

L'AZIONE ILLUSTRATA

Settimanale della Diocesi di Vittorio Veneto

5 dicembre 2002

49

Anno LXXXVIII - Euro 0,90 - copia omaggio - Sped. in abb. post. - 45% - art. 2 comma 20/b L. 662/96 Fil. Treviso



Strade & capannoni

Viabilità
vecchi
e nuovi
progetti

6

La "bretella
di Fabrizio"
per Rustignè
e Piavon

14

Premio
di architettura
Città
di Oderzo

17

La zona
industriale
di Motta
di Livenza

30

PRESENTAZIONE

“**S**trade & capannoni” titola significativamente questa *Azione illustrata* di dicembre 2002 che – come si intuisce – verte sull’ormai inestricabile binomio viabilità/attività produttive che caratterizza un po’ tutta l’area dell’Opitergino-Mottense. Infatti, ad un’attenta lettura di queste pagine si arriverà rapidamente alla conclusione che l’una è in funzione delle altre, venendo così a influenzare e in qualche modo a “condizionare” lo sviluppo della zona.

Si fa presto a dire “basta fabbriche”: quello che può a ragione esser preso come un impegno solenne per i tempi a venire non può comunque prescindere da un modello che ha segnato, in profondità, gli ultimi cinquant’anni. Strade e capannoni, appunto, che hanno fatto per un verso la fortuna, per un altro il disagio e tante incongruenze di questa parte di Nord-Est (e in definitiva anche di tutte le altre!).

L’Azione illustrata coglie allora dalla viva voce dei protagonisti – pubblici amministratori in primo luogo – attese e prospettive riguardo ad una tematica di immediato “impatto” e che ha ricadute quotidiane sulla qualità della vita.

Dunque, viabilità al servizio delle attività produttive? Sì, e anche no: un lotto consistente di progetti vecchi e nuovi si prefigge in realtà di “affrancare” le nostre comunità dalla servitù impo-

sta da queste strade. Ma i tempi sono spesso di inenarrabile lunghezza. Da quant’è che Oderzo attende la tangenziale di nord-ovest? Dieci anni? No, di più! Dietro l’angolo il pericolo di realizzazioni inattuali, superate dalla contingenza, dal tumultuoso rincorrersi delle esigenze di una società che non può fermare, e nemmeno rallentare il suo processo di sviluppo.

Ai nostri amministratori in ogni caso va dato atto di cercare con grande buona volontà e intelligenza operativa di governare questi fenomeni socio-economici, di dare loro una fisionomia coerente e il più funzionale possibile alle esigenze delle comunità che in loro hanno riposto fiducia. La sfida è importante, e riassumibile in un chiaro impegno: contemperare le ragioni dell’economia e quelle del vivere quotidiano.

L’Azione illustrata di dicembre 2002 dà naturalmente spazio anche alla sanità nell’Opitergino-Mottense, secondo consolidata prassi.

Non ci resta che augurarvi buona lettura.

L'AZIONE

Settimanale della diocesi di Vittorio Veneto

(iscritto al n. 11 del Registro stampa del Tribunale di Treviso il 21-9-1946 e al Reg. Naz. della Stampa con il n. 3382 vol. 34 f. 649 del 5-9-91 - Iscr. ROC n. 1730)

Direttore responsabile
GIAMPIERO MORET
Redazione e amministrazione
Tel. 0438 940249
e-mail: lazione@lazione.it
www.lazione.it
Via J. Stella, 8 - Fax 0438 555437
stampa: L’Artigrafica snc Casale sul Sile-TV

ABBONAMENTI 2003:

Annuale (50 numeri) 40 €

Semestrale 22 €

Sostenitore 80 €

Per l’estero chiedere in amministrazione.

Conto corrente postale n. 130310

“I dati forniti dai sottoscrittori degli abbonamenti vengono utilizzati esclusivamente nell’ambito della nostra attività e non vengono ceduti a terzi per alcun motivo.”

Questo settimanale è iscritto alla FISC Federazione Italiana Settimanali Cattolici ed associato all’USPI Unione Stampa Distributiva Italiana



Socio del CONSIGLIO NAZIONALE SETTIMANALI SOC. COOP. a r.l. - ROMA

CONCESSIONARIA ESCL. PUBBLICITÀ
www.agenziacima.it



31015 CONEGLIANO (Tv)
via Legnano, 1
tel. 0438 412321
fax 043823371 • e-mail: info@agenziacima.it

Chiuso in redazione

A colloquio con il Sindaco di Oderzo, Elio Pujatti

Viabilità, vecchi e nuovi progetti, CIRCONVALLAZIONE STORIA INFINITA

Quattro chiacchiere sulla viabilità con il sindaco Elio Pujatti. Circonvallazione nord-ovest, bretella di Fabrizio, variante sud alla statale Postumia: la carne al fuoco davvero non manca.

La circonvallazione nord-ovest: se ne parla ancora dal 1985. In quell'anno infatti il Consorzio dei Comuni affidò all'ingegner Pietro Ferracin l'incarico della progettazione della circonvallazione nord di Oderzo, visto il finanziamento di un miliardo e mezzo di vecchie lire concesso dalla Regione Veneto. Da allora sono trascorsi ben 17 anni e della strada ancora non s'è realizzato un metro di asfalto. Le cose sarebbero tutto sommato a buon punto. L'Anas ha bandito l'appalto per la costruzione della circonvallazione, lavoro che è stato affidato all'impresa Cotea di Roma. Solo che qualcosa è andato storto, un cittadino



Il sindaco Pujatti

privato ha presentato un ricorso al Tar contro l'esproprio della sua proprietà. Il che ha bloccato tutto, l'impresa Cotea è risultata aggiudicataria ancora nella scorsa primavera, siamo in inverno ed è tutto fermo. «Contiamo – dice il sindaco Pujatti – che le cose si risolvano nel giro di breve tempo. Il privato dovrebbe ritirare il ricorso al Tar e l'Anas avrebbe quindi il campo sgombero da problemi e firmerebbe il contratto con l'impresa». A quel punto i lavori potrebbero proprio partire, visto che gli espropri sono stati

condotti ed è stato tracciato sui terreni il percorso della nuova strada. L'importo complessivo dell'appalto, esclusi gli espropri e l'Iva, è di 6 milioni 663 mila euro. La costruzione della circonvallazione va ad interessare anche la "bretella

di Fabrizio". L'innesto sulla statale 53 Postumia è previsto mediante una rotatoria, che dovrebbe essere costruita dall'Anas, poiché sulla stessa si innesta anche la circonvallazione nord-ovest. Il peggio è che se non partono i lavori della circonvallazione anche la rotatoria deve attendere. «Non è proprio così – precisa il sindaco – siamo arrivati ad una soluzione per quanto riguarda la "bretella di Fabrizio". Cioè verrà costruita la metà della rotatoria necessaria all'innesto, quella verso Rustignè». La variante sud alla statale 53 sembrava una strada da "libro dei sogni". È l'ultimo tratto mancante per chiudere l'anello di circonvallazione attorno a Oderzo. Invece, in neppure troppo tempo, dalla Regione Veneto è giunta una buona notizia. «È arrivato dalla Regione il finanziamento per la redazione del progetto preliminare» annuncia il sindaco Pujatti. È il primo passo; dopo ci dovrà essere il progetto esecutivo quindi, cosa più importante, dovranno essere reperiti i finanziamenti per costruire la strada. Ma intanto il cammino è intrapreso.

Annalisa Fregonese

I FINANZIAMENTI DELIBERATI DALLA REGIONE VENETO

Significativa serie di interventi viari PER L'OPITERGINO-MOTTENSE

Ottime notizie sono giunte dalla Regione Veneto sulla scrivania di diversi sindaci dell'Opitergino-Mottense. Con un fax sono infatti stati comunicati una bella serie di finanziamenti per altrettante opere viarie importanti. Fra di essi la nuova strada di collegamento fra via Altinate e la circonvallazione di Colfrancui, arteria che faciliterà il collegamento con l'ospedale. Vediamo il dettaglio delle opere. A Cessalto per la sistemazione di strade comunali, per un importo di 130 mila euro, il contributo concesso è pari al 60% quindi 78 mila euro. A Cimadolmo il contributo è di 200 mila euro per la sistemazione della strada arginale che va a collegarsi con la rotonda sulla strada provinciale 92. A Fontanelle il contributo, a fronte di una spesa di 400 mila euro, è di 160 mila pari al 40%. Si tratta del finanziamento della pista ciclabile Lutrano-Oderzo, un'opera della

quale si parla ancora dal 1999. Se il lavoro andrà in porto verrà completato tutto il tratto ciclabile che percorre il territorio di Fontanelle lungo la strada provinciale Cadore-Mare, rendendo più sicuro il transito di ciclisti e pedoni fino a Oderzo. A San Polo di Piave, per la sistemazione di incroci comunali, il contributo è di 57 mila euro. Infine a Oderzo, per la realizzazione appunto della nuova strada di collegamento, che costa qualcosa come 900 mila euro, il contributo è di 200 mila. Il progetto prevede la costruzione di un asse viario di collegamento tra la strada provinciale 49 "Opitergina" e la via Altinate, realizzato in un'unica piattaforma composta da due corsie di marcia, con la caratteristica di strada di scorrimento interno urbano. La nuova strada andrebbe ad innestarsi sulla rotonda di Colfrancui.

Se ne parla da almeno vent'anni. Per questo in molti dicono che la circonvallazione nord-ovest nasce già vecchia, in vent'anni ne sono cambiate di cose sul territorio rispetto al suo sviluppo, agli insediamenti sia produttivi che residenziali. Attorno a Oderzo sono state realizzate altre strade, è cambiata la mole del traffico, anche se la statale Postumia rimane sempre e comunque intasata, nonostante i lavori di ricalibratura compiuti pochi anni fa. Se ne parla da vent'anni e ancora il contratto per la sua costruzione non è stato firmato. Ecco la storia di un'opera necessaria e non ancora attuata, un'altra delle mille contraddizioni di quest'Italia che vede marciapiedi che terminano nei prati, grandi strade costruite laddove servono ben poco e grandi strade che mancano dove invece la loro necessità è estrema.

1985

Con delibera 56 del 24 giugno 1985 il Consorzio dei comuni affida



LA TANGENZIALE NORD-OVEST

Storia di una strada MAI COSTRUITA...



l'incarico all'ingegner Pietro Ferracin della progettazione della circonvallazione nord di Oderzo, visto il finanziamento concesso dalla Regione Veneto di un miliardo e mezzo di vecchie lire.

1987

Con delibera del febbraio il Consorzio dei comuni approva il progetto di massima redatto dall'ingegner Ferracin per un impor-



Nelle foto:
alcuni "punti neri"
lungo la Postumia
a Oderzo

to complessivo di 4 miliardi e mezzo di lire, disponendo di finanziare la spesa con il miliardo e mezzo che era stato concesso dalla Regione. Con delibera del luglio 1987 viene disposto di procedere con due stralci funzionali.

1988
Il Consorzio dei comuni, con delibera del marzo 1988 approva il progetto esecutivo, redatto sempre dall'ingegner Ferracin, disponendo di eseguire l'opera in tre stralci funzionali per l'importo di un miliardo e mezzo già finanziati dalla Regione e per i rimanenti tre miliardi 300 milioni non appena conseguito il relativo finanziamento. Nel novembre di quell'anno la Regione approva il progetto e determina di

concedere un contributo di un miliardo.

1992
Sono trascorsi ben quattro anni di silenzio. La Giunta regionale incarica l'ingegner Ferracin dei necessari aggiornamenti progettuali.

1993
Il 6 maggio la Regione comunica che l'intervento è previsto fra le opere individuate dalla convenzione Anas/Regione del 23 aprile 1992. L'importo previsto è pari a 6 miliardi di lire.



1994
La Regione con delibera del 29 marzo dispone di individuare, nell'ambito degli interventi previsti dalla convenzione Anas/Regione, le opere per le quali è necessario il perfezionamento dell'iter progettuale al fine di realizzare gli interventi stessi; viene individua-

ta la circonvallazione nord di Oderzo. L'Anas conferma l'impegno finanziario per la quota parte per la realizzazione della strada. Il 30 giugno la Regione stipula la convenzione di incarico professionale con l'ingegner Pietro Ferracin in base alla quale il professionista doveva, entro il mese

di novembre 1994, trasmettere il progetto dell'opera adeguata secondo le prescrizioni della Commissione tecnica regionale e concordate con l'Anas.

1996

Con nota del 28 maggio inviata alla direzione dell'Anas di Roma si chiede venga attivato il Ministero dei lavori pubblici per il parere di competenza per il progetto esecutivo della tangenziale.

1997

Il Ministero dei lavori pubblici convoca per il 19 marzo una conferenza di servizi nel corso della quale si con-

corda sui contenuti dell'opera e in particolare sull'urgenza (sic!) della relativa realizzazione. Con delibera di consiglio comunale del 9 giugno viene confermata la volontà espressa dall'allora sindaco Giuseppe Covre in sede di conferenza dei servizi in merito alla realizzazione dell'intervento. In dicembre si conclude la conferenza dei servizi con l'acquisizione di tutti i pareri al fine di procedere alle successive fasi progettuali. Con delibera di consiglio comunale del 10 marzo viene approvato il progetto di primo stralcio esecutivo della circonval-





lazione nel tratto Statale Postumia-strada provinciale 50 “Oderzo-Pordenone”.

1998

L'opera viene inserita nel piano triennale Anas. La Giunta regionale con proprio atto del novembre 1998 incarica la ditta “Raggruppamento costituito da Pool Infrastrutture (capogruppo) in associazione con Proteco e Siges” alla progettazione dell'opera.

2000

Il progettista deposita nel mese di agosto all'Anas di Venezia il progetto esecutivo per l'avvio dell'istruttoria e subito dopo lo stesso viene trasmesso all'Anas di Roma. Nel dicembre del 2000, nella Gazzetta ufficiale, viene pubblicato il bando di gara per l'appalto “Statale 53 Postumia –

lavori di completamento della tangenziale di Oderzo”. Importo complessivo dell'appalto 12 miliardi 903 miliardi di vecchie lire.

2002

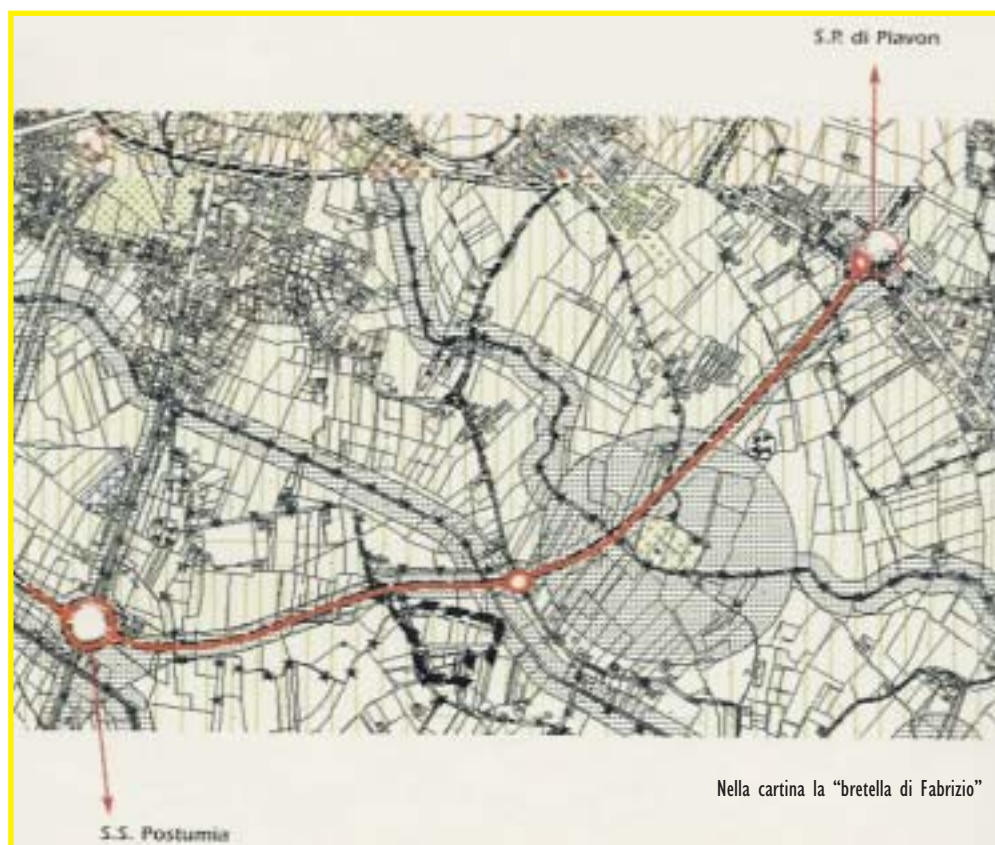
Nella primavera di quest'anno, dopo che la gara d'appalto è stata esperita, il lavoro viene assegnato all'impresa Cotea di Roma. A tutt'oggi (novembre 2002) il contratto non è ancora stato firmato.

A conclusione di questa lunga storia emerge un particolare: il progetto iniziale era di 6 miliardi di vecchie lire, quello attuale, compresi gli espropri, l'Iva e le spese tecniche, si aggira attorno ai 20. Vien da domandarsi di quanto lieviterà ancora il prezzo prima di veder, se mai si vedrà, l'opera realizzata. (AF)

Viabilità a servizio delle attività produttive

"Bretella di Fabrizio" quasi pronta PER RUSTIGNE' E PIAVON

La "bretella di Fabrizio": è quasi terminata quest'arteria che sarà a servizio delle zone produttive di Rustignè e Piavon, oltre che consentire a tutto il traffico pesante diretto da Treviso verso Motta di Livenza e viceversa di evitare l'attraversamento dell'incrocio di via Verdi sulla statale Postumia e dell'abitato della frazione di Fratta. Questa strada va ad aggiungersi ad un altro interessante intervento che è stato attuato solo da pochi anni. La costruzione, appunto, della "bretella di Fratta" la quale si raccorda direttamente con la provinciale per Pordecone e la "Cadore-Mare" permettendo, sempre ai mezzi pesanti, un transito più scorrevole e diretto. Ma torniamo alla "bretella di Fabrizio" la quale è a buon punto per quanto riguarda la sua realizzazione. Ecco com'è nata questa strada. L'Amministrazione comunale ha dato attuazione alla previsione del Piano regolatore anche per l'utilizzo dell'area produttiva di Piavon. Con l'urbanizzazione della stessa, il Comune acquisisce un'area di circa 5 mila mq a par-



Nella cartina la "bretella di Fabrizio"

cheggio e 15 mila mq a verde pubblico collegato alla scuola professionale e agli impianti sportivi frazionali, oltre alla quota del 50 per cento di un'area ex cava di circa 7 mila mq, di grande valore ambientale. Questo intervento inoltre permette di risolvere un notevole problema idraulico del centro cittadino. Tutti questi interventi verranno realizzati dalla ditta Fabrizio ing. Plinio spa, azienda storica in Oderzo, che trasferirà la

propria sede in un'area di dimensioni idonee in località Piavon, realizzando un edificio di circa 37 mila mq e ottenendo come contropartita l'acquisizione di un'area industriale di 40 mila mq di proprietà della Provincia di Treviso e lo scomputo degli oneri primari e secondari. Ecco il dettaglio degli interventi. Strada di raccordo tra la provinciale 54 del Piavon e la statale 53 Postumia con piattaforma del tipo IV nor-

me Crn 80 della larghezza di 10,50 m più banchina, necessaria per dare funzionalità all'area produttiva oggetto di intervento, altrimenti preclusa per il traffico pesante verso Oderzo e le principali direttrici. Inoltre dovrà essere interdetto ogni tipo di accesso alle proprietà private laterali, prevenendo, se ce ne sarà bisogno, una nuova viabilità a servizio dei proprietari. Incrocio con la provinciale 54 mediante

rotatoria delle dimensioni interne di 30 m di raggio e anello rotatorio di 10,50 m più banchina. Innesso con via Cal dea Piera a servizio della piazzola ecologica con corsia. Incrocio con via Sgarbariol mediante rotatoria. Sottopasso di via Cal Bassa delle dimensioni utili di 4 m di larghezza e 3 m di altezza e conseguenti rampe di raccordo. Il raccordo con la statale Postumia che dovrà avvenire nella forma di un incrocio provvisorio qualora al termine dei lavori non fosse ancora stata costruita la rotatoria da parte dell'Anas. La strada e i raccordi dovranno essere destinati al traffico pesante e pertanto la sezione stradale dovrà

prevedere un cassonetto dello spessore minimo di 60 cm e binder con spessore di 10 cm finito, oltre al tappeto di usura. Verde pubblico attrezzato e parcheggio pubblico nell'ambito di intervento per una su-

perficie complessiva di circa 20 mila mq funzionale all'Istituto professionale per l'agricoltura e agli impianti sportivi della frazione di Piavon. Realizzazione di una cassa di espansione di circa 10 mila mq atta a

sopportare le piene dei canali e scaricare in essa l'esubero di acqua della zona Brandolini, ad alta densità abitativa.

Annalisa Fregonese



Tra la provinciale Opitergina e via Altinate

Nuova strada, e più facile PER L'OSPEDALE CITTADINO

Una nuova strada per collegare l'ospedale direttamente con la circoscrizione, evitando di passare per il centro storico. E questo il nuovo progetto che il Comune ha presentato alla Regione Veneto, ottenendo il finanziamento di 200 mila euro, su un costo totale di circa un milione 100 mila. «Si tratta di una viabilità alternativa» dice Maria Scardellato, assessore ai Lavori pubblici – che sarebbe molto utile per accedere direttamente all'ospedale dall'attuale circoscrizione, evitando di passare per il centro storico». Quest'ultimo, specie nelle ore di punta, è molto trafficato con la logica conseguenza di rallentamenti. Un problema che si riflette sui percorsi delle ambulanze, e non importa se hanno le sirene spiegate, e anche su chi magari deve in tutta fretta recarsi al Pronto soccorso e, per ironia della sorte, si trova bloccato davanti a un semaforo rosso oppure è in colonna in attesa di attraversa-



re uno degli incroci nevralgici della città. La nuova strada sarebbe di collegamento tra la provinciale 49 "Opitergina", che in pratica è la circoscrizione che da Colfrancui conduce da una parte a Ormelle dall'altra alla provinciale "Cadore Mare", e la via Altinate, l'arteria che passa proprio di fronte all'ospedale. L'idea della nuova strada è interessante se vista anche nella prospettiva del trasferimento, che sarà attuato in primavera, del reparto materno-infantile, che certo porterà ad un incremento delle persone che accedono

all'ospedale opitergino. Passando per la campagna, la nuova strada andrebbe a collegarsi in modo diretto con la circoscrizione sulla rotatoria di Colfrancui e il tutto dovrebbe consentire un flusso più scorrevole di traffico. Non si tratterebbe di una *superstrada*, l'arteria avrebbe la caratteristica di una strada di scorrimento interno urbano a due corsie di marcia. Nell'attesa che questo progetto vada a buon fine, nel piano triennale delle opere pubbliche sono state inserite la sistemazione e ricalibratura della provinciale 49 Opi-

tergina nel tratto compreso tra l'incrocio di via Verdi e la rotatoria di via Padova in zona industriale, per un importo di 141 mila euro, termine dei lavori previsto nel 2004. Il progetto prevede la sistemazione della carreggiata stradale, con il ricavo di percorsi ciclabili e di aiuole laterali. È prevista anche una parziale modifica degli accessi carrabili delle ditte private prospicienti la strada, mediante la modifica delle murature in calcestruzzo esistenti e arretramento delle attuali cancellate. (AF)

IL PREMIO DI ARCHITETTURA "CITTÀ DI ODERZO"

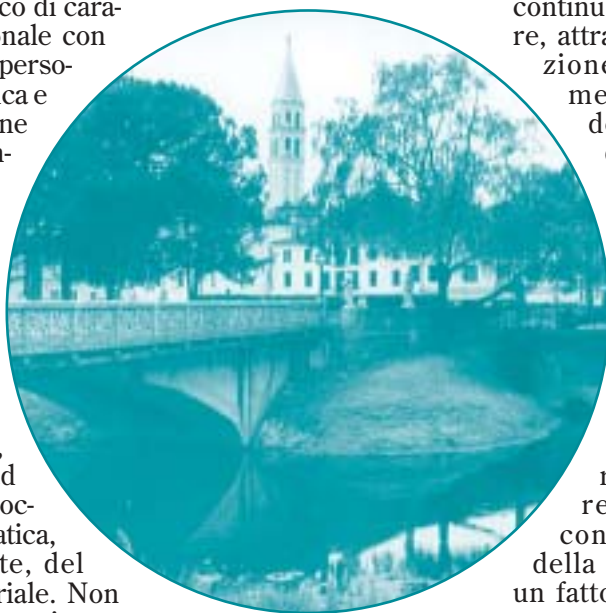
Cultura dell'architettura, RISORSA VANTAGGIOSA PER AMBIENTE E PAESAGGIO

È un Premio che vuole promuovere la cultura dell'architettura, del paesaggio come interesse primario collettivo alla cui valorizzazione partecipa come risorsa sociale ed economica l'iniziativa pubblica e privata. È arrivato alla sesta edizione, la cerimonia di premiazione si è svolta a palazzo Foscolo, alla presenza di un folto pubblico, fra il quale numerosi addetti ai lavori. Il Premio di architettura "Città di Oderzo" è nato nel 1977, ed è costantemente cresciuto per importanza, giungendo a costituire un punto di riferimento per le giovani generazioni, e non, di progettisti operanti nelle regioni Trentino, Friuli Venezia Giulia e Veneto. Un'ulteriore attestazione dell'ormai consolidato prestigio della manifestazione è data dall'impegno assunto, a partire dallo scorso anno, dall'Ordine provinciale degli architetti che affianca il Comune di Oderzo nel sostegno e nell'organizzazione dell'iniziativa. «Era naturale, alla scadenza del primo ciclo quinquennale,

provvedere ad alcuni aggiustamenti – ha detto Italo Rebuli, presidente dell'Ordine degli architetti –. Si è proceduto alla nomina di un nuovo comitato scientifico di natura internazionale con la presenza di personalità della critica e della professione di grande competenza e prestigio. Si è decisa una spiccata caratterizzazione del Premio sulle tematiche dell'architettura e del paesaggio, rimandando ad altra specifica occasione la tematica, pur importante, del Design industriale. Non possiamo non esprimere la soddisfazione per l'elevato numero di partecipanti, come non possiamo non rilevare che alcune opere e progettisti selezionati gli anni scorsi, hanno avuto segnalazioni e spazio in altre importanti manifestazioni di carattere nazionale e internazionale, segno evidente della giustezza della

strada intrapresa e del rigore delle scelte fatte». «Il dibattito iniziato nel 1977 sull'architettura come arte civile e sul suo

è questo l'intervento del sindaco Elio Pujatti –. In questo percorso, l'amministrazione di Oderzo non è venuta meno alle proprie responsabilità continuando a perseguire, attraverso l'assegnazione del riconoscimento, l'obiettivo dell'analisi, della documentazione e della comunicazione delle relazioni tra uomo, qualità degli interventi architettonici e struttura del contesto urbano e rurale. Che l'iniziativa risponda ad un reale bisogno di confronto sui temi della progettazione è un fatto dimostrato dal crescente numero di candidati partecipanti alla selezione e dall'adesione di affermati professionisti ed esponenti del mondo accademico che hanno accettato di collaborare all'individuazione delle opere meritevoli di menzione». I lavori che sono stati premiati sono esposti nelle sale di palazzo Foscolo. (AF)



ruolo ideale di fatto collettivo ha assunto contorni via via più definiti, sino a fissare alcuni punti fermi nella valutazione delle opere: coerenza e originalità; complementarietà dell'azione di progettisti, committenti e maestranze; innovazione, ricerca e dialogo con il territorio –

PROGETTI DI VALORIZZAZIONE DEL BEL CENTRO

Portobuffolè, la viabilità E LE FABBRICHE "DISSEMINATE"



Portobuffolè è il più piccolo comune del Trevigiano, con una popolazione che si aggira attorno alle 500 anime. In compenso ha una storia lunga e importante, essendo stato, poco dopo il Mille, uno dei capisaldi dei da Camino di Sotto, che qui avevano un possente castello di cui rimane a tutt'oggi il torrione principale. Ma già 500 anni prima qui era approdata la barca col corpo di san Tiziano che aveva risalito la Livenza da Motta, per essere poi portato nella nuova sede vescovile di Ceneda. Il minuscolo centro storico è fra i più belli e suggestivi della provincia di Treviso,

con la duecentesca casa affrescata di Gaia da Camino, una delle donne più emancipate del suo tempo. Essa accoglieva menestrelli, trovadori e artisti provenienti da ogni parte d'Europa, facendo di Portobuffolè un vero centro d'arte e di cultura. Poi arrivò Venezia che abbellì la città, ne irrobustì le mura e vi costruì splendide porte, delle quali rimane la "porta Friuli", cele-

bre perché sul libro aperto sotto la zampa del Leone di San Marco i soldati di Napoleone hanno scalfito il "Pax tibi Marce evangelista", per scolpire le tre parole della Rivolu-

zione francese "Libertà, uguaglianza e fraternità". Caduta Venezia, che aveva costruito un grande fondaco o fontego (l'attuale municipio), il monte di pietà, i magazzini del sale, la dogana, ecc., Portobuffolè conobbe un lungo periodo di abbandono fino a dopo l'ultima guerra mondiale. Negli anni Settanta del secolo scorso, quando ebbe inizio lo sviluppo industriale del Veneto e del vicino Friuli, la cittadina iniziò a vivere una nuova primavera. Essa è pratica-



mente immersa nell'area del mobile che caratterizza l'area trevigiano-pordenonese che interessa anche i comuni di Mansuè, Gaiarine, Brugnera e Prata di Pordenone. Anzi, questa è considerato il più importante distretto industriale del settore legno presente in Italia. Grazie alla sua posizione, Portobuffolè si è andata arricchendo di nuove aree abitate, aumentando i residenti, con possibilità di ulteriore crescita. Le realtà produttive sono disseminate tra il centro storico e le diverse aree periferiche,

sia ai confini con la provincia di Pordenone che verso Campomolino, frazione di Gaiarine. E proprio questa dispersione delle aree industriali del Comune e la vicinanza con altre aree altamente industrializzate crea alcuni problemi alla viabilità. Due sono le zone che possono presentare i maggiori problemi: la prima, a sud, è quella all'altezza dell'incrocio tra la Pordenone-Oderzo e l'arteria che porta appunto in direzione di Campomolino. L'altro punto critico è l'incrocio, sempre sulla Pordenone-Oderzo, all'altezza dell'arteria che va verso San Cassiano. Qui, specie nell'ora di punta, non è infrequente assistere a lunghe code. A differenza di Motta di Livenza, tuttavia, i collegamenti stradali sono più capillari e ciò ha permesso alla zo-

na di avere dei momenti critici soltanto nell'ora di punta anche se per diversi minuti. Ma solitamente non si registrano le code chilometriche che si notano in altre zone. Per quanto concerne i servizi, Portobuffolè possiede quelli indispensabili (medico, farmacia, ecc.), per tutti gli altri basta andare a Oderzo o a Pordenone, raggiungibili in brevissimo tempo. In questi ultimi tempi la cittadina è interessata da alcuni importanti progetti. Nel piccolo centro stori-

co sta per essere completato il recupero filologico dei palazzi veneziani, mentre si sta seriamente pensando di far tornare una parte delle acque della Livenza sull'antico letto che passa sotto il ponte di porta Friuli, sfiorando il parco di villa Giustinian, uno degli alberghi-ristoranti più raffinati del Veneto. Col ritorno dell'acqua, Portobuffolè già vivace col suo Museo del

ciclismo dell'Alto Livenza e i suoi mercatini dell'antiquariato, potrebbe acquistare ulteriore vita, non solo nel settore produttivo ma anche in quello turistico. (GR)



A colloquio con il Sindaco Renata Serafin

Chiarano, il problema è IL TRAFFICO DI PASSAGGIO

Due arterie trafficate soprattutto da mezzi pesanti, un centro abitato diventato punto di passaggio per i camion, zone industriali e caselli autostradali molto vicini al paese. Chiarano sta vivendo un momento critico per ciò che riguarda la viabilità di passaggio. «L'asse portante della viabilità di Chiarano è costituito dalla strada provinciale 54 che da Oderzo conduce a Cessalto, Ceggia e ai caselli autostradali – spiega il sindaco di

Chiarano, Renata Serafin –. Il centro di Chiarano è letteralmente tagliato a metà da questa arteria che è sempre più trafficata dai mezzi pesanti che raggiungono le zone industriali di Chiarano, Piavon e Salgareda». Una situazione davvero preoccupante, quindi, che ha fatto più volte scattare l'allarme e quindi chiedere l'intervento delle forze politiche per cercare di trovare una soluzione che possa migliorare la viabilità nel Comune. Il paese, infatti, si trova al centro di una vera

e propria ragnatela di strade di collegamento tra Piavon, la zona industriale Motta sud, Piavon, Cessalto, Ceggia, San Donà di Piave, Noventa, Oderzo, Motta e Salgareda. Il pendolarismo quotidiano dei lavoratori da e per le zone industriali e dei mezzi di trasporto che spesso costituiscono magazzini viaggianti delle aziende che svolgono attività produttive collegate. Il Comune di Chiarano ha aderito con Motta di Livenza e Cessalto agli accordi di programma con la provin-

cia di Treviso per l'allargamento della provinciale 53 (conosciuta come via Magnadola) che collega Cessalto a Motta e che soprattutto collega le nuove zone industriali dei due comuni. «La provinciale per poco, tange anche il nostro Comune – prosegue ancora il sindaco – e quindi di questa sistemazione il beneficio sarà relativo. Chiarano ha inoltrato poi la richiesta alla Provincia di modificare il collegamento con Salgareda per cercare, per quanto possibile, di raddrizzare le curve della provinciale 161 che consentirebbero il transito da e per il casello autostradale di Noventa di Piave dei mezzi pesanti che raggiungono la zona industriale di Chiarano e poi di Piavon».

Monica Borga

PUNTO PRIMO: POSTUMIA E CENTRO URBANO

Gorgo: la viabilità

DA DILEMMA... A RISORSA



Gorgo al Monticano è una piccola cittadina solo sotto il profilo demografico, infatti il Gorghense è di importanza strategica, insistendo sul territorio esattamente a cavallo tra l'Opitergino e il Mottense. Questo può comportare diversi aspetti positivi: non per niente Gorgo può vantare una zona industriale tra le più concentrate e produttive della Sinistra Piave. Un'area produttiva molto sviluppata può tuttavia comportare diversi problemi, il più importante dei quali è dato da una viabilità che a volte può anda-

re in crisi. Le amministrazioni gorghensi che si sono succedute negli anni, non ultima quella attuale guidata dalla giunta Vallardi, hanno sempre affrontato in maniera positiva il problema, consapevoli dell'importanza vitale del settore. Dapprima hanno cercato di razionalizzare gli spazi per le attività industriali e commerciali; in seguito hanno affrontato il problema viabilità, che riguarda sostanzialmente la statale Postumia. Come noto la zona industriale di Gorgo ha un ampio sviluppo già nell'area al confine con la

zona industriale sud del Mottense: non a caso qui, nel punto d'incontro fra i due comuni, lungo la statale Postumia, pochi mesi fa è nato un grande centro commerciale dedicato al "fai da te" e alla casa, e ciò a sostegno del fatto che non solo sotto il profilo produttivo ma anche commerciale Gorgo al Monticano negli anni si sta rivelando in continua espansione qualitativa. La razionalizzazione della statale Postumia, il suo non più rinviabile allargamento e l'individuazione di bretelle esterne (in particolare la circosollazione sud di Oder-

zo, tra Fratta e Rustignè) in grado di velocizzare il traffico, specie quello a lunga distanza, sono percepiti come determinanti per Motta e per i comuni verso Portogruaro e per le loro attività industriali. La soluzione del problema viario, vitale per Gorgo al Monticano, interessa dunque non solo questa parte della provincia di Treviso, ma anche il Veneto orientale nei suoi rapporti con l'Opitergino-Mottense e con Treviso. In attesa di veder finalmente risolto questo grande problema, la cittadina ha cercato di renderlo meno pesante, razionalizzando gli spazi e scegliendo, in alcuni casi, di creare proprio delle zone tra l'industriale e il commerciale facilmente raggiungibili e un esempio di tale indirizzo è l'area antistante gli impianti sportivi. Qui sono state realizzate delle strutture con palestre e attività commerciali e produttive in genere, senza andare ad intaccare la viabilità della Postumia ma anzi creando dei collegamenti con via Magera e quindi con Oder-



zo senza passare dalla strada più tradizionale che è appunto la statale. Ma un'altra zona industriale importante è quella ad esempio di Navolè di Gorgo, a dieci minuti dal centro. Qui operano importanti realtà soprattutto del mobile, integrate sia con Mansuè e la zona del mobile che con la zona che rimane sostanzialmente agricola. La particolarità dell'area è che qui non ci sono da segnalare stravolgimenti del sistema viario, appunto perché le realtà industriali si sono ben integrate nel territorio. Il problema vero, e sicuramente sempre più grave, resta nel centro comunale, insistendo Gorgo lungo la trafficatissima statale. Va tenuto conto che i più importanti capanno-

ni da migliaia di metri quadri sorgono a poche centinaia di metri dal centro e quindi con intasamento delle strade all'entrata e all'uscita degli operai dalle fabbriche. La sensazione che si respira in zona è attualmente positiva sia sotto il profilo della crescita urbana e occupazionale che per l'importanza delle zone industriali perimetrali al centro gorghense. La sfida da vincere, ossia una razionalizzazione viaria capace di attenuare le code e rendere più veloce il percorso, ora lentissimo, fra Portogruaro, Motta, Oderzo e Treviso non riguarda solo Gorgo, trattandosi di una scommessa comune. Infatti apportare miglioramenti al flusso del traffico dipen-



Lungo la Postumia a Gorgo

de da istituzioni come Provincia e Regione, che riconoscono come il problema debba essere risolto a livello intercomunale. Solo quando la statale Postumia, tuttora oberata dal traffico pesante e solo in parte liberata grazie alla recente apertura della tratta ferroviaria Treviso-Portogruaro, tornerà ad esse-

re arteria percorribile (in orario di punta, la tratta coperta dal treno in circa 45 minuti può essere percorsa da un'automobile anche in un tempo quasi raddoppiato), si potrà parlare di viabilità come risorsa e non più ridurla a cronico dilemma per istituzioni e cittadini. (GR)

UNA STRADA DI ESTREMA IMPORTANZA PER GORGO

Per la Variante sud alla Postumia IN ARRIVO QUATTRINI DALLA REGIONE

Variante-sud alla statale 53 Postumia: ci sono buone novità. La Regione Veneto ha concesso il finanziamento per l'esecuzione del progetto preliminare, il primo passo del lungo cammino che dovrebbe portare alla costruzione di questa strada, che in pratica costituisce il tratto finale per chiudere l'anello di circonvallazione intorno a Oderzo. Con la strada ci sarà un nuovo ponte sul fiume Monticano. E non sarà quello tanto discusso e temuto nei pressi di piazzale Europa, bensì ai confini tra il territorio opitergino e quello di Gorgo al Monticano. «Sì, confermo che il finanziamento regionale è giunto – dice il sindaco Elio Pujatti – resta da decidere chi si occuperà di assegnare l'incarico per la progettazione, se noi o la Regione». La strada, se verrà realizzata, dovrebbe congiungere la costruenda "bretella di Fabrizio" con la rotatoria di Fratta, quindi da qui, correndo fra il fiume Monticano e la ferrovia, arrivare in territorio di Gorgo al Monticano. Per questo Comune essa è estremamente importante. «Si-



gnifica – spiega il sindaco Giampaolo Vallardi – portar fuori dal nostro Comune tutto il traffico di attraversamento. Per noi è vitale che venga completato l'“anello”, cioè il tratto che da Pivon termina nella rotatoria di Fratta. Abbiamo presentato un'osservazione a tale proposito in Regione, osservazione che è stata accolta. In sostanza, chi arriva da Conegliano e da Pordenone non deve passare per il centro di Gorgo al Monticano se vuole andare verso Motta di Livenza. Quanto allo sbocco della tangenziale sull'incrocio di Sant'Antonino quest'ultimo dev'essere studiato mol-

to attentamente». L'innesto sull'incrocio è infatti previsto con l'arrivo in sopraelevata su un cavalcavia, soluzione che piace molto poco al sindaco gorghense. L'idea risale ancora al 1997, quando venne fatto un consiglio comunale congiunto fra Oderzo e gli altri Comuni coinvolti nei lavori di ricalibratura della statale 53. Sul nodo di Sant'Antonino confluiscono la statale Postumia, ci sono il sottopasso, la ferrovia, l'idrovora. Insomma c'è molto, per il sindaco Vallardi è un po' troppo farci arrivare anche la futura tangenziale sud. «Il fatto che fosse previsto l'arrivo in sopraelevata

non significa che non possa essere trovata un'altra soluzione – dice Vallardi –. I tecnici che lavoreranno al progetto, dovranno pensare anche ad un'alternativa». Quanto ai finanziamenti, è stato chiesto un supporto anche all'onorevole Guido Dussin. Chissà che a Roma, nella finanziaria, non riescano a scucire qualcosa.

Annalisa Fregonese



Molti i progetti nel cassetto per razionalizzare la viabilità

Cessalto, cintura esterna al paese E ZONA INDUSTRIALE I "PUNTI NERI"

I punti neri della viabilità di Cessalto sono soprattutto nella cintura esterna del paese. La bretella che è stata realizzata per condurre all'autostrada è un pezzo isolato e non c'è un collegamento tra la parte che va verso Motta e quella che conduce invece a San Donà di Piave. Altro problema è la viabilità nella nuova area industriale di 500 mila mq che si sta realizzando accanto al confine con Motta di Livenza. Un altro nodo è la viabilità nell'altra area industriale del paese nei pressi del bosco di Olmè. La problematica ha a che fare con la viabilità di accesso e di uscita dall'area che arriva ad una strada molto stretta e non serve adeguatamente le necessità. «Altro problema – spiega il sindaco Giovanni Artico – è l'incrocio a Santa Maria di Campagna: via Calnova, in cui si sono verificati anche incidenti mortali. La soluzione ideale sarebbe una rotatoria, ma non la si può realizzare perché i tempi risulterebbero troppo

lungi e i costi non indifferenti, tali quindi da bloccare l'arteria per diverso tempo, causando problemi di viabilità, anche pesante, a quanti ogni giorno percorrono questa strada. Da sottolineare poi anche il fatto che su tre dei quattro angoli ci sono case e si dovrebbero avviare espropri. Per il momento quindi la decisione è quella di realizzare un semaforo da indicare con segnaletica stradale e cartellonistica ben visibili». Per il futuro poi è in programma la realizzazione della piazza, meglio la sistemazione di piazza Martiri della Libertà, ma questo non provocherà problemi viari perché la strada che passa davanti alla piazza non verrà chiusa e quindi non si dovranno cercare soluzioni alternative. L'importante è riuscire a valorizzare il centro storico comprese la chiesa e la villa che adesso funge da canonica. Un problema che verrà risolto è quello di via Magnadola, la strada che adesso collega l'area industriale di



500 mila mq. L'accesso verrà realizzato con una rotatoria realizzata sulla provinciale, e verrà allargata per far defluire il traffico. Questo permetterà al traffico di rimanere all'esterno del centro. La conclusione di questo circolo dovrebbe essere una viabilità alternativa al bosco di Olmè. Per questa c'è un accordo tra la Regione Veneto, le province di Treviso e Venezia, i comuni di Cessalto e Ceggia, l'Anas e la società autostrade, un impegno per il completamento della viabilità esterna con un'uscita diretta in una rotatoria e

poi verso la Triestina in direzione San Donà. Dal bosco al casello verrà ampliata la strada ad opera del Comune, la società Autostrade sistemerà invece la strada di fronte al casello. «Tutto questo – conclude il primo cittadino – esterno al paese per dare una definizione urbanistica al paese per dare un'impronta che resterà per decenni». Il protocollo d'intesa, già firmato, prevede un'opera di un costo complessivo di 6-7 milioni di euro divisi tra i vari protagonisti.

Monica Borga

IL PUNTO DELLA SITUAZIONE, PROBLEMI E PROSPETTIVE

La zona industriale di Motta, DIBATTITO APERTO A TUTTO CAMPO

Il quadro

Una zona industriale di molte migliaia di metri quadri, che ospita circa 400 realtà industriali, alcune delle quali leader mondiali nel loro settore, che garantisce occupazione per circa quattromila persone provenienti non solo dalla zona ma, in linea con il Nord Est italiano, anche dall'estero. Una realtà in forte, dunque, in fortissima espansione che non sembra voler diminuire la crescita e la conseguente costruzione di nuovi capannoni. Proprio qualche settimana fa è stata inaugurata l'ultima realtà industriale della zona in via Marche, ossia l'ultima via della zona industriale, provenendo da Motta, quasi in Comune di Chiarano. E nel vicino Comune di Cessalto si sottolinea come sia necessario lo sviluppo anche per una propria zona vasta industriale, che sta ora velocemente nascendo tra via Calnova e via Callunga. Quella di Motta è una zona industriale di primissimo piano, tra le prime in



provincia, che ha caratterizzato in maniera determinante lo sviluppo economico dell'intera area ai limiti orientali del Trevigiano, a ridosso delle province di Venezia e Portofino.

Quest'area in poco più di un trentennio è passata da un'economia specificamente agricola a zona di fatto industriale, con diverse realtà postindustriali. In una seduta del consiglio comunale mottense di qualche mese fa si è sottolineato pure il fatto di come non sia lontana l'ipotesi di uno sviluppo della zona industriale di Motta e di Cessalto tale da unire di fatto le due zone e di rendere la strada provin-

ziale 53, chiamata Magnadola, l'arteria che attraversa un'unica grande zona economicamente forte, di livello regionale.

Gli albori

La zona industriale mottense in particolare e in generale tutta l'area prende avvio subito dopo l'alluvione del 1966, quando nasce il Consorzio intercomunale per lo sviluppo agricolo-industriale del Basso Livenza. Oltre trent'anni fa, dunque, in un momento critico per tutta la zona liventina, da Portobuffolè a Torre di Mosto, grazie al deciso impegno del Comune di Motta che mette a dispo-

sizione gratuitamente le prime aree per la costruzione di opifici, alcuni artigiani decidono di aprire piccole fabbriche, quasi sempre a gestione familiare. E quel piccolo nucleo, grazie all'attenzione dell'Amministrazione comunale ma soprattutto al sacrificio e all'abnegazione di chi in quella realtà ha creduto fino in fondo, si è sviluppato in maniera esponenziale fino ad arrivare ai giorni nostri. La zona industriale (ma per Motta sarebbe meglio parlare di zone industriali, vista la presenza dell'area nord, che confina con Gorgo al Monticano e dell'area est verso Annone Veneto) diviene punto di riferimento dell'economia dapprima a livello provinciale, poi via via a livelli sempre crescenti. E come detto oggi nelle tre aree mottensi l'espansione è pressoché costante: una realtà importante che però è caratterizzata da numerosi e a volte cronici problemi da risolvere per vincere le sfide che il futuro presenta.



Viabilità e capannoni

UNA SFIDA DA VINCERE

Infrastrutture

Tra le sfide da vincere assolutamente, per l'area industriale in questione, certamente è necessario fare riferimento alle infrastrutture. Politici, industriali, semplici cittadini infatti sottolineano come nonostante lo sviluppo verticale degli ultimi anni la zona industriale sia servita da un'arteria stradale che è di fatto quella di cinquant'anni fa. Il problema non è dunque di oggi e infatti caratterizza questa realtà come minimo da un ventennio, anche se oggi il richiamo ad una seria e urgente razionalizzazione viaria sembra non più procrastinabile. In verità in città, prima della grave crisi politica che ha portato al commissariamento, l'Amministrazione comunale uscente, non più tardi di qualche mese fa, aveva comunicato che con la

Provincia era avvenuta la firma di un accordo per razionalizzare la zona. Infatti, in una seduta del consiglio comunale, poco prima delle ultime elezioni provinciali, l'ex sindaco Graziano Panighel aveva confermato la volontà dell'Amministrazione, in accordo con la Provincia, titolare della strada, di allargare

la sede viaria della Magnadola, per renderla in alcuni punti anche a quattro corsie. E ora a Motta si attende che quell'accordo venga onorato. Da segnalare poi il progetto di realizzare anche due rotonde, una all'inizio e una alla fine della zona industriale sud, per meglio distribuire il flusso di traffico.

Rotonda che dovrebbe nascere anche lungo viale Aldo Moro, la circovallazione che unisce la statale Postumia a via Magnadola, all'altezza dell'incrocio con via padre Leonardo Bello. Dunque una serie di infrastrutture per rendere il flusso del traffico maggiormente scorrevole. In effetti chi conosce la zona sa come ogni giorno coloro che vi lavorano sono costretti a intruparsi in code chilometriche che procedono a passo d'uomo, con ingorghi spesso impressionanti, segno evidente che il problema è arrivato al punto di crisi e che le soluzioni non sono assolutamente più rinviabili. Gli industriali sottolineano con forza anche un'altra realtà: non solo razionalizzazione della viabilità di via Magnadola ma anche delle laterali interne, per rendere il sistema omogeneo e più sicuro. Qui infatti si registrano numerosi microincidenti quasi tutti i giorni, anche se per fortuna raramente mortali, ma che di fatto confermano che la situazione non è per niente facile per chi ci vive e ci lavora.



Un problema molto sentito

La mancanza DI MANODOPERA

Veniamo ora all'aspetto più propriamente sociale: la mancanza di manodopera. Come detto la realtà industriale mottense dà lavoro a migliaia di persone. Molte di esse sono straniere provenienti da paesi al di fuori dell'Unione europea. Infatti a livello anagrafico la percentuale di residenti stranieri, pur non essendo caratterizzata negli anni da sviluppi abnormi, consente di capire come i cittadini extracomunitari, che sono in minima percentuale rispetto ai locali, rappresentano comunque una presenza qualificata

e necessaria. Chi mai fino a vent'anni fa avrebbe pensato che il Mottense e in generale tutta la zona avrebbe dato lavoro a tanti cittadini non solo provenienti dall'Africa (Senegal e Marocco su tutti, ma anche paesi come Madagascar e molti altri) ma anche India, Estremo Oriente e in genere Europa dell'Est (albanesi, rumeni, slovacchi, po-

lacchi, ucraini, moldavi, ecc.)? Invece da queste parti, a suo modo, la globalizzazione sembra essere una componente importante, se non di primo piano. Ma basta dare un'occhiata anche alla presenza di italiani non originari di questo territorio: a migliaia hanno lasciato la propria regione d'origine (Sicilia, Puglia, Calabria e Campania su tutte)

per venire a lavorare da queste parti. E spesso ciò significa pure la nascita di nuovi nuclei familiari, nuove realtà abitative. Proprio in questi mesi il vescovo Alfredo Magarotto ha partecipato all'inaugurazione di una serie di alloggi di prima necessità realizzati in via Lepido Rocco. Questo per permettere anche a chi temporaneamente una casa non ce l'ha di poter comunque avviare una professione, visto che, in controtendenza con il resto d'Italia, qui non solo non c'è problema di disoccupazione ma anzi la richiesta di operai è costante.

Poliambulatorio di MOTTA DI LIVENZA

aggiornato all'1/10/2001

<i>Sede di Motta di Livenza</i>	<i>Lunedì</i>	<i>Martedì</i>	<i>Mercoledì</i>	<i>Giovedì</i>	<i>Venerdì</i>	<i>Sabato</i>
ALLERGOLOGIA - FISIOPATOLOGIA RESPIRATORIA						
Equipe di Treviso						
Visite			14.30-17.30			
Spirometrie			8.30-12.30 (1° e 3° mercoledì del mese)			
Vaccini			14.30-16.30			
CARDIOLOGIA						
Equipe medica						
E.C.G.	8.00-10.00	8.00-10.00	8.00-10.00		8.00-10.00	
E.C.G. da sforzo (su richiesta)	10.00-11.00					
Visite cardiologiche				8.30-11.30		
Cicloergometro	10.00-11.00					
Ecocardiografia (su richiesta)				11.00-13.00		
Holter (su richiesta)	10.30-11.30	10.30-11.30	10.30-11.30	10.30-11.30		

CENTRO TRASFUSIONALE					
Equipe di Treviso					8.00-11.00
CHIRURGIA GENERALE					
Equipe chirurgica					
Visite		15.00-17.00			15.00-17.00
Medicazioni		15.00-17.00			15.00-17.00
DERMATOLOGIA					
Dr. Tositti Gianfranco ^				8.00-13.00	
GERIATRIA					
Equipe geriatrica					
Visite	11.30-12.30		11.30-12.30		
"Ambulatorio di indagine sull'invecchiamento cerebrale"				9.00-12.00	9.00-12.00

Sede di Motta di Livenza	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato
LABORATORIO ANALISI						
Prelievi ematici	7.30-09.00	7.30-09.00	7.30-09.00	7.30-09.00	7.30-09.00	
MEDICINA						
Equipe medica						
Visite	12.00-13.00					
Oncologia		10.00-12.00				
NEUROLOGIA						
Elettroencefalografia	9.00-12.10				9.00-12.20	
	14.30-17.00					
Equipe di Treviso - VISITE - Dr.ssa Marini Delia ^		8.00-13.00		9.30-11.30		
OCULISTICO						
Dr. Tinnirello Giuseppe ^	14.00-19.00	8.00-13.00	8.00-13.00	8.00-11.00		
		14.00-19.30	14.00-18.30			
ODONTOIATRIA						
Dr.ssa Barbon Patrizia ^		8.00 - 13.00	8.00-13.00			
ONCOLOGIA						
Equipe di Treviso				14.00-15.00 ogni 15 giorni		
OSTETRICIA-GINECOLOGIA						
Equipe ostetrico-ginecologica						
Ambulatorio ostetrico-ginecol.		14.00-18.00				
Solo controllo esami-terapie					11.00-13.00 °	
Monitoraggio gravidanza a rischio				7.30-9.30 (da lunedì a domenica)		
Ambulatorio della Menopausa			14.00-15.00			
Ecografia ginecologica			16.30-18.30 °			
Ecografia ostetrica				14.00-19.00	9.30-13.30	
					14.00-20.00	
Colposcopia			15.00-16.30 °			
Sterilità coniugale	9.00-13.00					
Oncologia	11.00-12.00			11.00-12.00		

Sede di Motta di Livenza	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato
OTORINOLARINGOIATRIA						
Dr. Congedo Fabio ^	14.00-18.00		8.00-13.00		14.00-19.00	
PEDIATRIA						
Equipe pediatrica						
visite pediatriche	10.30-12.30				10.30-12.30	
visite allergologiche			10.30-13.00			
visite neonatologiche		10.30-12.30				
visite nefrologiche				10.30-12.30		
visite endocrinologiche				10.30-12.30		
RADIOLOGIA						
Equipe radiologica	7.00-12.00	7.00-12.00	7.00-12.00	7.00-12.00	7.00-12.00	
RADIOTERAPIA ONCOLOGICA						
Equipe di Treviso	(1° e 3° giovedì del mese)			16.30-18.00		
RECUPERO E RIEDUCAZIONE FUNZIONALE						
Visita Fisiatrica						
Dr.ssa Sorrenti Rosanna		8.00-12.00		8.00-12.00		
		13.30-17.00		14.00-17.00		
Fisiochinesiterapia	8.00-12.30	8.00-12.30	8.00-12.30	8.00-12.30	8.00-12.30	
	13.00-15.45	13.00-15.45	13.00-15.45	13.00-15.45	13.00-15.45	
REUMATOLOGIA						
Dr.ssa Pianon Margherita ^					9.00-13.00	
					13.30-17.30	
TERAPIA ANTALGICA						
Equipe anestesia-rianimazione	14.30-16.30	14.30-16.30		14.30-16.30	14.30-16.30	
UROLOGIA						
Dr. Cova Giandavide ^				14.00-18.00		
^ = MEDICI CONVENZIONATI INTERNI						
° = TEMPORANEAMENTE SOSPESI						

Poliambulatorio di ODERZO						
Sede di Oderzo	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato
ALLERGOLOGIA - FISIOPATOLOGIA RESPIRATORIA						
Equipe Microbiologia di Treviso		14.30-17.30				
Equipe pneumologia di Treviso						
Visite				15.40-19.00		
Broncoscopie (solo per pazienti ricoverati)				15.00-17.00		
Spirometrie				8.00-12.00 a settimane alterne		
				13.00-16.00 a settimane alterne		
Vaccini				14.30-16.30		
ANGIOLOGIA						
Dr.ssa Silvia Penzo ^						
Visite			8.00-11.00			
CARDIOLOGIA						
Equipe medica						
ECG			10.30-11.30			
Visite cardiologiche	14.00-16.00				14.00-16.00	
Cicloergometro		8.00-9.00				
Ecocardiografia				15.00-18.00 a settimane alterne		
Holter	11.00-11.30			11.00-11.30		
Equipe poliambulatorio						
Visite cardiologiche					11.40 - 13.00	
Ecocardiografia	8.30-10.00					
Dr. Fassa Giovanni ^		7.45-12.45		7.45-12.45		
Dr. Malavisi Alessandro ^	8.00-13.00		14.00-19.00			
CENTRO TRASFUSIONALE						
Equipe di Treviso	9.00-11.00	9.00-11.00	9.00-11.00	9.00-11.00	9.00-11.00	

Sede di Oderzo	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato
CHIRURGIA GENERALE						
Equipe chirurgica						
Piccoli interventi	8.00-13.00				8.00-10.00	
Visite chirurgiche generali	15.00-17.00		15.30-17.00		15.00-17.00	
Visite senologiche e flebologiche		15.00-17.00				
Visite proctologiche				15.00-17.00		
Scleroterapia					10.00-11.00	
Medicazioni	15.00-17.00	15.00-17.00	15.30-17.00	15.00-17.00	15.00-17.00	
CHIRURGIA PLASTICA						
Dr. Berna Giorgio			14.00-15.30			
DERMATOLOGIA						
Dr. Tositti Gianfranco ^	8.00-13.30	13.30-18.00	8.00-13.30			
DIABETOLOGIA						
Ambulatorio		8.00-13.00			8.00-13.00	8.00-13.00
		13.30-18.30				(1 sabato al mese)
DIETOLOGIA						
sig.a Scantamburlo Antonella		14.00-16.00	8.30-10.00	14.00-16.00	9.00-11.00	
ECODOPPLER						
Equipe medica			14.00-17.00	a settimane alterne		
Equipe poliambulatorio	10.00-11.30					
Dr.ssa Silvia Penzo ^			11.00-13.00			
ENDOCRINOLOGIA						
Dr.ssa Monica Albin ^		9.00-13.00				
ENDOSCOPIA DIGESTIVA						
Equipe chirurgica e medica		8.00-13.00	8.00-13.00	8.00-13.00	8.00-13.00	
			15.00-18.00			
Urea breath test		7.30-8.30			7.30-8.30	

Sede di Oderzo	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato
LABORATORIO ANALISI						
Prelievi ematici	7.30-9.00	7.30-9.00	7.30-9.00	7.30-9.00	7.30-9.00	
MEDICINA						
Equipe medica						
Visite Medicina Interna, Malattie Vascolari - Ipertensione, Ematologia ed Oncologia						
	14.00-16.00				14.00-16.00	
Visite endocrinologiche		8.30-9.30				
NEUROLOGIA						
Elettroncefalografia	7.30-10.00			7.30-10.00		
Equipe di Treviso - VISITE				11.00-13.00		
Dr.ssa Marini Delia ^		14.00-19.00				
OCULISTICA						
Equipe Oculistica						
Visite oculistiche	9.00-13.00	9.00-13.00	9.00-13.00	15.00-18.30	8.00-12.00	
	14.00-18.00	14.00-18.00	14.00-18.00			
Visite Pediatriche (0-8 anni)			10.00-13.00			
Fluorangiografia				8.00-13.00 (2° e 4° giovedì del mese)		
ODONTOIATRIA						
Dr. Mazzilli Raffaele ^		9.00-12.30		9.00-13.00	9.00-12.30	
		13.30-15.30		13.30-16.00	13.30-15.30	
Dr. Vendrame Giorgio ^	8.00-13.00					
ONCOLOGIA						
Equipe di Treviso			14.30-15.30			

<i>Sede di Oderzo</i>	<i>Lunedì</i>	<i>Martedì</i>	<i>Mercoledì</i>	<i>Giovedì</i>	<i>Venerdì</i>	<i>Sabato</i>
ORTOPEDIA						
Equipe ortopedica						
Prima visita ortopedica	15.00-16.00			15.00-16.00		
Prima visita Chirurgia dell'Arto Superiore					15.00-16.00	
Controllo Sala Gessi	15.00-19.00			15.00-19.00		
Visite Operati (escluso protesi)	15.00-17.00			15.00-17.00		
Medicazioni	16.00-17.30			16.00-17.30		
Infiltrazioni	16.00-17.30			16.00-17.30		
OSTETRICIA-GINECOLOGIA						
Dr. Franzè Fernando ^					9.00-13.00	
					14.00-17.00	
OTORINOLARINGOIATRIA						
Equipe di Treviso			9.00-13.00			
			14.00-15.00			
Dr. Guadagnin Tiziano ^		8.00-13.00		8.00-13.00		
Dr. Maschietto Michela ^	14.00-19.00	14.00-19.00				
AUDIOMETRIE-IMPEDENZIOMETRIE-OTOFUNZIONALE						
Tecnico Audiometrista di Treviso			9.00-13.00			
			14.00-15.00			
PRONTO SOCCORSO						
Equipe pronto soccorso						
Medicazioni	10.00-12.00	10.00-12.00	10.00-12.00	10.00-12.00	9.00-12.00	
	15.00-17.00	15.00-17.00	15.00-17.00	15.00-17.00	15.00-17.00	10.00-12.00
PSICHIATRIA						
Equipe psichiatrica	14.30-15.30			14.30-15.30		

Sede di Oderzo	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato
RADIOLOGIA						
Equipe radiologica	<i>orari in fase di ristrutturazione</i>					
RADIOTERAPIA ONCOLOGICA						
Equipe di Treviso				15.00-16.30 1° e 3° giovedì del mese		
TERAPIA ANTALGICA						
Equipe anestesia-rianimazione	16.00-17.00	16.00-17.00		16.00-17.00	16.00-17.00	
UROLOGIA						
Equipe di Treviso						
Visite Urologiche			14.30-16.00			
Uroflussimetria			8.00-9.00			
Ecografie prostatiche transrettali e agobiopsie ecoguidate					15.00-16.00	
Dr. Cova Giandavide [^]	14.00-18.00					
[^] = MEDICI CONVENZIONATI INTERNI						
[°] = TEMPORANEAMENTE SOSPESI						



DISTRETTO SOCIO-SANITARIO 4 - ODERZO

Sede centrale: Oderzo, via Manin 46 - Telefono 0422.715605 Cup - 715621 - 715662

	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato
AMMINISTRATIVO Tel. 0422.715602-21-22	8.30-12 15-17	8.30-12	8.30-12 15-17	8.30-12	8.30-12 15-17	
IGIENE PUBBLICA Tel. 715623	15 - 17		10.30-12		10.30-12	
MEDICINA SCOLASTICA Tel. 0422.715623		8.30-12	14-18			
ETÀ EVOLUTIVA Tel. 0422.715625-715626	8.30-12	8.30-12	8.30-12	8.30-12	8.30-12	
FISIATRIA Tel. 0422.715620	8-13				8-13	
CONSULTORIO FAMILIARE Tel. 0422.715661-71565	8.30-19	8-13 14-19	8-13 14-19	8.30-19	8-13 14-19	
VISITE GINECOLOGICHE Tel. 0422.71566-715658	8.30-10.30 16-18		8.30-10.30	8.30-10.30	8.30-10.30	
PAP TEST Tel. 0422.715667	14-18				8.30-12.30	
CURE SANIT. DOMICILIARE Tel. 0422.715620	8-12	8-12	8-12	8-12	8-12	8-11
VETERINARIO Tel. 0422.715633-715634	8-9	8-9	8-11	8-9	8-9	

GUARDIA MEDICA

Il servizio di Guardia Medica garantisce l'assistenza medica di base, domiciliare e territoriale, per situazioni che rivestono carattere di urgenza notturna, festiva e prefestiva.

L'orario del Servizio è il seguente:

dalle ore 20,00 alle ore 8,00 di tutti i giorni feriali dalle ore 14,00 del sabato alle ore 8,00 del lunedì dalle ore 14,00 del giorno prefestivo alle ore 8,00 del giorno successivo al festivo

Il servizio di Guardia Medica garantisce altresì le visite ambulatoriali, solo nei casi urgenti.

ODERZO - Via Luzzatti 33 (presso Ospedale) tel. (0422) 715242 (Comuni : Cessalto, Chiarano, Cimadolmo, Fontanelle, Gorgo al Monticano, Mansuè, Meduna di Livenza, Motta di Livenza, Oderzo, Ormelle, Ponte di Piave, Portobuffolè, Salgareda, San Polo di Piave)

SERVIZIO di URGENZA ed EMERGENZA MEDICA (S.U.E.M.) - 118

È la struttura che garantisce in tutto il territorio della *regione Veneto* il soccorso sanitario urgente alla popolazione.

TREVISO EMERGENZA è il servizio di urgenza ed emergenza medica per la *provincia di Treviso*.

FARMACIE E MEDICI A ODERZO**FARMACIE****FARMACIA MARCHETTI**

- Via Garibaldi, 18

- Tel. 0422.712241

FARMACIA SCOTTO

- Via Umberto I, 28

- Tel. 0422.712221

FARMACIA TREVISAN

- Piazza Emanuele II, 18

- Tel. 0422.717644

PEDIATRI**RIZZA MICHELE**

- via degli Alpini, 10/1

- Tel. 0422.716690

RIZZA SEBASTIANO

- via degli Alpini, 10/1

- Tel. 0422.716693

MEDICI DI BASE**ALVISI PIERANTONIO**

- via delle Grazie, 3

- Tel. 0422.718380

CALCINOTTO ALDO

- via Luzzatti, 48/6

- Tel. 0422.716392

CASAGRANDE GIANLUIGI

- via Valentigo - Piavon

- Tel. 0422.752033

CREMA GIUSEPPE

- via San Pio X - Colfrancui

- Tel. 0422.815357

DE FAVERI MARIA RITA

- viale Gasparinetti, 1

- Tel. 0422.71

FERRI ANGELO

- corso Umberto I, 7/2

- Tel. 0422.815284

LISCIANDRA GASPARE

- via Diaz

- Tel. 0422.717524

MATTIUZZI DOMENICO

- via S. M. Maddalena, 6

- Tel. 0422.814952

PIOVESANA CLAUDIO

- via Luzzatti, 48

- Tel. 0422.716920

ROSSI GIUSEPPE

- viale Gasparinetti

- Tel. 0422.710828

SESSOLO PIER LUIGI

- via Martini, 11

- Tel. 0422.712229

TESSER LUIGI

- via Dall'Ongaro

- Tel. 0422.814986

TOMASI GIACOMO

- via Eno Bellis, 1/1

- Tel. 0422.815307