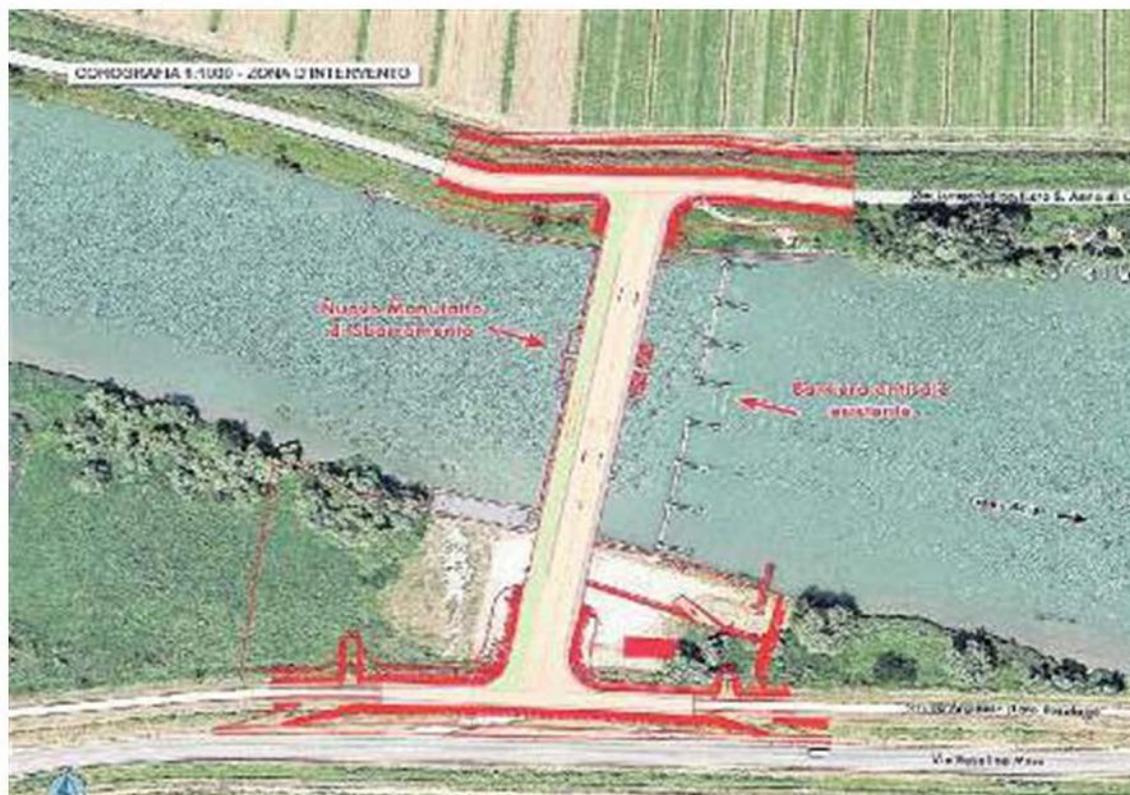
LE PROSPETTIVE

Grazie al nuovo varco, il traffico locale non andrebbe più a mescolarsi con quello pesante, lungo la pericolosa Romea. Grazie ad alcune modifiche relativamente semplici e poco costose, le reti viarie locali di Sottomarina, Isola Verde e Rosolina Mare, finalmente intercomunicanti a prescindere dalla trafficatissima statale Romea, potrebbero costituirsi come un unico sistema esteso dalla laguna veneta sino al parco del Delta. Nel frattempo Chioggia dovrà dotarsi degli strumenti urbanistici per legittimare

l'inserimento della rampa settentrionale del ponte-diga sulla carreggiata dell'angusta stradina che segue l'argine sinistro del fiume. L'attuale Piano regolatore generale (contrariamente a quanto risultava previsto dall'antecedente Schema) non prevede alcun nuovo ponte sul fiume; tantomeno, la creazione degli indispensabili raccordi carrabili. Dovendosi adeguare alla scelta del sito operata dagli ingegneri idraulici, i tecnici locali dovranno rassegnarsi alla progettazione di accessi viari in corrispondenza di luoghi mai presi in considerazione. Ottimisti sull'utilità dei ponti-diga il presidente dell'associazione Ascot e Renzo Bonivento, del consorzio Lidi di Chioggia confidano sull'accorciamento delle distanze e sulla condivisione di alcuni fondamentali servizi.

Roberto Perini





IL PROGETTO DI ROVIGO Ecco il progetto del nuovo ponte-diga sull'Adige

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

Viabilità in Basso Polesine

Il nuovo ponte sull'Adige porta sviluppo e sicurezza

►Presentato a Rosolina il progetto messo a punto dallo studio tecnico della **Bonifica** ►Sfrutterà i basamenti esistenti contro il cuneo salino e sarà anche ciclopedonale

ROSOLINA

L'auditorium Sant'Antonio di Rosolina era gremito, l'altra sera, per la presentazione del progetto del tanto auspicato ponte alla foce del fiume Adige. Ma, considerato che il ponte sarà realizzato sulla struttura già esistente da una quindicina d'anni per lo sbarramento antisale per contrastare la risalita del cuneo salino nei periodi di siccità che

dovrà essere ristrutturata per renderla funzionale alle necessità degli operatori agricoli, tra i presenti c'erano: coltivatori diretti, agricoltori, albergatori, ristoratori, pescatori, amministratori di Rosolina e di Chioggia, la consigliera regionale Erika Baldin, il prefetto Maddalena De Luca e il questore Raffaele Cavallo.

PRIMO INCONTRO

«A otto anni dal primo incontro in cui si parlò di un

ponte alla foce dell'Adige, - ha esordito il sindaco Franco Vitale di Rosolina, promotore dell'incontro - ora quel sogno è diventato realtà, grazie alla caparbietà e grande professionalità di Giancarlo Mantovani, direttore del **Consorzio di Bonifica Delta del Po** il quale ha pensato di realizzare questa tanto desiderata opera inserendola nella struttura estremamente necessaria per l'agricoltura che è la barriera anti sale che sarà ristrutturata, già finanziata con 20 milioni di euro».

«L'opera che sarà realizzata - ha aggiunto Alessandro Ferro, sindaco di Chioggia - rappresenta il suggello dell'intesa tra i nostri due comuni, con diverse peculiarità: Chioggia e

Rosolina. L'opera che verrà realizzata, grazie all'impegno dell'ingegnere Giancarlo Mantovani, è complessa ma contribuirà a far crescere i nostri due territori agricoli e turistico-balneari, per realizzare l'auspicato "Distretto turistico". Spero che venga realizzata presto, magari permettendomi di essere presente per la prosa della prima pietra».

L'AUGURIO DEL PREFETTO

«Ringrazio il sindaco Vitale per l'invito - ha detto il prefetto De Luca - perché è un grande piacere partecipare alla presentazione di un progetto, frutto di una intuizione del Consorzio di **Bonifica** Delta del Po, che unirà due eccellenze come Rosolina e Chioggia



ROSOLINA Stefano Gazzola, assessore al turismo del Comune di Rosolina, e il sindaco Franco Vitale. Un disegno di come sarà il nuovo ponte sull'Adige

attraverso il fiume Adige. Si tratta di un'opera che serve per il contrasto al cuneo salino ma anche per la crescita del turismo. Questo territorio, con le sue vicende, mi sta a cuore, per cui auspico la realizzazione dell'opera quanto prima e poter essere presente per l'inaugurazione».

CUNEO SALINO

Il presidente del Consorzio, Adriano **Tugnolo**, ha ricordato che il problema del sale nell'Adige è iniziato una quindicina di anni fa. È stata costruita l'esistente barriera antisale ma, ultimamente si è resa, causa la subsidenza, quasi inefficiente per la sua funzione. La Regione ha percepito il problema - ha sottolineato Tugnolo - ed ha finanziato i lavori di ristrutturazione. L'ingegnere Mantovani ha capito che questa era l'occasione di pensare al ponte, il Consiglio di amministrazione ha condiviso, l'ingegnere Francesco Baruffi, dell'Autorità di Bacino dei fiumi dell'alto Adriatico ci ha aiutato molto, ha progettato l'opera, il Consiglio dei Ministri l'ha finanziata e tra qualche anno la vedremo realizzata. Ne trarrà vantaggio l'agricoltura ma anche il turismo».

È seguita l'illustrazione del progetto da parte dell'ingegnere Mantovani. Il direttore ha esordito sottolineando gli aspetti riguardanti il cuneo salino che crea problemi agli operatori agricoli con l'irrigazione dei terreni ma anche alla popolazione perché non si può usare l'acqua dei fiumi per la potabilizzazione. Si è soffermato sui danni della subsidenza, ha fatto la storia delle barriere antisale, ha spiegato quella nuova che rinascerà alla foce dell'Adige, come funzionerà per concludere con la spiegazione del nuovo ponte di collegamento delle due sponde, due territori turistici di grande valenza per le loro spiagge ed ha concluso citando il professor Luigi D'Alpaos, uno dei luminari in materia, il quale scrisse "L'Idraulica è tutto tranne che democratica, essendo regolata dalle leggi della fisica, poco sensibili alla chiacchiere, ai luoghi comuni ed ai cambiamenti d'umore".

Giannino Dian

AVER PENSATO DI UTILIZZARE LE STRUTTURE ANTISALE ESISTENTI È LA CHIAVE VINCENTE DELLA NUOVA OPERA



PARTERRE DI AUTORITÀ La platea e gli ospiti con il prefetto De Luca

Sul nuovo bacino potrebbe nascere un sistema di piste ciclabili

►Gli argini come “base” delle corsie: ritorna d’attualità un vecchio progetto

SANTA MARIA DI SALA

Il nuovo bacino di laminazione, che sarà inaugurato sabato, potrebbe anche essere una parte importante della rete di piste ciclabili interpoderali che è nei progetti del Comune. Anzi servire a ridare slancio a un vecchio pallino dell’amministrazione Fragomeni, che resta per ora sulla carta. Quello a ridosso delle vasche realizzate dal **consorzio di bonifica Acque Risorgive** è di fatto già un tratto arginale predisposto per diventare ciclo-pista: va ovviamente adattato allo scopo e potrebbe in futuro collegare via Luxore con la Noalese, mettendo in comunicazione Caselle con Santa Maria di Sala, la località Treponti e la strada regionale 515. Nei piani, il percorso così individuato costituisce la dorsale nord-sud della rete di ciclabili “rurali”.

Più che altro un’idea, lanciata in campagna elettorale dal sindaco Nicola Fragomeni che si cerca ora di attuare attraverso un progetto fondato su due pilastri: primo, la difficoltà di realizzare ciclabili tra le maglie (spesso vincolate) del graticolato romano; secondo, utilizzare

le tante strade bianche che attraversano la campagna salese.

«Il tutto - spiega l’assessore ai Lavori pubblici, Francesca Scatto - va comunque concepito in un ambito di sicurezza, sviluppando progetti di centri abitati a 30 chilometri orari, considerando che tutto il percorso, compreso quello per raggiungere le piste, deve essere svolto in sicurezza da chi ne usufruisce». Serve dunque una sorta di piano complessivo della mobilità salese. E i progetti non sono di facile attuazione: «I costi sono molto elevati - spiega Scatto - poiché questi percorsi solitamente attraversano proprietà private e dunque occorre attivare procedure di esproprio o istituire servitù di uso pubblico che si concludono poi con accordi pubblico-privato».

IL PROBLEMA RISORSE

Il concetto è di collegare tra loro percorsi già esistenti attraverso terreni agricoli e, appunto, istituire zone a 30 all’ora soprattutto laddove è necessario attraversare zone abitate o di circolazione promiscua auto-bicicletta, in modo da preservare la sicurezza. Per rendere meno onerosa la realizzazione di que-



BACINO DI LAMINAZIONE Il cantiere in via Rivale.

ste corsie il Comune ha pensato al coinvolgimento dei proprietari dei fondi attraversati, che potrebbero essere incentivati a concedere la servitù di passaggio attraverso attività di promozione della loro attività, ad esempio con punti ristoro, vendita ortaggi a Km 0 o a «l’altro». «Il nostro progetto - chiarisce Scatto - è naturalmente integrabile con quelli dei Comuni limitrofi. Credo che si tratti di un modo corretto di utilizzare il territorio. Il problema è sempre lo stesso, reperire le risorse economiche, ma noi andiamo avanti».

Filippo De Gaspari

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato



Conclusi lavori sul Lusore

● Al termine dei lavori di realizzazione delle nuove aree di laminazione realizzate sul fiume Lusore a Caltana di Santa Maria di Sala, Acque Risorgive inaugura la struttura sabato 9 novembre, con inizio alle ore 11. Ingresso area da via Rivale (all'altezza del civico 462) a Caltana di S. Maria di Sala. Interverranno: Nicola Fragomeni, sindaco di Santa Maria di Sala, Francesco Cazzaro, presidente di Acque Risorgive - Consorzio di bonifica, Carlo Bendoricchio - direttore di Acque Risorgive - Consorzio di bonifica. Al termine degli interventi seguirà il taglio del nastro con rinfresco finale. Per motivi organizzativi si prega di confermare la presenza via mail all'indirizzo: comunicazione@acquerisorgive.it.

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato



Il nuovo ponte ciclabile sull'Osellino divide i consiglieri

►«Meglio sistemare l'attraversamento di via Colombo»

LAVORI PUBBLICI

MESTRE Il sentiero di pietriccio alla base di quella che sarà la vera e propria pista ciclabile con vista sul Marzenego è già stato posato e consolidato dal **Consorzio di bonifica Acque Risorgive** e ora i tecnici del Comune assicurano che i lavori saranno completati nell'arco di pochi giorni. L'obiettivo è quello di aprire questo bre-

ve tratto ciclabile che inizia da piazzale Cialdini, in concomitanza con l'inaugurazione del mercato di via Fapanni. Un modo per completare la rete ciclopedonale esistente rendendo allo stesso tempo più gradevole uno scorcio del centro fin qui frequentato solo da nutrie e pantegane. Data l'impossibilità di utilizzare via Zanotto, si è infatti preferito sfruttare l'argine alto del Marzenego compreso tra via Fapanni e piazzale Cialdini. Della graduale estensione in corso della rete ciclabile in un punto nevralgico qual è quello compreso tra via Colombo, viale San Marco e piazza Barche, si è tornati a discutere

ieri in Municipio durante i lavori della quarta e quinta Commissione consiliare. In discussione la delibera di Giunta sulla riqualificazione ambientale del basso corso del fiume Marzenego per la riduzione ed il controllo dei nutrienti sversati in laguna, intervento in capo al consorzio di bonifica Acque Risorgive e già finanziato dalla Regione, e la costruzione del nuovo ponte ciclopedonale sul fiume Osellino che entro il 2020 sarà realizzato vicino e parallelo al ponte di via Colombo. Una passerella approvata dalla stessa Municipalità di Mestre e di cui in Consiglio nessuno discute l'utilità ma che sta

dividendo le Commissioni non solo per ragione economiche - costerà un milione di euro - ma anche estetiche. «Con la previsione di due lastre laterali di vetro colorato il progetto della nuova passerella non è un granché dal punto di vista estetico - ha osser-

vato la consigliera della lista civica Casson Francesca Faccini - e considerando anche l'ingente spesa prevista per realizzarla, quei fondi potrebbero essere stanziati anche per sistemare il parapetto deturpato del ponte di via Colombo». Il riferimento della consigliera è ai tubi di metallo collocati sopra ai due bassi parapetti del vecchio ponte e giudica-

ti un obbrobrio da molti consiglieri. «Così com'è il parapetto del ponte di via Colombo è un orrore - ha confermato la consigliera di Forza Italia Deborah Onisto - bisogna intervenire usando i soldi che sono stati stanziati per la passerella». «Il progetto della passerella è ancora in fase preliminare e può essere migliorato - ha risposto in aula l'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin, quanto al ponte di via Colombo, il parapetto in cemento è vincolato dalla Soprintendenza e non si può toccare ma i tubi possono essere sostituiti».

Paolo Guidone



LAVORI PUBBLICI Così si presenta il ponte di via Colombo



Pedemontana: 4.100 transiti E via al piano anti allagamenti

Incontro con 37 sindaci sulla viabilità complementare

VENEZIA Pedemontana, in attesa del nuovo studio sui flussi di traffico previsto entro l'anno, si contano i primi veicoli reali che percorrono i primi sei chilometri aperti al traffico dallo scorso giugno. Fra l'innesto con l'A31 e Breganze si calcolano 4.100 veicoli al giorno di media. Questo uno dei dati comunicati ieri ai 37 sindaci del Vicentino e del Trevigiano convocati dal direttore della Struttura di progetto, l'ingegnere Elisabetta Pellegrini. Al tavolo anche i presidenti delle due Province attraversate dalla superstrada.

L'incontro si è aperto con il video aereo realizzato con un drone lungo l'intero tracciato con un avanzamento al 70%. A inizio gennaio aprirà la tratta dalla A31 fino a Malo e il casello di Breganze e, prima dell'estate, da Montecchio Maggiore a Castelgomberto. A fine anno sarà completato tutto il resto, tranne alcuni punti critici. Ma ciò che pare aver tranquillizza-

to i primi cittadini è stata la garanzia che tutta la viabilità complementare, lotto per lotto, sarà ultimata prima dell'apertura dei rispettivi tratti autostradali. Si tratta di strade comunali, provinciali, regionali e statali che attraversano la Pedemontana a volte anche in appoggio a varianti provvisorie con inevitabili disagi sulla viabilità. «Siamo agli sgoccioli, - ha detto ai sindaci l'ingegner Pellegrini consegnando loro il cronoprogramma delle aperture previste per la viabilità complementare - quanto ai flussi di traffico, valutiamo come soddisfacente il numero di 4.100 transiti ma non rappresentativo visto il tratto esiguo cui si riferiscono».

A gennaio partiranno anche gruppi territoriali omogenei per studiare con largo anticipo rispetto all'apertura quasi completa dell'opera (restano fuori la galleria sequestrata di Castelgomberto e le due aree di servizio da creare per cui dal ministero delle

Infrastrutture si è ottenuta una deroga sul piano carburanti scongiurando ulteriori ritardi) la gestione dei nuovi carichi di traffico sui singoli territori a superstrada aperta. La Struttura di progetto ha inaugurato anche un «tavolo idraulico».

Tradotto, alcuni svincoli più bassi rispetto al piano campagna si sono allagati a causa della mancanza di invasi adeguati nei terreni intorno all'opera che è quasi completamente in trincea. Saranno della partita, quindi, anche i consorzi di bonifica. In più, con una spesa che oscillerà fra i 150 mila e i 200 mila euro, la Regione ha chiesto ad Arpa controlli a campione nei pressi dei principali cantieri su polveri, rumore, controllo delle acque che si aggiungeranno a quelli già chiesti al ministero dell'Ambiente. Non un obbligo, specifica la Struttura di progetto, ma uno scrupolo in più della Regione. (m.za.)

RIPRODUZIONE RISERVATA

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato



Pedemontana: 4.100 transiti E via al piano anti allagamenti

Incontro con 37 sindaci sulla viabilità complementare

VENEZIA Pedemontana, in attesa del nuovo studio sui flussi di traffico previsto entro l'anno, si contano i primi veicoli reali che percorrono i primi sei chilometri aperti al traffico dallo scorso giugno. Fra l'innesto con l'A31 e Breganze si calcolano 4.100 veicoli al giorno di media. Questo uno dei dati comunicati ieri ai 37 sindaci del Vicentino e del Trevigiano convocati dal direttore della Struttura di progetto, l'ingegnere Elisabetta Pellegrini. Al tavolo anche i presidenti delle due Province attraversate dalla superstrada.

L'incontro si è aperto con il video aereo realizzato con un drone lungo l'intero tracciato con un avanzamento al 70%. A inizio gennaio aprirà la tratta dalla A31 fino a Malo e il casello di Breganze e, prima dell'estate, da Montecchio Maggiore a Castelgomberto. A fine anno sarà completato tutto il resto, tranne alcuni punti critici. Ma ciò che pare aver tranquillizza-

to i primi cittadini è stata la garanzia che tutta la viabilità complementare, lotto per lotto, sarà ultimata prima dell'apertura dei rispettivi tratti autostradali. Si tratta di strade comunali, provinciali, regionali e statali che attraversano la Pedemontana a volte anche in appoggio a varianti provvisorie con inevitabili disagi sulla viabilità. «Siamo agli sgoccioli, - ha detto ai sindaci l'ingegner Pellegrini consegnando loro il cronoprogramma delle aperture previste per la viabilità complementare - quanto ai flussi di traffico, valutiamo come soddisfacente il numero di 4.100 transiti ma non rappresentativo visto il tratto esiguo cui si riferiscono».

A gennaio partiranno anche gruppi territoriali omogenei per studiare con largo anticipo rispetto all'apertura quasi completa dell'opera (restano fuori la galleria sequestrata di Castelgomberto e le due aree di servizio da creare per cui dal ministero delle

Infrastrutture si è ottenuta una deroga sul piano carburanti scongiurando ulteriori ritardi) la gestione dei nuovi carichi di traffico sui singoli territori a superstrada aperta. La Struttura di progetto ha inaugurato anche un «tavolo idraulico».

Tradotto, alcuni svincoli più bassi rispetto al piano campagna si sono allagati a causa della mancanza di invasi adeguati nei terreni intorno all'opera che è quasi completamente in trincea. Saranno della partita, quindi, anche i consorzi di bonifica. In più, con una spesa che oscillerà fra i 150 mila e i 200 mila euro, la Regione ha chiesto ad Arpav controlli a campione nei pressi dei principali cantieri su polveri, rumore, controllo delle acque che si aggiungeranno a quelli già chiesti al ministero dell'Ambiente. Non un obbligo, specifica la Struttura di progetto, ma uno scrupolo in più della Regione. (m.za.)

RIPRODUZIONE RISERVATA

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato



Spv, i 37 Comuni si preparano: fine dei lavori nel 2020

L'INCONTRO

VENEZIA Nei primi sette chilometri della Pedemontana, transitabili da giugno, circolano 4.100 veicoli al giorno. Un dato «soddisfacente se letto in rapporto alle caratteristiche della tratta percorribile», ma ancora non indicativo rispetto alle stime preliminari, «poiché il percorso è poco rappresentativo»: per capire insomma come va la superstrada, bisognerà attendere almeno che passi Natale e venga aperto il segmento dall'A31 fino a Malo e il casello di Breganze, e che poi finisca la primavera, quando sarà completato il collegamento da Montecchio Maggiore a Castelgomberto. È quanto emerso ieri dall'incontro fra la Struttura di progetto, le Province di Vicenza e Treviso e i 37 Comuni interessati dall'opera, che vede ancora due punti critici.

LE CRITICITÀ

La prima criticità è costituita dalla galleria di Castelgomberto, tuttora sequestrata in corrispondenza dell'imbocco a Malo per la tragedia sul lavoro del 2016 e all'altezza del torrente Poscola per il crollo di materiale del 2017. «Si ipotizza uno slittamento al 2021», hanno fatto sa-

pere gli uffici guidati da Elisabetta Pellegrini, presente alla riunione insieme al direttore dei lavori Elena Maria Repetto. Il secondo nodo da sciogliere riguarda poi la connessione con l'A27 a Spresiano, a causa dello spostamento delle stazioni di servizio Piave Est e Ovest, «per le quali, inaspettatamente, è stato necessario ottenere una deroga al piano carburanti da parte del ministero delle Infrastrutture».

Per il resto, invece, è stato documentato con filmati e fotografie che i lavori sono arrivati al 70% rispetto alla progettazione, tanto da confermare la previsione di ultimazione entro il 2020. «Abbiamo circa un anno per prepararci alla gestione, non tanto di Pedemontana, cui penserà il concessionario, quanto del traffico e del territorio limitrofo», ha puntualizzato la Struttura.

**NEI PRIMI 7 CHILOMETRI
TRANSITANO 4.100 MEZZI
AL GIORNO, MA IN VISTA
DEL COMPLETAMENTO
SCATTA IL PIANO
DI CALCOLI E CONTROLLI**

IL COORDINAMENTO

Cruciale sarà così il coordinamento tra gli enti. Per questo ai sindaci sono stati rimarcati tre elementi. Uno: il programma dei completamenti dei lavori della viabilità complementare, con le relative date di riapertura al traffico. Due: la necessità di valutare congiuntamente la gestione dei flussi di traffico dopo l'apertura complessiva della Spv, anche sulla base delle prime risultanze attese per fine anno. Tre: la costituzione di un tavolo tecnico tra Regione, concessionario Sis e Consorzi di bonifica, per verificare la corretta regolazione delle acque di superficie delle aree confinanti con la nuova strada.

Già adesso, peraltro, gli enti locali hanno evidenziato disagi all'accelerazione impressa alle attività di cantiere. Per questo la Regione si è convenzionata con Arpav, finanziando dei controlli a campione «soprattutto concentrati nei punti maggiormente gravati dagli effetti dei lavori (esempio Vallugana), al fine di essere certi che non vengano mai superati i parametri previsti dalla norma». I vertici tecnici hanno sottolineato che si tratta di un'attività che non è prescritta dalla norma e che è aggiuntiva rispetto sia alle verifiche che l'Agenzia regionale per la protezione ambientale è obbligata a svolgere, sia ai monitoraggi imposti al concessionario. «La si ritiene comunque doverosa», è stato rimarcato.

A.Pe.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

