

Rassegna del 01/10/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

01/10/2019	Arena	13	Trestini: «Progetto Italia, il rischio di favorire i grandi»	Va.Za.	1
SCENARIO					
01/10/2019	Corriere della Sera	18	Intervista a Salvatore Scalia - «Terremoto di Catania, la ricostruzione può partire»	Fallica Salvo	2
01/10/2019	Corriere della Sera	1	Mancano ancora cinque miliardi - Meno sgravi a chi guadagna di più	Fubini Federico	3
01/10/2019	Gazzettino Belluno	2	Un appalto ogni 4 giorni: così Veneto Strade nel post-Vaia	...	5
01/10/2019	Gazzettino Padova	14	Edilizia in forte ripresa, aumenta l'incasso di oneri	Mantovani Alessandro	6
01/10/2019	Gazzettino Padova	16	L'appello: «Il ponte torni alla Regione»	M.C.	8
01/10/2019	Gazzettino Treviso	15	Ponte sul Piave, Anas assicura «Tutte le opere saranno ultimate»	Giraud Elisa	9
01/10/2019	Gazzettino Venezia	6	Super-commissario e provveditore, tutto bloccato	...	10
01/10/2019	Gazzettino Venezia	8	Cadono calcinacci dal municipio - Si staccano pezzi del municipio	Fenzo Fulvio	11
01/10/2019	Giornale di Vicenza	31	Nuovo casello della A4 Lavori entro l'autunno	Fadda Antonella	13
01/10/2019	Mattino Padova	18	Cantieri sicuri all'ospedale cartellino speciale agli operai	De Salvador Serena	15
01/10/2019	Mattino Padova	20	«A fine anno si vedrà la nuova Padova Est»	Malfitano Claudio	17
01/10/2019	Nuova Venezia	2	Intervista a Albert Ammerman - Lo studioso: «Il sistema Mose è già diventato inutile e dannoso» - L'allarme dell'esperto «Vedrete, il Mose ucciderà la laguna»	Vitucci Alberto	18
01/10/2019	Nuova Venezia	3	Cerniere, conflitto di interessi incompatibili due commissari	Vitucci Alberto	21
01/10/2019	Nuova Venezia	26	«Lavori poco sicuri» arriva la prescrizione	F.Fur.	23
01/10/2019	Tribuna-Treviso	33	Ponte della Priula le imprese non pagate bussano dal sindacato - Ponte della Priula, è allarme Un tavolo imprese-sindacati	de Wolanski Federico	24
01/10/2019	Voce di Rovigo	6	Cresce il pressing su Provenzano	A.G.	26

ANCE. Contrari anche i costruttori veronesi

Trestini: «Progetto Italia, il rischio di favorire i grandi»

A scapito delle Pmi. Il presidente: «Fare luce sul supporto di Cdp»

«Progetto Italia» nel mirino di Ance Verona. L'accordo, che si è fatto strada a fine estate e punta alla creazione di un polo delle costruzioni a partire dall'acquisizione di Astaldi e di altre grandi imprese in crisi, con la partecipazione di Cassa depositi e prestiti (Cdp) e importanti gruppi bancari, non piace ai costruttori scaligeri, come del resto all'Associazione nazionale costruttori edili.

Secondo il presidente locale degli imprenditori edili, Carlo Trestini, «occorre fare al più presto luce sul supporto di Cdp nell'accordo. Siamo contrari a un progetto che rischia di favorire solo i grandi gruppi a scapito delle piccole e medie imprese, ricorrendo peraltro a capitale pubblico. Mentre questo accade, i cantieri sono ancora fermi».

Una parte della responsabilità è riconducibile al Codice degli appalti, entrato in vigore nel 2016 e che ha costretto le aziende, fiaccate da un lungo periodo di crisi, a misurarsi con cambiamenti introdotti repentinamente dal legislatore, senza regime transitorio. I decreti attuativi sono arrivati con il contagocce.

«Dal Governo ci attendiamo che venga finalmente completato il regolamento al Codice», denuncia Trestini.

In linea con il presidente nazionale dell'associazione, Gabriele Buia, Carlo Trestini ha espresso preoccupazione sugli effetti distorsivi della concorrenza che questa operazione potrebbe comportare.

Il timore, infatti, è che «Progetto Italia», nato per rendere competitive le aziende italiane nelle gare internazionali, favorisca solo i grandi gruppi che vi aderiscono, lasciando al palo le piccole e medie imprese.

«Anche Bruxelles condivide le nostre preoccupazioni e sta attendendo chiarimenti sull'operazione», afferma.

«Di fronte alle istituzioni ci siamo sempre espressi con grande chiarezza e in netta contrarietà alla nascita del polo, che avvantaggia pochi», dichiara il presidente Trestini.

«Il Governo deve piuttosto fare la sua parte, agevolando la ripresa del settore ed emanando il regolamento senza lasciare che operiamo in situazione di vuoto normativo». ● **Va.Za.**



Il commissario Scalia

«Terremoto di Catania, la ricostruzione può partire»

Il sisma

● La notte del 26 dicembre 2018 una scossa di magnitudo 4,9 (scala Richter)

ha colpito la provincia di Catania, con epicentro a Viagrande alle falde dell'Etna

● Una persona sepolta dalle macerie della sua abitazione crollata morì

due settimane dopo. In totale i feriti furono 28, circa 1.200 gli sfollati

«Il due ottobre realizzerò un'assemblea generale con i terremotati e le loro associazioni per spiegare quali saranno le attività del commissario e per chiarire che saranno necessari dei tempi non brevissimi per la ricostruzione. Dialogherò anche con i sindaci. Sono convinto che la cosa più importante è che tutti siano partecipi, anche soltanto sul piano della conoscenza che fino ad ora è mancata».

Così l'ex procuratore generale della Repubblica di Catania, Salvatore Scalia, nominato commissario per la ricostruzione post-sisma dal presidente del consiglio Giuseppe Conte.

Lei si è distinto, assieme al vescovo di Acireale, monsignor Antonino Raspanti, nella difesa dei diritti dei 1.200 sfollati del sisma del 26 dicembre del 2018. Come stanno adesso le cose?

«Sono passati nove mesi e la ricostruzione non è ancora cominciata, non potrebbe essere altrimenti. Senza la nomina del commissario non si poteva iniziare. Dopo la nomina c'è stata la crisi del governo e la nascita di un nuovo esecutivo. Nel frattempo si è affrontata l'emergenza, nessuno è rimasto in tenda o nelle palestre. Sono stati approntati gli alberghi, sono stati messi in sicurezza gli edifici. Ci sono

stati e ci sono dei notevoli ritardi nella corresponsione del contributo di autonoma sistemazione: l'iter burocratico, lungo e complesso, va velocizzato. Bisogna che l'ufficio del commissario per la ricostruzione parta. Ma è anche importante che i Comuni procedano sul piano burocratico, distaccando personale, per poter evadere le pratiche sui contributi da 25 mila euro, altrimenti il commissario sarà ingolfato da questo macigno».

Quali sono i passaggi essenziali per far partire la ricostruzione?

«È fondamentale far partire un'attività di studio geologico per l'eventuale delocalizzazione di alcuni edifici o zone di paesi terremotati: va fatta bene e in fretta. È molto importante per una ricostruzione rigorosa e funzionale. Dal 31 dicembre il commissario, con solo dieci impiegati-collaboratori, si dovrà anche occupare dell'assistenza alla popolazione e di quanto necessario per far ripartire l'economia della zona. Spero molto di poter utilizzare il volontariato, tante persone che hanno dato la loro disponibilità gratuitamente a dare una mano sia sul piano dello studio sia sul piano operativo. E spero anche di avvalermi di altre strutture,

come Invitalia. Sono previsti 2 milioni di euro di contributi per far ripartire attività commerciali e imprenditoriali che hanno subito dei danni. Anche questi fondi vanno spesi con intelligenza ed efficienza. Far ripartire l'economia è essenziale per la rinascita dei territori».

Vi è certezza sulla quantità di fondi disponibili per la ricostruzione post-sisma?

«Erano stati indicati in una prima bozza oltre 300 milioni di euro, poi sono stati diminuiti a 236 milioni. Bisognerà innanzitutto valutare quali sono i danni e quantificarli economicamente. Bisognerà ricostruire edifici pubblici, chiese, viabilità. Nei fondi va considerato anche il pagamento del personale. E i contributi per la ricostruzione degli edifici privati. La somma verrà erogata nell'arco di cinque anni, per il primo anno sono previsti 39 milioni di euro».

Salvo Fallica

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Commissario Salvatore Scalia, 72 anni



LE MISURE E I NODI POLITICI

Mancano ancora
cinque miliardi

Meno sgravi a chi guadagna di più

La riduzione su spese sanitarie e ristrutturazioni edilizie, ma non sui tassi passivi dei mutui
Le ipotesi per i redditi fino a 100 mila euro. Il dilemma sulle coperture e il nodo delle tassedi **Federico Fubini**

Il punto su cui i partiti della maggioranza sono più d'accordo è il solo che non confesserebbero mai: il bilancio 2020 rischia di approdare in Parlamento senza identità. Lo si teme nel Pd, lo si lamenta nella nuova creatura renziana Italia viva, lo si sa fra gli M5S.

Non era quasi mai stato così negli ultimi anni, piacesse o no agli italiani o a Bruxelles. I governi del Pd avevano cercato di dare potere d'acquisto ai ceti medi, poi di incoraggiare le imprese agli investimenti. Il primo governo di Giuseppe Conte, quello di Lega e M5S, si era rivolto a una fascia del Paese che chiede protezione e assistenza. Conte nella seconda incarnazione, meno abrasiva e meno nazionalista, resta in cerca d'autore.

Una dose di lotta all'evasione, piccoli tagli a tasse e contributi su salari e stipendi medio-bassi e un po' di equità fiscale limando gli sgravi ai benestanti sono a stadi avanzati di preparazione. Ma sia al Tesoro sia nei partiti si sa già che un pacchetto così non costituisce ancora un insieme ragionato di politica economica. Neanche con qualche tassa e incentivo verde. Al nuovo governo, semplicemente, per ora mancano il tempo e le risorse di fare altrimenti.

È nato anche da qui il conflitto fra Pd e Italia viva sull'Iva, l'imposta indiretta sui consumi di cui il governo ha promesso di impedire l'aumento da 23,1 miliardi fissato a gennaio. Una volta comprese le spese inderogabili e «rimodulate» (cioè rinviate) varie altre uscite, serve comunque una stretta di bilancio da circa 12 o 13 miliardi per por-

tare il deficit alla soglia massima accettabile per Bruxelles: 2,25% del Pil, arrotondato al massimo dopo difficili colloqui con Bruxelles per non farlo sembrare più alto neanche di un decimale. Una colonna portante nell'impianto proposto dal Tesoro doveva essere proprio l'Iva. Chi paga con carte tracciabili potrà avere un lieve sconto sull'aliquota, chi usa il contante invece avrebbe dovuto subire un aggravio. Doveva essere strutturato così un primo incentivo per rendere l'Italia un po' più simile al resto d'Europa: agli ultimi dati in Italia si fanno 56 pagamenti a testa all'anno con bancomat e carte di credito o debito, il terzultimo dato più basso dell'Unione dopo Germania e Grecia. Il volume delle transazioni con carta nel 2018 era di 229,6 miliardi secondo Banca d'Italia, quello in contante di circa 700. Roberto Gualtieri, il ministro dell'Economia del Pd, aveva stime secondo cui da quella misura sull'Iva potevano venire 5 miliardi di gettito in più. Si uniscono - fra le altre misure - a una tassa per disincentivare l'uso della plastica; a 1,5 miliardi di tagli e rinvii di spesa; e a una somma simile da riduzioni progressive degli sgravi fiscali ai redditi più alti, con una soglia fissata a 100 mila euro: sarebbero coinvolte tutte le detrazioni, anche su spese sanitarie e ristrutturazioni edilizie, non i tassi sui mutui.

Proprio sull'Iva è esploso però il primo vero conflitto fra Italia viva e Pd, che lascia un vuoto notevole nelle coperture necessarie a far tornare i conti. Nell'immediato l'aumento di gettito da 5 miliardi non doveva venire infatti tanto dall'emersione del sommerso ma, in gran parte, dal-

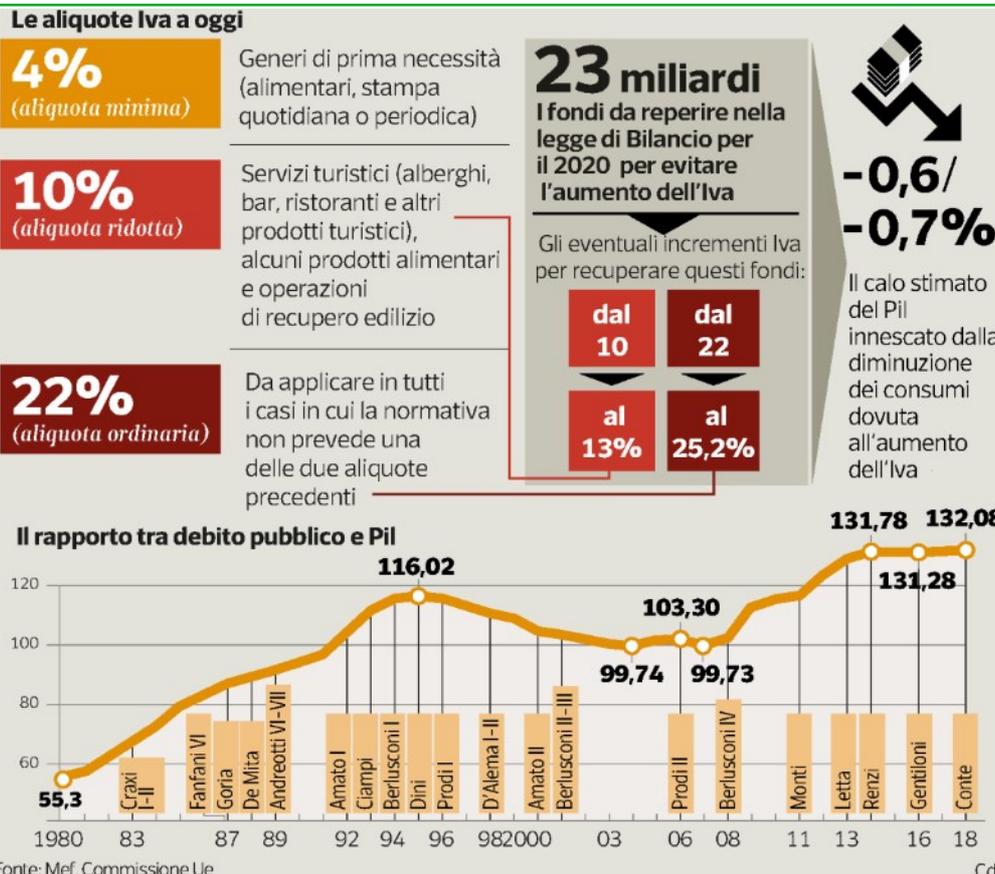
l'aliquota Iva più alta a carico di chi paga in contanti: non sono solo gli evasori, ma spesso tante persone dei ceti meno abbienti (mentre i ceti medio-alti godono degli sconti Iva, poiché usano le carte bancarie più spesso).

Renzi nei giorni scorsi si era convinto che l'iniziativa da Gualtieri fosse un attacco del Pd a lui, dato l'ex premier in agosto aveva proposto il governo con M5S proprio per prevenire aumenti dell'Iva. Di certo, Gualtieri ha trovato questa misura già nel menù lasciato dal suo predecessore Giovanni Tria. Un aumento del gettito Iva per tagliare le tasse sul lavoro del resto è sempre raccomandato all'Italia dal Fondo monetario internazionale, da Bruxelles o dall'Ocse di Parigi. Alla fine il compromesso: il premio a chi paga con carta resta, ma salta la penalità per chi paga in contanti e con essa anche gran parte di quei 5 miliardi.

Luigi Marattin, deputato renziano, trova quel tipo di misura sbagliata «ora». Piuttosto, dice, meglio rinunciare al mini-taglio proposto da Gualtieri al costo del lavoro da 2,5 miliardi a luglio (20 euro a testa in busta paga) per far approvare una legge delega del parlamento che incarichi il governo di tagliare molto le tasse ai lavoratori nel 2021. Per allora, salvo incidenti, ci saranno più risorse. Per ora, resta una manovra in cerca di rotta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un appalto ogni 4 giorni: così Veneto Strade nel

►L'ad Silvano Vernizzi:
 «Lavori affidati entro
 il termine: grazie a tutti»

IL BILANCIO

BELLUNO Un'impresa che nove mesi fa sembrava impossibile. È quella compiuta dagli uomini di Veneto Strade che addirittura in anticipo hanno realizzato in parte e affidato in altra parte tutte le opere previste per questo primo anno di ricostruzione post-Vaia. Si tratta di 169 interventi, 169 appalti, con tutta la burocrazia che ci va dietro per 141 milioni di euro. Un lavoro titanico che avrebbe scoraggiato chiunque e che riporta la provincia con una viabilità completamente funzionante e efficiente nonostante quello che è successo. «Un risultato notevolissimo che non ci aspettavamo nemmeno noi», dice l'amministratore delegato di Veneto Strade, Silvano Vernizzi (soggetto Attuatore per il ripristino della Viabilità). E sulla ricostruzione post Vaia oggi a Venezia verrà illustrato il bilancio del primo anno di lavori dal Commissario delegato, il governatore Luca Zaia.

IL LAVORO

Era il 30 settembre il termine imposto dal Governo per far partire gli interventi del primo anno di ricostruzione. Veneto Strade ha chiuso già venerdì scorso, il 27 settembre, impegnando tutti i fondi disponibili. Lo comunicava in una nota giovedì 26 settembre spiegando: «Oggi si sono concluse tutte le procedure di affidamento dei lavori di Vaia affidate dal commissario delegato dottor Luca Zaia a Veneto Strade per il 2019. Si tratta di 169 interventi per un importo complessivo di 141 milioni di euro suddiviso: in

81 gare di affidamento di lavori di ripristino stradale e di difesa delle valanghe dei centri abitati (una ogni 4 giorni) e 88 interventi di somma urgenza da inizio novembre 2018. Veneto Strade ha inoltre proceduto all'appalto di 22 interventi per conto di Soggetti Attuatori terzi come: la Forestale Est di Belluno, i Geni Civili di Treviso e Verona e la Direzione Boschiera di Venezia».

LE OPERE

Nel Bellunese si è toccato fin dal primo giorno post-Vaia il grande sforzo del gestore strade per tornare alla normalità. «Abbiamo consentito - spiega Vernizzi - la riapertura dell'Agordina in alcuni casi in tempi record, per rifornire ad esempio l'ospedale. Poi già il 20 novembre era interamente transitabile». Uno sforzo enorme e per averne con-

post-Vaia

tezza basta ricordare come era la 203 in quei giorni. Basti pensare che ammontano a 14 milioni 900mila euro i soldi investiti in interventi di somma urgenza fatti l'anno scorso. Si tratta cioè delle opere urgenti. I soldi investiti solo sull'Agordina in questi 12 mesi ammontano a 12 milioni di euro. «Diversi gli interventi fatti nel valanghivo - spiega l'ad di Veneto Strade - nei comuni di Lavinallongo, Rocca Pietore e Selva. Sono interventi tra i più significativi dell'ordine di 5 milioni di euro l'uno. Per il valanghivo abbiamo appaltato poco più di 71 milioni di euro, dei totali 141, il resto per le strade (poco più di 69 milioni)». «Ringrazio in modo particolare il servizio Gare di Veneto Strade - conclude il soggetto Attuatore per il Ripristino della Viabilità, Silvano Vernizzi - e il mio staff per l'immane lavoro fatto in questi ultimi mesi: 80 appalti non sono uno scherzo».



IL BILANCIO Il referente di Veneto Strade, Silvano Vernizzi, ringrazia i suoi per lo sforzo post-Vaia, con 141 milioni di euro di opere fatte



Edilizia in forte ripresa, aumenta l'incasso di oneri

► Nel corso di quest'anno il Comune ha introitato circa 150mila euro in più
► Un trend che si consolida dopo la cifra già a bilancio con l'ultima variazione

ABANO

Negli ultimi tempi la frequenza della pubblicazione all'albo pretorio di permessi di costruzione è aumentata. Ora la sensazione che nel settore del mattone qualcosa sia tornato a muoversi è confermata da un numero inserito nell'ultima variazione di bilancio approvata dal consiglio comunale. Nel conto delle maggiori entrate figurano infatti 150 mila euro in più del previsto proprio dai permessi di costruire. Non è un boom ma un piccolo segnale di ripresa che si rafforza pensando ai 300 mila euro di oneri di urbanizzazione contabilizzati a bilancio con la precedente variazione.

Con la nuova modifica vengono finanziati ulteriori lavori pubblici e interventi di manutenzione. Il suo importo complessivo è di circa 700 mila euro derivanti da circa 360 mila euro di avanzo di bilancio, 130.000 di un contributo statale per l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e dei

già citati introiti da permessi di costruire.

GLI INTERVENTI

«Con questa variazione stanziamo importanti risorse con cui finanziamo nuovi interventi per la sicurezza e l'efficientamento del patrimonio comunale e per la manutenzione di strade, marciapiedi e arredo urbano», ha detto l'assessore al Bilancio Francesco Pozza. Tra gli interventi ulteriori 100 mila euro sono destinati in particolare per la messa a norma di Villa Trevisan Savioli, sede del centro diurno gestito dalla cooperativa Nuova Idea e in attesa da tempo di una manutenzione. Altri 230.000 euro sono destinati a interventi di manutenzione e riqualificazione dell'edilizia scolastica (i 130 mila euro di contributo statale hanno consentito durante l'estate lavori di miglioramento energetico alla scuola Manzoni). Risorse anche per la manutenzione di strade e marciapiedi. «Con circa 95 mila euro sistemeremo alcuni tratti stradali che avevano la necessità di essere messi in sicurezza prima dell'inverno,

avvieremo una prima manutenzione straordinaria di un piccolo tratto dell'isola pedonale», ha spiegato l'assessore Pozza. Ulteriori fondi sono stati stanziati per gli impianti sportivi: 50.000 euro per manutenzioni varie e per lavori aggiuntivi realizzati in concomitanza con il rifacimento della pista da atletica dello stadio delle Terme. Per il rifacimento e l'impermeabilizzazione di parte delle coperture del cimitero sono stati stanziati 50 mila euro, e infine circa 60.000 euro (derivanti da un contributo della Fondazione Cariparo) con cui saranno realizzati interventi di adeguamento e allestimento degli spazi espositivi e la progettazione di una grande mostra all'interno del museo civico per l'anno 2020, che farà seguito a quella in corso dedicata alla fotografa Eve Arnold. «Con queste risorse - ha concluso l'assessore Pozza - continua il lavoro, avviato con l'inizio del nostro mandato, per migliorare e rendere più attraente, sicura e vivibile la nostra città».

Alessandro Mantovani





EDILIZIA Costruzioni in forte ripresa sul territorio aponeuse: aumentano gli oneri di urbanizzazione



L'ASSESSORE FRANCESCO POZZA

«Manovra da 700mila euro destinata a manutenzioni di strade, marciapiedi, scuole e impianti sportivi»

L'appello: «Il ponte torni alla Regione»

► Lettera a Zaia del presidente della Provincia Bui

CURTAROLO

Riclassificare in Strada Regionale la 47 Valsugana da poco più di un anno declassata a Provinciale e compartecipare finanziariamente alla riqualificazione del doppio ponte sul Brenta a Curtarolo, sempre sulla Valsugana, per scongiurare il rischio della sua chiusura.

Queste le richieste che il presidente della provincia di Padova Fabio Bui ha messo nero su bianco al presidente della Regione Veneto Luca Zaia, ma anche al prefetto di Padova Renato Franceschelli, ai parlamentari, ai consiglieri regionali, ai sindaci coinvolti ed ai rappresentanti delle categorie economiche. Non contrapposizione, ma collaborazione quella che chiede Bui, così da risolvere problematiche che rischiano di avere ricadute sui cittadini e sul laborioso tessuto economico dell'area. «Il declassamento a Strada Provinciale della Valsugana è stato una scelta non solo inopportuna, ma illogica e dannosa per il territorio anche alla luce del fatto che tutti gli altri tratti sono ancora di competenza dell'Anas o regionale - evidenza Bui - Non serve discutere i motivi di tale scelta, ma oggi è il momento di intervenire. Chiedo di intraprendere qualsiasi azione utile a riclassificare la 47 "Valsugana" in Strada Statale. Ciò favorirebbe la possibilità

per la provincia di Padova di porre in essere gli interventi richiesti dai sindaci che lamentano da anni la necessità di opere che mitigino i disagi subiti dall'attraversamento di un'arteria fondamentale per il traffico internazionale».

Relativamente al doppio ponte da qualche giorno monitorato con sensori e telecamera, vige la limitazione al transito a 30 km orari e ai mezzi pesanti che non superino 44 tonnellate viaggiando da Sud verso Nord e le 18 da Nord verso Sud. E' stato chiesto alle forze dell'ordine di effettuare maggiori controlli. Sempre Bui: "Non possiamo permetterci di arrivare ad un'ordinanza di chiusura, sarebbe un disastro. Fino al 2017 la gestione dell'opera era di competenza di Veneto Strade che purtroppo ha ignorato lo stato di conservazione del manufatto. Ricordo che già con la limitazione del traffico in atto, sia gli amministratori locali che le categorie produttive coinvolte, hanno calcolato danni per circa 9 milioni di euro. Soldi che sarebbero bastati a costruire ben due ponti. Come Provincia abbiamo impegnato già 4 milioni di euro e stiamo affidando l'incarico di progettazione. Né noi né i sindaci possiamo essere lasciati soli. Siamo certi che la Regione si farà ora interprete di queste priorità". Sulle due richieste il presidente della Regione Luca Zaia, ha risposto: "la lettera non mi è ancora giunta, appena la leggerò provvederò a rispondere in modo specifico, per ora non posso dire nulla».

M.C.



RICHIESTE Il doppio ponte sul Brenta a Curtarolo



Ponte sul Piave, Anas assicura «Tutte le opere saranno ultimate»

SUSEGANA

Anas assicura che tutti i lavori al ponte della Priula, seppure di minore entità e non interferenti con la viabilità ordinaria, saranno completati. Il chiarimento della società stradale si è reso necessario perché i lavori secondari al progetto di restauro e consolidamento del ponte storico non sono finiti, ma gli operai si sono fermati. Questo perché la ditta che ha preso in appalto il progetto, la Carena spa di Genova, è in procinto di fallire e sembra che non abbia pagato le aziende locali alle quali aveva subappaltato i lavori.

Anas fa sapere che «tenuto conto del quadro normativo, adotterà tutti i provvedimenti necessari per ultimare le lavorazioni di minore entità e completare l'opera». Per quanto riguarda la questione economica, l'ente stradale precisa che «i pagamenti all'impresa, relativi ai lavori eseguiti, sono stati regolarmente liquidati, senza che l'appaltatore vanti ulteriori crediti da parte di Anas». L'impresa di Costruzioni Carena, la più antica del territorio ligure, fondata nel 1867, ha annunciato ai sindacati che la questa settimana presenterà istanza di fallimento. Carena è in concordato preventivo dal 2014. Al dramma sociale delle famiglie coinvolte, si aggiungerebbe la beffa di assistere a nuove grandi opere incompiute:

tra i cantieri aperti da Carena sul territorio nazionale c'è quello emblematico di Trisungo nelle zone terremotate di Arquata del Tronto (Ascoli Piceno), a Genova c'è il nodo ferroviario di San Benigno e, nel piccolo, il cantiere di Ponte della Priula. Oltre ai 50 dipendenti di Carena, sono anche le aziende locali subappaltanti che temono il fallimento della società, che sembra ormai non più scongiurabile.

Nel dettaglio dei lavori da finire a Ponte della Priula, Anas spiega che «l'intervento manutentivo lungo il ponte della Priula è stato completato per i lavori principali di restauro e consolidamento dell'infrastruttura, che hanno consentito la riapertura al transito della strada statale Pontebbana. Restano da ultimare alcune lavorazioni di minore entità, tra le quali il restauro delle decorazioni superficiali nelle pile del ponte ed il completamento del viale monumentale, con posa del monumento e dell'asta alzabandiera».

A proposito del viale della Rimembranza e del monumento ai caduti, il sindaco Vincenza Scarpa, alcuni giorni fa, ha chiesto ad Anas di provvedere a sistemarli prima della cerimonia del 4 Novembre, che dovrebbe svolgersi lì. L'ente stradale aveva rassicurato il primo cittadino in tal senso e Scarpa si è detta fiduciosa.

Elisa Giraud



Il tormentone delle nomine

Super-commissario e provveditore, tutto bloccato

IL PUNTO

VENEZIA Un tormentone che va avanti da più di tre mesi. Il super-commissario che doveva rilanciare i lavori del Mose fino al suo completamento era stato inserito dal precedente governo nel cosiddetto decreto sbloccacantieri. Presentato come la soluzione all'impasse in cui si trova il Consorzio Venezia Nuova con la gestione degli amministratori straordinari Giuseppe Fiengo e Giuseppe Ossola. Tra luglio e agosto l'allora ministro Danilo Toninelli aveva anche individuato un nome, quello del carabiniere-ingegnere napoletano Gaetano De Stefano. Sembrava cosa fatta. E invece? Complice la crisi di governo, la nomina non è stata formalizzata, mentre lo stesso De Stefano, di fronte alla prospettiva di dover lasciare l'Arma, ha rinunciato all'incarico. Ora la ricerca di un altro nominativo è aperta. Intanto, dal 1. settembre, se n'è andato anche il provveditore alle opere pubbliche, Roberto Linetti. E anche questa casella pare destinata a restare vuota. Toninelli aveva fatto il nome di Emanuele Renzi, dirigente del Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Ma gli altri aspiranti avevano annunciato ricorsi. Tutto s'è bloccato. E il tormentone continua.



Mestre Rimosso anche "barbacane" a rischio



Cadono calcinacci dal municipio

L'ALLARME Intervento dei vigili del fuoco per i distacchi di intonaco

Fenzo a pagina VIII

Si staccano pezzi del municipio

►La zona transennata ieri mattina dopo la caduta di alcuni frammenti di intonaco. Arrivano i pompieri

►Dalle verifiche si è scoperto un barbacane pericolante sopra all'ingresso principale dell'edificio di via Palazzo

STEVANATO (STUDI STORICI):
«EDIFICIO CHE VA
CONSERVATO E TUTELATO»
**CONTE CAUSTICO: «UN "SEGNO"
PER COME È STATO TRATTATA
LA FESTA DI SAN MICHELE»**

L'ALLARME

MESTRE Meno male che si è staccato l'intonaco. Perché, se non ci si fosse accorti di quei frammenti di cemento finiti sul marciapiede a lato del municipio (tra l'altro venuti giù senza colpire nessuno), non sarebbe scattato l'allarme che, ieri mattina, ha messo in moto tutta una serie di controlli sulle facciate esterne del palazzo. Scoprendo - e quindi rimuovendo - un "barbacane" che era pericolante e che prima o poi si sarebbe staccato rovinando al suolo. Praticamente davanti all'ingresso dove, di gente, ne passa parecchia.

CALCINACCI

Erano più o meno le nove di ieri mattina quando alcuni passanti tra l'incrocio fra via Palazzo, viale Garibaldi e via Torre Belfredo, e via San Girolamo, si sono accorti di quei calcinacci a terra vicino alle rastrelliere delle biciclette affiancate alla parete laterale del municipio. Frammenti non grandissimi ma, guardando in alto, si notavano già altri pezzi di intonaco ormai pros-

simi a cedere. Subito è partita la segnalazione ai vigili del fuoco e alla polizia locale. Pompieri e Municipale sono arrivati in pochi minuti e, per prima cosa, è stata transennata tutta l'area interessata dal distacco dell'intonaco (con qualche difficoltà per chi, in seguito, si sarebbe presentato sul posto per riprendersi la bici), quindi è arrivata l'autoscala dei vigili del fuoco con gli uomini che hanno iniziato a martellare la zona a rischio sotto una finestra del secondo piano.

I CONTROLLI

Intanto, mentre numerosi mestri di passaggio si fermavano incuriositi per assistere alle operazioni (l'immortale fascino dei cantieri), dal Comune sono arrivati anche dei tecnici della direzione Lavori pubblici che, di concerto con i Vigili del fuoco, hanno deciso di procedere con una "battuta generale" delle facciate del municipio che danno sulla zona pedonale. E qui, proprio su quella principale, si è scoperto quel pezzo di barbacane (il "rinforzo" a sostegno del tetto) che era praticamente lì lì per venire giù, sopra la terza delle sette finestre dell'ultimo piano e, quindi, quasi al centro dell'edificio, in linea con la porta principale del municipio. Il blocco di marmo è stato prontamente rimosso, come gli altri frammenti di intonaco "alzati" e pericolanti trovati qua e là. «Un intervento propedeutico in vista di

una futura sistemazione degli esterni» spiegano dai Lavori pubblici che, a questo punto, dovranno programmare un restauro, almeno minimo, del municipio di via Palazzo.

«PALAZZO DA TUTELARE»

«Il municipio è un edificio abbastanza recente, ma va conservato e tutelato - auspica Roberto Stevanato, presidente del Centro studi storici di Mestre -. Forse di antico ci sono le mura perimetrali, il resto è stato rifatto nel Novecento. Qui c'è comunque la storia della città, quando Mestre era Comune, fino al 1926, e quando si è passati sotto Venezia. Sulla facciata ci sono i due stemmi della Communitas Mestrensis e di "Mestre fedele" che sono ormai scoloriti e che, in vista di un restauro necessario, sarebbe davvero il caso di ridipingere». Vincenzo Conte, presidente della Municipalità di Mestre Carpenedo, punge: «Chissà, forse questo distacco di pezzi del municipio è un segno del destino dopo la tristezza della festa di San Michele di domenica... Per il patrono della città non c'era niente che ricordasse le tradizioni di una ricorrenza che si celebrava in città da secoli».

Fulvio Fenzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MARMO RIMOSSO

Il blocco che rischiava di piombare in strada è stato tolto. Controllate tutte le facciate per mettere in sicurezza l'intero edificio



"BATTUTA GENERALE" I vigili del fuoco sono arrivati con l'autoscala per verificare e "martellare" le facciate del municipio su via Palazzo e verso via San Girolamo (foto Nuove Tecniche/Alessandro Scarpa)



MONTECCHIO. Ieri summit in municipio in attesa del passaggio alla Corte dei Conti e della firma con Rfi

Nuovo casello della A4 Lavori entro l'autunno

L'opera da 60 milioni è prevista in due anni. Già arrivato l'ok del Cipe

Antonella Padda

Al via i primi lavori per la costruzione del casello fra Montecchio e Montebello. Un'opera da 60 milioni con tempi di realizzazione di due anni, stando alle ultime conferme. Le «imminenti» operazioni propedeutiche al cantiere della nuova autostazione sono state annunciate ieri in un incontro tecnico in municipio tra il sindaco Gianfranco Trapula e i vertici degli enti interessati all'infrastruttura. Data di inizio prevista entro l'autunno.

SEMAFORO VERDE. «Almeno per quanto riguarda le opere propedeutiche, il cantiere del nuovo casello dell'autostrada A4 può finalmente partire - ha dichiarato Trapula -, così come sono in procinto di partire anche i lavori sulla linea ferroviaria per la Tav. E per avere la consegna completa dei lavori, nell'incontro ci è stato spiegato che servono un passaggio alla Corte dei conti e la firma della convenzione tra A4 e Rfi: tappe che saranno completate nel più breve tempo possibile». All'incontro tecnico erano presenti gli assessori all'urbanistica, alla viabilità e al bilancio Claudio Meggiolaro, Carlo Colalto e Loris Crocco, l'assessore regionale alle infrastrutture Elisa De Berti, il di-

rettore di Struttura di progetto della Superstrada pedemontana veneta Elisabetta Pellegrini, il consigliere di A4 Holding Costantino Toniolo, i consiglieri delegati della Provincia di Vicenza Valter Orsi, Davide Faccio e Giorgio Santini e il referente di progetto per le Ferrovie dell'alta velocità-alta capacità Verona-Padova Luigi De Amicis.

TEMPISTICHE. Rimangono ancora da stabilire comunque le tempistiche soprattutto per la viabilità nel caso in cui l'apertura del casello non fosse contemporanea alla Pedemontana ma verrebbe attivata dopo. Come ha osservato Trapula la Pedemontana ha affidato l'incarico per uno studio sui flussi del traffico della zona: «L'obiettivo è quello di progettare eventuali soluzioni viabilistiche di emergenza nel caso in cui fosse confermato lo sfasamento tra le aperture della Superstrada e il nuovo casello della A4. Da parte nostra possiamo dire che non abbasseremo minimamente la guardia e che continueremo, di concerto con tutti gli enti coinvolti e le categorie economiche, a chiedere di fare presto». E prosegue: «In tal senso, sia Spv che la Provincia hanno chiesto ad A4 e a Rfi i nuovi cronogrammi delle due opere:

vogliamo avere un preciso quadro della situazione per vigilare sui lavori».

LE FASI. Il tassello della complicata questione, balzata alla ribalta a giugno, è quindi andato a suo posto. L'altro tassello ha raggiunto il resto del puzzle a inizi agosto quando il Cipe, Comitato interministeriale della programmazione economica, aveva stabilito che il progetto del nuovo casello autostradale sarebbe stato slegato da quello dell'alta velocità Verona-Vicenza. In questo modo era stata superata una precedente prescrizione sempre del Cipe, risalente al 2017, che imponeva di stipulare, prima dell'avvio dei lavori della Tav e del nuovo svincolo di Montecchio, una convenzione tra Ferrovie, ministero dei Trasporti, Autostrada e Consorzio Iricav Due. Direttiva che avrebbe allungato in maniera esponenziale i tempi di costruzione, creando non pochi problemi alla viabilità di tutto l'Ovest Vicentino e in particolare ad Alte Ceccato. «Se la situazione si è sbloccata, con sganciamento tra i progetti del casello e della Tav, è stato merito del fare squadra - conclude Trapula - e dell'aver fatto sentire una voce unica e forte nelle sedi ministeriali: dobbiamo proseguire con questa metodologia». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'attuale casello di Montecchio lungo l'autostrada A4 sarà sostituito da quello nuovo tra un paio di anni

FIRMATO UN PROTOCOLLO

Cantieri sicuri all'ospedale cartellino speciale agli operai

Dopo due anni di confronto, intesa sugli appalti edilizi tra Azienda e sindacati
Norme contro l'infiltrazione mafiosa e il dumping, istituite figure di controllo

PADOVA. Sicurezza, legalità, trasparenza. Sono i capisaldi su cui si fonda il nuovo protocollo d'intesa sugli appalti pubblici edili firmato dall'Azienda ospedaliera e dai sindacati Cgil, Cisl e Uil. Un documento figlio di oltre due anni di confronto, dedicato alle numerose opere edilizie che interessano uno dei maggiori committenti pubblici padovani. Scopi del protocollo, che le ditte appaltatrici dovranno sottoscrivere al momento della partecipazione al bando di gara, sono garantire la sicurezza dei lavoratori ed evitare situazioni di scarsa chiarezza che possano condurre a illeciti o infiltrazioni mafiose.

NOVITÀ

Obiettivi che lo rendono uno strumento ulteriore rispetto alle normative vigenti, con una serie di novità. L'ospedale darà ai sindacati piena agibilità sull'iter dei lavori e le parti faranno nascere un osservatorio permanente convocato almeno due volte l'anno. Saranno poi istituiti progetti di vigilanza coordinata e la figura del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza in ogni singolo cantiere insieme al Cse (coordinatore per la sicurezza), che vigilerà anche sulla regolarità delle imprese appaltatrici ed eventuali subappalti. I nomi dei lavoratori saranno forniti anticipatamente e parteciperanno a momenti informativi, oltre ad avere uno speciale cartellino che ne registrerà la presenza in cantiere, sottoposta a verifiche a campione.

ASSUNZIONI SICURE

Vista l'importanza delle manufatti ordinarie e straordinarie dell'ospedale, un occhio di riguardo va alle assunzioni, con l'Azienda ospedaliera che

si impegna a segnalare alle imprese eventuali lavoratori iscritti alla Borsa Lavoro, il registro dei disoccupati nel settore edile curato da sindacati e aziende. «Risultati e tempistiche dei cantieri non possono passare avanti rispetto a sicurezza e trasparenza. Ecco perché abbiamo trovato l'accordo con i sindacati», spiega il direttore generale Luciano Flor. «In un sistema che tutela tutte le parti e garantisce integrità». Attivo già dai prossimi bandi, il protocollo ha soddisfatto anche le sigle sindacali.

CONTRO IL DUMPING

Nato da un più ampio accordo, a dicembre potrà portare alla realizzazione di documenti simili anche per altri settori, come ristorazione e pulizie. «Altro merito è combattere fenomeni di dumping (imprese che applicano contratti diversi da quelli edilizi e con meno tutele) e lavoro nero», sottolinea Dario Verdicchio di Fillea Cgil. «Si tratta del primo protocollo di questo tipo, che lega pubblico e privato su aspetti fondamentali del lavoro e offre una visione sistematica che segna un autentico salto culturale» aggiungono i sindacalisti. «La collaborazione è requisito fondamentale» conclude Flor, che dedica un cenno all'unione del Sant'Antonio con l'azienda ospedaliera: «Dire che il Sant'Antonio è l'unico ospedale dei padovani è privo di senso. Entro il 31 dicembre concluderemo la fase amministrativa, solo così potremo impegnarci a rispettare le schede del piano triennale. Servizi e personale non saranno diminuiti, anzi, potenzieremo le situazioni dove si riscontrino carenze». —

Serena De Salvador



I NUMERI**Al lavoro in 150
23 milioni all'anno
di manutenzioni**

Sono al momento 25 i cantieri in Azienda ospedaliera, dalle piccole opere a quelli straordinari, come la nuova Pediatria, fa sapere l'ingegnere Giovanni Spina. Lavori edili che impegnano l'ospedale per 23 milioni l'anno e che per il Piano triennale 2019/2021 vedono sul piatto 73 milioni, cifra dalla quale è escluso il progetto del nuovo ospedale. Dal policlinico alla Pediatria, dal monoblocco alla messa a norma antincendio fino al rifacimento degli impianti di una struttura ormai datata, i cantieri sono i più vari. Fino a 150 gli operai presenti ogni giorno, oltre ai 21 dell'Ufficio tecnico che gestiscono gli allarmi interni per risolvere autonomamente le situazioni che non richiedono interventi specializzati.



I lavori di manutenzione o trasformazione all'ospedale sono continui

«A fine anno si vedrà la nuova Padova Est»

L'assessore Micalizzi spiega il puzzle di cantieri che sta creando disagi: «E va riequilibrato il rondò di viale dell'Elettronica»

«Stiamo intervenendo su un sistema complesso come quello della viabilità di un intero quadrante. Questa fase di trasformazione e di cantieri può prevedere anche fasi di provvisorio disagio. Ma entro fine anno tutto il comparto Est, il più delicato della città, sarà dotato di collegamenti nuovi ed efficienti». Ad assicurarlo è Andrea Micalizzi, l'assessore alle infrastrutture che sta gestendo i cantieri di queste settimane come in un delicato domino, dove toccando un tassello si modificano tutti gli altri. E ieri, dopo che anche la chiusura del passaggio a livello di via Friburgo è stata "digerita" dalla città, ha tirato l'ennesimo sospiro di sollievo. Con i tecnici delle manutenzioni e della mobilità di Palazzo Moroni deve costantemente evitare il rischio dell'elefante in cristalleria: basta un nulla e l'equilibrio del sistema si rompe.

TRAL'ARCO E IL SIGARO

La chiusura del passaggio a livello di via Friburgo si frappone a due enormi cantieri in corso da mesi: il completamento dell'Arco di Giano (che ha già visto l'apertura della nuova strada per San Lazzaro con il raddrizzamento del cavalcavia Maroncelli) e la nuova rotatoria a "sigaro" davanti al Centro Giotto. «Stiamo modificando tutta la viabilità del comparto Est, con alcune opere che sono già completate e altre no. Dunque il sistema non è finito – chiarisce Micalizzi – La chiu-

sura del passaggio a livello era un passaggio d'impatto e quindi sapevamo che ci sarebbero stati dei contraccolpi da gestire». Problemi da superare riguardando una viabilità nuova e più fluida: «Questa amministrazione ha deciso di fare quelle opere che erano programmate da anni. È normale che ci siano alcuni disagi, ma li affronteremo. Sono fasi di assestamento che dobbiamo controllare e che risolveremo».

RONDÒ DA EQUILIBRARE

Ieri mattina, ad esempio, si è evidenziato un nuovo problema: è andata in sofferenza la rotatoria di viale dell'Elettronica. «Come previsto, con la chiusura del passaggio a livello è aumentato uno dei flussi della rotatoria, quello in direzione Stanga. E questo ha messo in difficoltà gli altri inserimenti, creando le code in zona industriale – chiarisce l'assessore ai lavori pubblici – Risolveremo il problema intervenendo sugli equilibri di quella rotatoria».

Sono i piccoli aggiustamenti che accompagnano ogni grande intervento, come è già avvenuto alla rotatoria dell'ex Stimamiglio, che è stata allargata. «Una rotatoria funziona se c'è equilibrio tra le gerarchie, se non c'è un flusso che predomina sugli altri – conclude – Nei prossimi giorni interverremo con gli aggiustamenti per sistemare anche questa situazione». —

Claudio Malfitano



Lavori sul cavalcavia Venezia



SALVAGUARDIA



Le paratoie del Mose

**Lo studioso:
«Il sistema Mose
è già diventato
inutile e dannoso»**

«Con l'aumento del livello del mare il Mose potrebbe essere la prima causa della morte della laguna». Lo dice l'esperto. ALLE PAGINE 2 E 3

L'allarme dell'esperto «Vedrete, il Mose ucciderà la laguna»

Il professor Albert Ammerman: «Sottovalutati gli effetti dell'innalzamento delle acque: le barriere si dovranno alzare almeno 150 volte l'anno»

Alberto Vitucci

VENEZIA «Con l'aumento del livello del mare previsto il Mose non salverà Venezia. Anzi, potrebbe essere la prima causa della morte della laguna». Il professor Albert Ammerman, archeologo e studioso di fama internazionale con Cattedra alla Colgate University di New York, lo aveva già previsto 19 anni fa. Il suo studio apparso allora sulla rivista americana «Science Reprint» lanciava l'allarme nel coro di entusiasti sostenitori della grande opera da sei miliardi di euro.

«Un aumento del livello del mare di un metro nei prossimi cento anni», scriveva nel suo articolo «Saving Venice», pubblicato il 24 agosto del 2000, «renderà del tutto inutili le barriere mobili».

Oggi, vent'anni dopo, è cambiato il mondo. Il monopolio del Consorzio ha subito una battuta d'arresto. Lo scandalo e le disillusioni sull'opera salvifica hanno alzato il velo su decenni di silenzi dovuti al monopolio assoluto. E la tendenza delineata da Ammerman si è rafforzata.

«In quegli anni le critiche

degli scienziati indipendenti non venivano considerate per niente», sorride il professore, che ha da anni casa a Venezia e ha scoperto nuove ipotesi sulle origini medievali di San Marco.

Cosa successe allora?



«Ci fu una grande sottovallutazione», racconta, «dei livelli futuri del mare. Si parlava di pochi centimetri, al massimo 20 o 30 in un secolo. Su quella base fu fatto il progetto. Tutti d'accordo. Organizzarono anche un convegno a Cambridge per avere la benedizione della comunità scientifica».

Invece?

«Invece oggi sappiamo con certezza che trenta centimetri li avremo tra pochi decenni, solo dovuti all'aumento della temperatura *global warming* e allo scioglimento dei ghiacciai. Se a questo sommiamo le altre cause come la subsidenza e la meteorologia arriviamo a cifre importanti, almeno 50 centimetri nello scenario più ottimistico».

Che conseguenze può avere questo sul funzionamento del Mose?

«Non hanno pensato a quello che succederà a lungo

termine. Le barriere mobili del Mose si dovranno alzare almeno 150 volte in un anno, quasi un giorno sì e un giorno no. Nel periodo di autunno-inverno, quando gli eventi sono maggiori, anche ogni giorno, per settimane. Non basta. Perché con l'aumento delle temperature il novembre di oggi sarà come l'inizio di settembre fra qualche decennio».

«Che significa?»

«Che non saremo in condizioni di vita "ridotta", come avevano spiegato gli esperti del Mose. Chiudere la laguna in quelle condizioni potrebbe decretarne la fine. La morte degli organismi viventi, l'inquinamento e il mancato ricambio delle acque. Lo ha scritto anche l'*Economist* adesso in un servizio intitolato «The higher tide». Le barriere sul Tamigi sono state alzate solo otto volte dal 1983, anno della loro costruzione, al 1990. Ma dal 2000 a oggi

144 volte. Il Mose che dicono sia costato 5 miliardi e mezzo di euro, in realtà molto di più, dovrebbe essere alzato ogni giorno. Con un metro di aumento del livello del mare sarebbe del tutto *pointless*, inutile, senza senso».

Allora il Mose anche se funzionerà e sarà inaugurato nel 2021, non sarà una difesa affidabile per il futuro.

«Assolutamente. Già nel 2000 scrivevo che era giunto il momento di fermarsi. E di avviare una nuova gara internazionale per trovare un progetto più adatto a difendere Venezia dall'acqua alta».

Oggi quale potrebbe essere questo progetto?

«Le difese locali, come stanno facendo anche a San Marco per difendere la Basilica. Così si potranno ridurre le maree medio alte, che sono la grande maggioranza e danneggiano le murature e le pietre della città». —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

I NUMERI

100 mil

La cifra necessaria a correggere le «criticità» del Mose. Di questi 100 milioni, 34 sono destinati a riparare le cerniere. Altrettanti a sistemare la conca di navigazione, danneggiata e «troppo piccola». Altri 100 milioni sono necessari per la manutenzione di un anno delle paratoie. Nel progetto erano 20.

78

Il sistema di barriere mobili prevede la posa, a sei metri di profondità, di 78 paratoie: alla Barriera di Lido nord (Treporti) 21 paratoie; alla Barriera di Lido sud (San Nicolò) 20 paratoie; alla Barriera di Malamocco 19 paratoie; alla Barriera di Chioggia 18 paratoie.

6 mld

Il costo finora sostenuto dallo Stato per il sistema Mose sfiora i sei miliardi di euro.

94%

Il sistema Mose è in fase di completamento. Gli esperti stimano al 94 per cento il completamento dei lavori. Il sistema di paratoie mobili dovrebbe entrare in funzione nel 2021.



Albert Ammerman, studioso di fama internazionale



Sotto, lo stelo 34 della barriera di San Nicolò ripulito dopo la scoperta delle incrostazioni e delle ossidazioni sott'acqua. Sopra, la barriera delle paratoie durante uno dei collaudi compiuti negli ultimi mesi



BANDO DA DIECI ANNI E 34 MILIONI PER TROVARE SOLUZIONI ALLA CORROSIONE

Cerniere, conflitto di interessi incompatibili due commissari

Lettera del Consorzio all'Anac per chiedere lumi. Una era dipendente del Rina che concorre alla gara, l'altro era dirigente di Comar che ha lavorato agli steli

VENEZIA Un ingegnere chimico che ha lavorato per trent'anni al Rina, il Registro navale italiano. È un dirigente della Comar srl, la società del Consorzio Venezia Nuova che ha lavorato alle cerniere. Sono i due componenti della commissione per la gara 53 del Mose – quella per ricostruire le cerniere difettose – che potrebbero essere dichiarati «incompatibili». Gli amministratori straordinari del Consorzio Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola hanno chiesto un parere formale all'Anac, l'Autorità Anticorruzione. «Esiste un conflitto di interessi?». Intanto la gara da 34 milioni per rifare le cerniere è bloccata.

I due ingegneri sono Susanna Ramundo e Dario Berti. Insieme a Cinzia Zincone, vice provveditore dell'area amministrativa sono stati nominati nella commissione che dovrà vagliare le offerte per l'appalto da 34 milioni. Tre le cordate che si sono presentate. Fincantieri, Cimolai e Rina, che già aveva stilato un parere – sempre su richiesta del Provveditorato – sullo stato di salute delle cerniere.

Una delle tante grane del Mose. Sollevata due mesi fa

dalla Nuova ai tempi della pubblicazione del bando. Adesso esplosa. Un passaggio delicato. Perché dallo stato di salute delle cerniere dipende la vita e la funzionalità della grande opera. In questi giorni sono in corso le prove di sollevamento della barriera di Chioggia. I guai più evidenti sono stati sistemati. Ma dal rapporto inviato dagli esperti del Provveditorato emerge una realtà preoccupante. Corrosione e ossidazione di parti importanti del meccanismo, a cominciare dagli steli. Che ha convinto i commissari a bandire una gara d'appalto molto particolare. 34 milioni di euro, «3650 giorni» (dieci anni) di durata. E un incarico che va al di là della semplice manutenzione o riparazione. «Ricerca, sviluppo e fabbricazione dei gruppi cerniere connettore delle paratoie presso le bocche di porto di Malamocco, Chioggia, San Nicolò e Treporti (sistema Mose). L'oggetto, si specifica nel bando di gara, «sono attività di studio sulle materie prime e i gruppi cerniera connettore del sistema Mose, ma anche attività di progettazione e produzione dei gruppi stessi».

Significa che la nuova ge-

stione del Consorzio ha verificato come quegli ingranaggi delicati e decisivi per il funzionamento dell'opera non siano stati costruiti a regola d'arte. Dimezzata la durata rispetto a quanto previsto nel progetto (da cento a cinquant'anni per l'elemento maschio). Sotto osservazione anche la tipologia degli acciai utilizzati e i fenomeni di ossidazione sott'acqua. «Il fenomeno del danneggiamento di questi elementi», si legge nella relazione degli esperti allegata alla gara, «si è diffuso con gravità diverse su tutte le bocche». «La progressione del fenomeno corrosivo», continua la relazione, «agisce in maniera rapida». Quali le cause del deterioramento? La «mancanza di condizionamento sott'acqua e il degrado dei materiali». Nel corso di un'ispezione a San Nicolò, nell'aprile dell'anno scorso, i tecnici avevano rilevato che «l'umidità e la salinità dei locali era tale da compromettere non soltanto la durata degli steli ma l'opera nel suo complesso». Urgente dunque trovare nuovi materiali. Ma tutto è di nuovo sospeso. —

Alberto Vitucci

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Una delle cerniere del sistema Mose

PROCESSO AI VERTICI DI CAV

«Lavori poco sicuri» arriva la prescrizione

Reati estinti per prescrizione. Così ha deciso ieri il giudice Roberta Marchiori per Sabato Fusco e Chiara Bottan, entrambi direttori tecnici di Cav (Concessioni autostradali venete), Vanni e Luigi De Zottis, direttore tecnico e presidente della De Zottis Spa, che ha avuto in appalto, per gli anni dal 2013 al 2015, la pulizia dell'autostrada. Il processo rappresentava uno stralcio di quello che, un anno fa, aveva già visto assolti i vertici di Cav e i responsabili dell'azienda per la morte, avvenuto nel luglio del 2014,

degli operai trevigiani Francesco Villacci, 28 anni di San Bartolomeo di Breda, e Mauro Camerotto, 47 anni di Varago di Maserada, travolti da un camion mentre erano impegnati nello sfalcio dell'erba lungo il Passante. L'unico responsabile, per il tribunale, era stato il camionista, che già nel 2015 aveva patteggiato 1 anno e 4 mesi. In questo secondo procedimento i 4 erano a processo per non aver previsto misure idonee di sicurezza per i lavoratori dell'appalto. —

F. Fur.





PONTE DELLA PRIULA
LE IMPRESE NON PAGATE
BUSSANO DAL SINDACATO
DEWOLANSKI / APAG.33

IL CANTIERE BLOCCATO

Ponte della Priula, è allarme Un tavolo imprese-sindacati

I subappaltatori non pagati hanno chiesto un confronto con i lavoratori
Anas ora conferma: «L'opera non è finita ed è ferma, Carena in fallimento»

SUSEGANA. Nella speranza di un intervento della politica, e delle amministrazioni locali (peraltro piuttosto fredde sull'ipotesi di mettere naso nell'appalto Anas), le ditte subappaltatrici del restauro di Ponte Priula hanno inviato una lettera ai sindacati chiedendo un tavolo di confronto sul futuro delle società e dei lavoratori dopo il pesantissimo "chiodo" incassato dall'appaltatrice - Carena Costruzioni - che non ha pagato loro opere per 2 milioni di euro. La lettera è partita nei giorni scorsi quando Carena ha alzato bandiera bianca dando in mano al commissario che ne segue il concordato dal 2014 una relazione di bilancio in cui si attesta una perdita da 6 milioni e nessuna intenzione di ripianificare.

In altre parole "fallimento", anche se l'ufficializzazione arriverà solo per atti del tribunale fallimentare di Genova a cui il commissario ha girato la sua relazione dopo il disastroso CdA di Carena.

Ponte della Priula resta così restaurato, aperto alla circola-

zione, ma in realtà opera inconclusa. Come *la tribuna di Treviso* ha documentato in questi giorni raccontando le tensioni e le difficoltà del dopo cantiere fino ad annunciare il fallimento Carena, restano da completarsi opere di viabilità, restauri, infrastrutture. Opere secondarie certo, ma che nessuno intende oggi fare, tanto meno i subappaltatori non pagati. La convocazione dei sindacati (che nei giorni scorsi si erano schierato dalla loro parte) da parte delle ditte è un segnale di ulteriore allarme, ma anche la dimostrazione del possibile costituirsi di un fronte comune contro il crac Carena, ma anche la gestione dell'appalto Anas. La riunione, se arriverà l'ok da Cgil, Cisl e Uil, dovrebbe tenersi a giorni.

Intanto proprio da Anas arriva la conferma della situazione in cui versa l'appalto lanciato nel 2015: «Il ponte della Priula è stato completato per i lavori principali di restauro e consolidamento ma restano da ultimare lavorazio-

ni di minore entità, tra le quali il restauro delle decorazioni superficiali nelle pile del ponte ed il completamento del viale monumentale» spiega Anas, che prosegue: «L'appaltatore versa in una situazione finanziaria molto critica che allo stato attuale pregiudica il proseguimento delle attività residuali». Anas promettere che proverà a fare quanto in suo potere per finire l'opera, ma suoi pagamenti alle imprese subappaltatrici non dà spiragli, anzi: «Sono stati regolarmente liquidati tutti i pagamenti all'impresa (Carena, ndr), senza che l'appaltatore vanti ulteriori crediti da parte di Anas». I terzisti? Affari loro. Nessuna menzione poi sui 4 milioni di riserve che Carena avrebbe avanzato ad Anas per il restauro del ponte. —

Federico de Wolanski

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Il ponte e l'esclusiva sulla prima pagina del nostro quotidiano del 21/9

ECONOMIA/1 Dal Polesine a Mestre tutti si rivolgono al ministro per il Sud Cresce il pressing su Provenzano

ROVIGO - Cresce il pressing nei confronti del ministro per il Sud Giuseppe Provenzano. Ed ora spunta anche che la Zes per il Polesine può diventare la chiave di volta per far partire anche le Zes al Sud, al momento ancora al palo. Il suo ministero è ritenuto il primo ostacolo all'istituzione della Zes nell'area di Marghera e del Polesine. E dato che l'ultima spiaggia per la Zona economica speciale in Veneto è considerata la legge di bilancio nei prossimi giorni aumenterà la pressione sul ministro.

Nei giorni scorsi è stata lanciata la richiesta di un incontro con Provenzano da parte dei sindaci polesani. Il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta ha già annunciato che perorerà la causa Zes con il collega del governo Conte. Ed ora al ministro si rivolge anche l'Orsa, il sindacato di categoria che l'altra settimana sul tema aveva organizzato un convegno a Mestre.

Ezio Ordigoni, organizzatore dell'evento, ha scritto a Provenzano illustrando i risultati del convegno e scandendo che tutti i partecipanti, in rappresentanza dei territori di Marghera e del Polesine, hanno chiesto "subito la Zes nell'area Venezia-Rovigo, per una nuova strategia di sviluppo del territorio con nuova logistica e infrastrutture". E poi "migliore tutela ambientale con nuove bonifiche, marginamenti e recupero aree dismesse. Cittadini e lavoratori dicono al governo di darsi da fare per uno sviluppo con più occupazione e un lavoro di qualità". E poi l'auspicio: "Sulle Zes i ministri di competenza, Giuseppe Provenzano, Paola De Micheli e Francesco Boccia, condividano la presa di posizione del sottosegretario Pier Paolo Baretta, tutti dello stesso segno politico, lavorino per una rapida intesa". Con una sottolineatura finale su cui riflettere: "Se parte la Zes a Venezia partono anche quelle del Sud che risultano tutte ferme".

A. G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ministro Provenzano

