

Rassegna del 08/10/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

08/10/2019	Conquiste del Lavoro	5 Ponte di Genova, sindacati: ricadute occupazionali contenute su edili	Ce.Au.	1
08/10/2019	Italia Oggi	34 Brevi - Il prossimo 20 ottobre andrà in scena la seconda giornata nazionale della prevenzione sismica	...	2
08/10/2019	Mf	15 In Italia si rivedono le grandi opere - Il ritorno delle grandi opere	Follis Manuel	3

SCENARIO

08/10/2019	Arena	12 Nuovo casello ecco la svolta per Verona Sud - Casello Verona Sud, c'è la soluzione	Giardini Enrico	4
08/10/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	13 Il Ponte degli Alpini è più dritto «Recuperati altri 10 centimetri»	Forin Raffaella	6
08/10/2019	Gazzettino Venezia	9 Morto Pierluigi Penzo dirigente del Porto - È morto il capitano Pierluigi Penzo	e.t.	8
08/10/2019	Gazzettino Venezia	8 Accordo tra Capitaneria di Porto e Terna per danni ai cavi sommersi	...	10
08/10/2019	Gazzettino Venezia	15 Approvato il piano per limitare il consumo di suolo	F.Deg.	11
08/10/2019	Gazzettino Venezia	8 Mose, licenziamenti in arrivo a rischio 126 posti al Consorzio	Brunetti Roberta	12
08/10/2019	Gazzettino Venezia	13 Chiedeva anticipi sui lavori edili che non realizzava	gla	13
08/10/2019	Giornale di Vicenza	20 Impianto rifiuti, l'azienda si arrende	Marini Marco	14
08/10/2019	Giornale di Vicenza	24 La Pedemontana dà sollievo a Dueville	Dall'Igna Alessandra	16
08/10/2019	Mattino Padova	23 Cessione del S. Antonio «Bolis prevarica i colleghi Il voto non c'è stato»	Livieri Elena	18
08/10/2019	Nuova Venezia	21 «Salviamo il porto raddoppiando la Marittima»	A.V.	19
08/10/2019	Nuova Venezia	17 Lo scandalo Mose e l'eredità di Mazzacurati	Zitelli Andreina	20
08/10/2019	Nuova Venezia	19 Progetti fermi, quattro aree abbandonate	Tantucci Enrico	21
08/10/2019	Nuova Venezia	19 Ive, la lunga lista di immobili da vendere da Villa Ceresa all'Osteria di Sant'Erasmo	E.T.	23
08/10/2019	Nuova Venezia	35 Criticità casello in A4 Andreuzza: «Soluzioni già pronte da 5 anni»	G. mo.	24
08/10/2019	Repubblica Genova	8 L'ecatombe dell'edilizia Perso un posto di lavoro su tre	Cerignale Fabrizio	25

Ponte di Genova, sindacati: ricadute occupazionali contenute su edili

La tragedia di ponte Morandi è una ferita che ci porteremo sempre dentro, ma parlando di ricadute occupazionali, possiamo dire che sono state modeste. Lo affermano Andrea Tafari, Filca Cisl Genova e Liguria, insieme a Federico Pezzoli, segretario generale Fillea Cgil e Mirko Trapasso, Feneal Uil, in occasione della presentazione dei dati che documentano la crisi continua del comparto delle costruzioni sul territorio, con il presidente di Ance, Filippo Delle Piane. "Abbiamo firmato protocolli anche innovativi con la struttura commissariale e con il consorzio "PerGenova" coinvolto nella ricostruzione del ponte. Però al di là delle promesse a oggi le ricadute occupazionali sul comparto dell'edilizia non superano le 10 unità su 150 - spiega. Sulla demolizione, invece, vengono applicati i contratti metalmeccanici, quindi non abbiamo avuto modo di verificare". Anche per questo i sindacati chiedono la fine del "dumping contrattuale", con la rigorosa applicazione della normativa che impone l'adozione del contratto collettivo del settore edile da parte delle imprese che realizzano opere edili. Tornando al ponte, per il presidente di Ance Genova le opportunità per le aziende e l'occupazione ligure arriveranno da quello che si farà sotto il ponte. "Riteniamo che tutte le opere sotto al ponte - il progetto Boeri di rigenerazione urbana del quadrante Polcevera - debbano assolutamente coinvolgere il tessuto produttivo della città".

Ce.Au.



BREVI

Il prossimo 20 ottobre andrà in scena la seconda giornata nazionale della prevenzione sismica, promossa da Fondazione Inarcassa, dal Consiglio nazionale degli ingegneri e dal Consiglio nazionale degli architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori, in collaborazione con Ance e con il patrocinio di Inarcassa. La giornata verrà presentata oggi alle 12,30 nel corso di una conferenza stampa organizzata al Ministero dei trasporti davanti al sottosegretario Salvatore Margiotta.

——© Riproduzione riservata——■



FOCUS OGGI

In Italia si rivedono le grandi opere

Tornano a crescere i bandi di valore superiore ai 100 milioni. Quest'anno già indette 20 gare per 6 miliardi in totale

Follis a pagina 15

IN ITALIA RICOMINCIANO A CRESCERE I BANDI DEL VALORE SUPERIORE AI 100 MILIONI DI EURO

Il ritorno delle grandi opere

Grazie a Tav e a Rfi il numero delle commesse top nei primi 8 mesi è tornato sui livelli medi degli ultimi anni. Già indette 20 gare, più di tutto il 2018, per un valore complessivo di circa 6 miliardi

DI MANUEL FOLLIS

Ripartono i grandi appalti, con l'incidenza dei bandi di valore superiore ai 100 milioni che nei primi 8 mesi del 2019 in termini di numero sono tornati sopra lo 0,1% e più in particolare allo 0,14%, incidenza che non si registrava da 10 anni. Il 2018, anzi, aveva fatto segnare un minimo da questo punto di vista allo 0,05%. Non si tratta di un «effetto Progetto Italia», visto che i dati sono aggiornati all'agosto del 2019, ma di un doppio contributo, dato dalla ripartenza della tratta alta velocità Torino-Lione e dall'approvazione del contratto di programma di Rfi (Rete Ferroviaria Italiana) che ha dato il via a una serie di bandi ferroviari. Il dato in valore assoluto è intorno ai 20 miliardi, con i bandi di importo superiore ai 100 milioni che in totale sono ammontati a 6 miliardi. Per spiegarla in numeri, in tutto il 2018 c'erano stati 18 grandi bandi, mentre ad agosto 2019 il numero era già arrivato a 20 (su un totale di circa 15 mila) con la sensazione nel mondo delle costruzioni che il trend sia destinato a proseguire. La fotografia precisa verrà poi fatta dall'Ance (Associazione Nazionale Costruttori Edili) che pubblicherà i dati annuali, ma la sensazione è che la tendenza stia mutando. Insomma, nonostante il settore resti chiaramente in difficoltà, i numeri sembrano tornare sui livelli medi degli ultimi anni

(nel periodo 2008-2018 l'importo medio è stato appunto di 6 miliardi, cifra già raggiunta ad agosto 2019). Gli addetti ai lavori ricordano che il dato sui bandi non equivale alla ripresa dei cantieri, ma di sicuro è un buon punto di partenza.

Sullo sfondo resta, ovviamente, l'operazione Progetto Italia, partita ufficialmente venerdì scorso (quando l'assemblea dei soci ha dato il via all'aumento di capitale di Salini Impregilo), che dovrebbe cambiare gli equilibri del settore costruzioni. Un'operazione necessaria per un comparto in forte crisi che stava assistendo alla palese difficoltà di molti grandi gruppi. Di fatto, l'idea alla base di Progetto Italia è proprio quella di ridare linfa a un settore colpito dalla contrazione degli appalti italiani. Il fallimento di aziende come Astaldi o Condotte avrebbe riflessi evidenti su tutta la filiera. Allo stesso tempo, negli scorsi mesi l'Ance ha sollevato qualche perplessità sulla partecipazione della Cdp all'operazione Progetto Italia. La paura dei piccoli costruttori, quanto di quelli di medie dimensioni (o di quelli grandi non coinvolti da Progetto Italia) è la creazione di una posizione dominante che poi si rifletta sul mercato. Il nuovo colosso guidato da Pietro Salini potrebbe, in soldoni, definire le condizioni alle quali far lavorare le piccole aziende. Timori in parte comprensibili, che viaggiano in parallelo alla razionalità della creazione di un campione nazionale delle costruzioni. (riproduzione riservata)



Pietro Salini



VIABILITÀ. Lo studio sull'accesso all'autostrada A4

Nuovo casello ecco la svolta per Verona Sud

Regolare meglio il traffico in entrata e in uscita dalla Serenissima. Collegamento con le tangenziali e la viabilità cittadina. Un parcheggio scambiatore da 5.000 posti alla Genovesa, adiacente al capolinea del filobus, facilmente accessibile anche dalla futura variante alla strada statale 12. Tutto questo sarà possi-

bile grazie al nuovo casello autostradale di Verona sud, sulla Brescia-Padova, che verrà sdoppiato, con un parziale ribaltamento. Ecco lo studio realizzato, in sintonia con il Comune, dalla società Autostrada Brescia-Padova A4: cantieri dal 2023 per una spesa di 70 milioni. ➤ **GIARDINI** PAG 12

LA CITTÀ CHE CAMBIA. Spesa di 70 milioni a carico della A4. Sboarina: «Accolte le richieste dell'amministrazione comunale». Domani il primo esame in circoscrizione

Casello Verona Sud, c'è la soluzione

Sarà «sdoppiato» a cavallo dell'autostrada, collegato alle tangenziali e, alla Genovesa, al parcheggio scambiatore del futuro filobus. Che correrà su corsia dedicata e interrata

Enrico Giardini

Regolare meglio il traffico in entrata e in uscita per Milano e per Venezia. Collegamento con le tangenziali e quindi con il traffico cittadino. Un parcheggio scambiatore da 5.000 posti, alla Genovesa, adiacente al capolinea del futuro filobus e al deposito dei mezzi, facilmente accessibili dall'autostrada, dalle tangenziali e anche dalla futura variante alla strada statale 12, che avrà collegamenti diretti alla tangenziale. E poi, filobus con corsia dedicata, piste ciclabili. Oltre a rotatorie e svincoli rinnovati. Tutto questo sarà possibile grazie al nuovo casello autostradale di Verona sud, sulla Brescia-Padova, che verrà sdoppiato, in maniera simmetrica, a cavallo dell'autostrada quindi con parziale ribaltamento. Secondo il nuovo e definitivo studio di fattibilità realizzato, in sintonia con il Comune, dalla società Autostrada Brescia Verona Padova Gruppo A4 Holding.

Sarà un'opera che dovrebbe vedere il via ai cantieri nel 2023, con una spesa di 70 milioni, a carico della concessionaria della A4 Holding. Che in parte li ha già messi nel Pia-

no economico-finanziario. Per un progetto «che risolve tutte le attuali criticità viabilistiche di Verona sud e che si armonizza con gli interventi in atto e con quelli previsti nei prossimi anni per questa zona della città», come ha detto il sindaco Federico Sboarina, con gli assessori al traffico e ai lavori pubblici Luca Zanotto e all'urbanistica Ilaria Segala, nella sede dell'Autostrada. Presenti Gabriella Costantini, responsabile della funzione Costruzioni della A4, l'architetto Mirco Panarotto, capo commessa, con i progettisti Gianmaria De Stavola e Rolando Tonin. L'opera di sdoppiamento del casello di Verona sud sarà l'ultimo, in ordine temporale, a vedere la luce. Prima, come concordato con il Comune, verrà realizzato il progetto delle cosiddette opere invariante - come le rotatorie e i collegamenti con le tangenziali - ritenute fondamentali e indiscutibili, con vantaggi immediati per i flussi di traffico. Con la A4 saranno infatti connesse le tangenziali, la variante alla Statale 12 con lo svincolo dell'Alpo e lo snodo viabilistico alla Marangona, con un accesso veloce alla futura nuova caserma dei Vigili del Fuoco, alla Genovesa.

In base al futuro casello «simmetrico», chi provenendo da Milano (il 70% dei veicoli) uscirà a Verona sud nel nuovo casello a sud dell'autostrada, potrà andare o verso il centro città, o al parcheggio scambiatore della Genovesa per prendere la filovia, o avrà un ingresso verso la tangenziale. Lo stesso chi, provenendo da Venezia, uscirà al casello ma nella parte a nord dell'autostrada, verso la città.

Chi invece entrerà in direzione Milano o uscirà a Verona sud provenendo da Venezia avrà la stessa situazione attuale, con tutte le possibilità di muoversi verso la città, il parcheggio e le tangenziali. Il filobus e gli autobus da Verona sud avranno una corsia dedicata che dal parcheggio scambiatore arriverà fino a largo del Perlar, all'altezza del Bauli. «Circa un chilometro e mezzo di corsia preferenziale in cui circoleranno solo



i mezzi pubblici, senza rallentamenti, a velocità costante, con tempi di percorrenza sicuri, anche durante le manifestazioni fieristiche», dice Zanotto. La rete delle piste ciclabili viene integrata con itinerari est-ovest e nord-sud.

«Con lo sdoppiamento simmetrico del casello di Verona sud si cancelleranno in un colpo solo tutte le incompiute degli ultimi dieci anni», dice Sboarina. «Abbiamo lavorato in stretto contatto con la Regione per la statale 12, con l'A4, che ringraziamo per aver accolto le nostre richieste, e abbiamo fatto partire la filovia. L'armonizzazione di questi tre temi ha permesso di raggiungere il grande risultato progettuale».

«Il piano di fattibilità ha già superato l'esame della Conferenza dei Servizi, che torna a riunirsi il 14 ottobre per recepire i pareri delle circoscrizioni. Domani, mercoledì, il progetto sarà presentato nella commissione urbanistica della Quinta, Borgo Roma-Zai, Ca' di David, e il 22 ci sarà un Consiglio aperto. È un'attenzione doverosa nei confronti del quartiere che più di tutti sarà interessato all'opera». ●



La presentazione nel nuovo casello di Verona Sud nella sede della società autostradale

Il Ponte degli Alpini è più dritto «Recuperati altri 10 centimetri»

Il lavoro iniziato ieri dalla Inco dovrà essere concluso già in settimana o lunedì

L'assessore Zonta
Già ottenuti risultati
soddisfacenti. Più si
riduce la deformazione
del monumento meglio è

BASSANO Il Ponte degli Alpini sempre più «in linea». Ieri mattina, con una delicata operazione, sono stati recuperati circa 10 centimetri a livello delle colonne della copertura, riducendone la deformazione che era visibile anche ad occhio nudo. L'intervento condotto dalla Inco, che ha in appalto i lavori di restauro del monumento, si è concentrato sul tratto compreso tra le stilate uno e due, in sinistra Brenta, che è il punto più critico. Qui infatti la struttura è ceduta di circa mezzo metro a causa dei danni subito dalle travi di fondazione, che sono state sostituite all'inizio dell'anno, con il rifacimento delle stilate e dei rostri. «Sono state raddrizzate le colonne sia a monte che a valle: pendevano verso sud», riferisce Floriano Perini, il responsabile tecnico dell'impresa trentina che sta consolidando il ponte. Quello di ieri mattina è stato un recupero

parziale. Nella prossima tornata toccherà alle colonne tra le seconda e la terza stilata. «L'operazione potrebbe essere effettuata venerdì o, più probabilmente, lunedì prossimo - fa sapere l'assessore ai Lavori pubblici, Andrea Zonta - Il primo intervento ha dato risultati soddisfacenti. Contiamo di ripeterci con il secondo. Più si riduce la deformazione del monumento meglio è, compatibilmente con la tenuta del legno. La ditta procede per piccoli passi utilizzando sofisticate tecnologie». Sono bastate poche ore per rimettere in linea la parte a est della struttura. Infatti, ieri mattina il passaggio pedonale, rimasto chiuso al transito pedonale durante i lavori, è stato riaperto in anticipo di un'ora rispetto alle previsioni. Alle 8, come stabilito, era scattato il disco rosso sui due lati dell'attraversamento, e alle 12 si è riaperto quello verde. Nel frattempo, la Inco prosegue i lavori di analisi, riparazione e, quando serve, di sostituzione, della parti lignee danneggiate della struttura superiore. Intervento che pro-

seguirà fino a dicembre dal quale resta però esclusa la pavimentazione che sarà l'atto finale della complessa opera. Già alla fine di novembre la Brenta Lavori inizierà a costruire le dighe provvisorie nel Brenta per prosciugare l'area di cantiere che sarà funzionale al consolidamento delle stilate tre e quattro lato Angarano (inizierà a gennaio). L'anticipo è dovuto anche alla necessità di realizzare una rampa d'accesso alla zona lavoro da via Volpato (sono arrivate le autorizzazioni alla variante al progetto che prevedeva gli sbarramenti da via Macello, a sud del ponte). Una fase che la Inco conta di concludere per il prossimo aprile, se il Brenta non creerà ostacoli. Quindi, l'impresa tornerà nuovamente sull'impalcato per concludere la sistemazione della parte superiore, dalla terza stilata alla spalla Angarano. All'appello mancheranno poi la posa dei coppi sul tetto e il pavimento del ponte che è ancora da stabilire.

Raffaella Forin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● Ieri mattina sono stati recuperati circa 10 centimetri a livello delle colonne della copertura, riducendone la deformazione che era visibile anche ad occhio nudo. L'intervento condotto dalla Inco si è concentrato sul tratto compreso tra le stilate uno e due, in sinistra Brenta, che è il punto più critico: la struttura è ceduta di circa mezzo metro. Nel prossimo intervento toccherà alle colonne tra le seconda e la terza stilata.



Cantiere aperto

Raddrizzate di circa 10 centimetri le colonne della copertura. Il ponte è stato chiuso dalle 8 alle 10

Venezia

Morto Pierluigi Penzo dirigente del Porto

È stato dirigente del Provveditorato al Porto di Venezia e poi imprenditore come vicepresidente della Multiservice specializzata nei carichi eccezionali. È morto, a 79 anni, il capitano Pierluigi Penzo, e «il vuoto lasciato dalla sua perdita non si riempie facilmente - lo ricorda il presidente del Porto Pino Musolino -. Uomo di grande moralità che comprendeva come non si possa disegnare un futuro di Venezia che non sia collegato allo sviluppo del Porto».

A pagina IX

Porto Il ricordo del presidente Musolino

È morto il capitano Pierluigi Penzo

**EX FUNZIONARIO
DEL PROVVEDITORATO
È STATO ANCHE
IMPRENDITORE
NELLA MULTISERVICE
A MARGHERA**

LUTTO

MESTRE È morto a 79 anni il capitano Pierluigi Penzo. Un pezzo del porto di Venezia che se ne va, «un pezzo di un'epoca che sta scomparendo, l'ultima generazione dei dirigenti del Provveditorato al Porto - ha scritto ieri Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale (Adspmas) -: Una generazione che continueremo ad onorare con il nostro impegno quotidiano per poter far crescere e sviluppare quel suo figlio prediletto, quel Porto di Venezia che tanta parte della sua vita ha occupato. Buon Vento Capitano, che la terra ti sia lieve». Per le banchine di Venezia e poi di Marghera

è stato un funzionario e in seguito un imprenditore che conosceva a memoria fino all'ultima vite della gru più periferica, per non parlare delle persone. Ma, soprattutto, di tutte queste conoscenze sapeva cosa farci per contribuire a far crescere la ricchezza della città.

Da giovane era entrato nel Provveditorato al Porto, così si chiamava l'ente pubblico che governava le banchine, poi diventato Autorità portuale e nel 2017 Adspmas. Aveva operato a fianco di personaggi del calibro del provveditore Alessandro Di Cio, assassinato nel settembre del 1993 con 17 coltellate da un dirigente della Compagnia dei lavoratori portuali all'epoca in cui contava oltre mille dipendenti e soci ma anche negli anni in cui stava perdendo il potere e il controllo delle operazioni nelle banchine. Più avanti, negli anni Novanta, con i porti italiani trasformati dalla riforma del 1994 che ha decretato l'arrivo delle imprese private, Pierluigi Penzo è entrato nella Multiservice fondata

nel 1984 da un gruppo di ex dipendenti di agenzie marittime e case di spedizioni, espulsi dal lavoro per la crisi del porto commerciale. Da vicepresidente contribuì a far crescere quella realtà specializzandosi, oltre che nelle rinfuse varie, nei carichi eccezionali per cui il porto di Venezia è famoso. E lo faceva con il suo atteggiamento tipico: «Mai tenore, mai di maniera, sempre lucido e con una visione di lungo periodo, capacità che solo in pochi oggi possiedono - lo ricorda ancora Musolino -. Il vuoto lasciato dalla perdita di una figura come Penzo non si riempie facilmente, perché la sua esperienza, le sue indubbie doti tecniche si sposavano con le doti umane di un uomo dallo stile di altri tempi e di grande moralità, che comprendeva fino in fondo come non si possa disegnare un futuro di Venezia che non sia collegato allo sviluppo del Porto». I funerali si terranno domani alle 11 nella chiesa di Santa Maria della Pace alla Bissuola. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL CAPITANO

Pierluigi Penzo è stato un grande esperto di portualità

Servizi

Accordo tra Capitaneria di Porto e Terna per danni ai cavi sommersi

VENEZIA L'Ammiraglio ispettore Antonio Basile, vice comandante generale delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera e l'amministratore delegato e direttore generale di Terna, Luigi Ferraris, hanno firmato ieri a Roma una convenzione finalizzata a potenziare la prevenzione dei danneggiamenti dei cavi sottomarini di Terna, società che gestisce la rete di trasmissione elettrica nazionale.

Le parti si impegnano a incrementare l'efficacia dell'attività di sorveglianza degli specchi acquei dove sono presenti i circa 1.500 chilometri di cavi sottomarini di Terna. L'obiettivo è quello di definire un piano di collaborazione per effettuare accertamenti che consentano, in caso di danneggiamento dei cavi elettrici sottomarini, di risalire ai presunti responsabili. La convenzione siglata ieri consentirà di perfezionare il sistema di protezione dei cavi sottomarini da fattori di rischio quali, ad esempio, la pesca a strascico e l'ancoraggio in aree interdette.

Le aree di attività oggetto dell'intesa riguarderanno tra l'altro la verifica congiunta dell'aggiornamento delle ordinanze che vietano l'ancoraggio e la pesca a strascico nelle aree dove sono presenti i cavi sottomarini di Terna, il potenziamento del monitoraggio delle navi in transito.



Approvato il piano per limitare il consumo di suolo

**ENTRO IL 2050
POTRANNO
ESSERE UTILIZZATI
AL MASSIMO 13 ETTARI
DI TERRENO PER NUOVE
EDIFICAZIONI**

SALZANO

Approvata nell'ultima seduta del Consiglio comunale la variante al Pat, il Piano di assetto del territorio di Salzano che detta nuove disposizioni sul consumo di suolo, come previsto dalla legge regionale. Cambiano le regole soprattutto per le nuove lottizzazioni, ora più difficili. «Con questa variante - spiega l'assessore comunale all'urbanistica Claudio Bottacin - assolviamo a un adempimento normativo che avrà riflessi molto importanti sull'urbanistica del nostro territorio. La Regione, con questa legge, si è data come obiettivo ambizioso di azzerare il consumo di suolo entro il 2050 e, conseguentemente, ridurre in maniera considerevole nuove trasformazioni urbanistiche a favore di ristrutturazioni,

ricconversioni e recupero urbano di parti di città attualmente degradate e in disuso». In particolare la Regione ha stabilito che, da qui al 2050, Salzano potrà consumare al massimo 13,65 ettari (circa 130mila metri quadrati) di terreno: la variante approvata non fa altro che recepire nella pianificazione territoriale comunale questo limite «invalicabile». «È ovvio - spiega Bottacin - che da oggi in avanti dovremo fare i conti con questo numero fisso e pertanto effettuare, in maniera prudente e responsabile, le future scelte urbanistiche: è un chiaro segno dei tempi, se si pensa che solo 10 anni fa la pianificazione di un territorio era quasi interamente incentrata su logiche legate alle espansioni urbanistiche fatte di nuove lottizzazioni edilizie periferiche, rendite immobiliari molto elevate e consumo di territorio agricolo. Oggi tutto questo è il passato: la nuova prospettiva urbanistica che sta venendo avanti porterà le diverse amministrazioni comunali a ragionare su come migliorare l'esistente».

F.Deg.



SALZANO Il municipio



Mose, licenziamenti in arrivo a rischio 126 posti al Consorzio

►Avviata la procedura su base volontaria ►Giovedì un incontro chiarificatore che servirà a delineare il numero esatto tra commissari e vertici del sindacato

SI PUNTA SOPRATTUTTO A FAVORIRE L'USCITA DEGLI OVER 60 CHE IN TUTTO SONO UNA VENTINA COINVOLTA THETIS POSTI A RISCHIO

VENEZIA La procedura di licenziamento per i lavoratori del Consorzio Venezia Nuova è formalmente stata avviata. Per il momento sarà "su base volontaria", con tanto di incentivi per chi, tra i 126 dipendenti, vorrà andarsene. Ma a quanto ammonteranno queste buonuscite e soprattutto quanta gente se ne dovrà andare, ancora non è stato chiarito. Dettagli fondamentali che saranno al centro dell'incontro fissato per giovedì tra i commissari del Cvn, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, i sindacati di categorie e le rappresentanze sindacali aziendali.

LA PROCEDURA

Per il momento l'unico dato certo è la raccomandata che Fiengo e Ossola hanno inviato la settimana scorsa a sindacati, Rsu e Ufficio provinciale del lavoro, per aprire ufficialmente la procedura. È così iniziato a decorre il termine di 75 giorni, dopo i quali la «mobilità non oppositiva su base volontaria», potrebbe diventare «su base non volontaria». Un'eventualità che Fiengo, informalmente, avrebbe escluso, a quando riferito dai sindacalisti che lo hanno sentito in questi giorni. Nella lettera i commissari ribadiscono come la data per la fine dei lavori resta il 31 dicembre 2021, anche se con i ritardi e le criticità che si moltiplicano pochi tra gli addetti ai lavori ci credono. In ogni caso, proprio in vista di quella scadenza, il Consorzio vuole alleggerire la sua struttura. L'idea sarebbe quella di favorire, intanto, l'uscita degli over 60, che sono una ventina. Molto, ovviamente, dipenderà da quanto sarà offerto. Sempre stando alle indiscrezio-

ni, la procedura sarebbe poi estesa agli oltre 100 dipendenti Thetis, non a quelli Comar, che sono però solo una ventina. Accantonata invece, almeno per ora, l'ipotesi di unificare i contratti delle tre società. Soluzione a cui i commissari avevano lavorato prima dell'estate, con tanto di consulenti.

CLIMA TESO

Inutile dire che il clima all'interno del Cvn non sia dei migliori, anche alla luce di questa nuova iniziativa dei commissari. Preoccupa, in particolare, il vuoto che si è creato, dopo il pensionamento del provveditore Roberto Linetti, non ancora sostituito, mentre non è stato nominato il nuovo super commissario che doveva riavviare i lavori. L'altro giorno anche la Filitem-Cgil aveva lanciato un appello a Comune, Regione e Governo per «fare chiarezza quanto prima sulle nomine mancanti».

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MOSE È stata formalmente aperta la procedura relativa ai licenziamenti



Chiedeva anticipi sui lavori edili che non realizzava

► Processo entrato
nel vivo: avrebbe truffato
una decina di persone

**LE SOMME DENUNCIATE
COME "SCOMPARE"
AMMONTEREBBERO
A 250MILA EURO
IL 10 NOVEMBRE LA
PROSSIMA UDIENZA**

CHIOGGIA

È accusato di aver truffato una decina di proprietari di abitazioni di Chioggia, facendosi versare da loro consistenti anticipi per una serie di lavori edili successivamente mai realizzati.

Gianfranco Bazzani, 61 anni, residente in provincia di Ravenna, è stato citato a giudizio di fronte alla sezione penale del Tribunale di Venezia per rispondere di una serie di episodi che risalgono al periodo compreso tra il 2012 e il 2013. Alcune delle parti offese si sono costituite parte civile contro di lui, nella speranza di riuscire ad ottenere la sua condanna al risarcimento del danno sofferto.

LE TESTIMONIANZE

Ieri il processo è entrato nel vivo con l'audizione di tre delle persone offese, le quali hanno confermato le accuse.

Il processo è stato quindi rinviato al prossimo 10 novembre per ascoltare gli ultimi testimoni dell'accusa, nella speranza di riuscire ad arri-

vare a sentenza prima che sia maturata la prescrizione: in questo modo, nel caso di condanna, i risarcimenti accordati avranno comunque valore.

La modalità operativa descritta dai truffati è analoga per tutti gli episodi: Bazzani, legale rappresentante della ditta Pronto soccorso casa srl, acquisiva lavori di ristrutturazione di immobili a Chioggia e, per poter iniziare l'attività, chiedeva somme a titolo di acconto per poter acquistare i materiali. I lavori, però, procedevano a rilento per poi essere sospesi. Quindi Bazzani ha fatto perdere le tracce. Da alcune ricerche effettuate dai cittadini truffati, risulta che l'imprenditore ha ripreso l'attività con una diversa società.

Complessivamente le somme denunciate come "scomparse" ammontano a circa 250 mila euro. Tra i truffati figura anche un architetto, al quale non sarebbero state pagate le prestazioni professionali per un importo di oltre 30 mila euro. (gla)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



EDILIZIA Un cantiere



TORRI. Soddisfazione del Comune e del comitato di cittadini che si erano sempre opposti alla realizzazione del sito per il trattamento di inerti

Impianto rifiuti, l'azienda si arrende

La F.lli Fava ha ritirato la richiesta fatta alla Provincia di Valutazione di impatto ambientale che di fatto significa la rinuncia al progetto

Attuale e passata Amministrazione bisticciano ancora su un tema che ha tenuto banco a lungo in paese

Marco Marini

L'impianto di trattamento rifiuti che doveva sorgere in via Longare non si farà. È questo il capitolo finale di una vicenda che ha alimentato molte polemiche e dibattiti a Torri di Quartesolo anche in campagna elettorale.

La svolta è arrivata il mese scorso quando la ditta F.lli Fava snc, con sede a Vicenza, che nell'agosto del 2018 aveva depositato in Provincia la richiesta di realizzazione dell'impianto, ha ritirato l'istanza di Valutazione di impatto ambientale, archiviata poi dagli stessi uffici di Palazzo Nievo, rinunciando formalmente alla costruzione dell'impianto in quella zona.

«Siamo soddisfatti perché la Provincia ha tenuto conto del parere dell'Amministrazione comunale - spiega il sindaco Diego Marchioro -. A luglio ho inviato una lettera agli uffici della Provincia di Vicenza, esprimendo la mia assoluta contrarietà alla realizzazione di quell'impianto in quella zona, essendo via Longare una strada già molto trafficata ed essendoci diverse abitazioni». Marchioro non risparmia poi una stoccata alla precedente amministrazione dell'ex sindaco e attuale consigliere di minoranza del gruppo «Torri nel cuore», Ernesto Ferretto: «I documenti che abbiamo trovato quando ci siamo insediati, fanno pensare che la precedente amministrazione fosse favorevole al progetto».

Possono dunque esultare i

residenti di via Longare che, tra la fine dell'anno scorso e l'inizio del 2019, hanno raccolto più di 1500 firme contro la realizzazione dell'impianto. «Siamo contrari a quel progetto per l'inquinamento e per un problema legato alla viabilità - commenta Luigi Panato, presidente del comitato -, ma soprattutto perché attorno a quel sito abitano 25 famiglie». Anche Panato critica l'amministrazione Ferretto. «Se alle elezioni vinceva la vecchia amministrazione, l'impianto sarebbe stato fatto. Ferretto è sempre stato vago sull'argomento».

Parole simili a quelle di Mauro Fabbiani, consigliere di minoranza del gruppo «Rinnova Torri»: «Sono sempre stato contrario e ho sempre preteso che l'allora sindaco Ferretto si esprimesse in merito, scegliendo se dare o no l'autorizzazione alla trasformazione urbanistica. L'ex sindaco invece non si è mai espresso chiaramente, dicendo che dipendeva tutto dalla Provincia».

Ferretto si difende con forza e contrattacca. «Eravamo convinti della necessità di sistemare via Longare e il ponte di via Primo Maggio, grazie al contributo di perequazione - risponde -. Ovviamente, solo se la ditta Fava avesse rispettato le condizioni ambientali della Provincia, come abbiamo sempre detto. Non c'era nessun precedente accordo con la ditta. Le passate amministrazioni del sindaco Marchioro hanno massacrato quella zona, dando l'autorizzazione a costruire una zona industriale gratis, senza nessuna perequazione. Abbiamo fatto fare anche noi i nostri studi ambientali. Panato e Marchioro hanno raccontato bugie, ingigantendo il problema dell'inquinamento e della viabilità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La storia

La vicenda
era iniziata
un anno fa

La ditta F.lli Fava Snc di Vicenza, nell'agosto del 2018, ha depositato in Provincia la richiesta per realizzare un impianto di trattamento di rifiuti inerti non pericolosi da 16 mila metri quadrati, da situare in via Longare. La questione aveva sollevato polemiche in Consiglio comunale, con le minoranze critiche nei confronti dell'amministrazione dell'allora sindaco Ernesto Ferretto che, in caso di parere favorevole della Provincia, avrebbe chiesto delle opere pubbliche come perequazione, tra cui una pista ciclopedonale e una rotatoria da realizzare proprio in via Longare. Il progetto era poi stato presentato ai cittadini a fine del 2018, scatenando le proteste dei residenti di via Longare, che si sono poi uniti in un comitato. Il tema è stato tra i più caldi della campagna elettorale che ha portato all'elezione di Diego Marchioro. **M.M.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La zona di via Longare dove si era ipotizzato di far sorgere l'impianto per trattare rifiuti inerti. **M.M.**

VIABILITÀ. Il primo bilancio dell'apertura del tratto autostradale verso Breganze porta in dote una diminuzione di traffico al casello dell'A31

La Pedemontana dà sollievo a Dueville

Secondo le rilevazioni della società Brescia-Padova da giugno ad agosto i veicoli in entrata ed uscita dalla Valdastico sono calati del 15 e 12 per cento

I vantaggi già si vedono con solo 7 chilometri. Ora è strategico aprire Malo e Marano

PIETRO SOTTORIVA
ASSINDUSTRIA ALTO VICENTINO

Alessandra Dall'Igna

Nonostante gli appena 7 chilometri fruibili, su un totale di 94, la superstrada Pedemontana Veneta sta già dimostrando il suo impatto sulla circolazione dell'Alto vicentino. Secondo i dati rilevati dall'Autostrada A4 Brescia-Padova nei primi tre mesi di apertura del tratto Breganze-A31 "Valdastico", avvenuta lo scorso 3 giugno, risulta che la nuova arteria abbia modificato in parte i flussi di entrata e uscita dal casello di Dueville, portando una buona percentuale di persone e merci a bypassarlo completamente.

MINORI ACCESSI. In particolare, da giugno ad agosto "si è registrata in entrata una riduzione degli ingressi pari a circa il 15%, presumibilmente dovuta all'interconnessione con Pedemontana Veneta che immette il traffico direttamente in A31 - si legge in una nota di Autostrada A4 Brescia-Padova - mentre in uscita la riduzione dei transiti è pari a circa il 12%, presumibilmente dovuta al proseguo in direzione Pedemontana Veneta». Il casello di Thiene

sembra invece essere solo marginalmente interessato dai nuovi flussi di traffico "considerato un aumento, nel periodo preso in esame, di circa il 4% delle uscite probabilmente a favore di un traffico diretto alla zona industriale, mentre le entrate sono state sostanzialmente stabili".

VANTAGGIO PER LE IMPRESE.

«Pur essendo stato aperto un tratto davvero breve - sottolinea Pietro Sottoriva, presidente del Raggruppamento Alto Vicentino di Confindustria - le ripercussioni positive per le aziende sono già evidenti, soprattutto perché il casello di Dueville non era ben collegato. Ora invece i vantaggi di percorrere la Pedemontana sono enormi, soprattutto dal punto di vista della velocità negli spostamenti che poi si traduce in risparmi economico e anche ambientale, se pensiamo alle minori emissioni. Adesso ci aspettiamo che entro i prossimi mesi vengano aperti anche gli altri tratti della superstrada, altrimenti il vantaggio per le aziende sarà limitato a questa piccola porzione di territorio. Se per i colleghi che operano verso Breganze e Marostica infatti i benefici sono già grandi, per quelli che invece hanno le aziende a Thiene, Schio e Valdagno la situazione è rimasta pressoché immutata».

PROSSIME APERTURE. Lo scorso luglio il governatore Luca Zaia ha annunciato l'apertura

ra, entro l'anno, del casello di Breganze e del tratto Thiene-Malo della superstrada Pedemontana Veneta. Sul fronte breganzese, si sta lavorando alla costruzione della complanare, opera necessaria per poter aprire il casello: l'intervento richiesto dal Comune di Breganze consiste in due chilometri e mezzo di asfalto che dall'attuale ingresso alla Spv seguirà parallela la Nuova Gasparona fino al confine di Maragnole. Una viabilità alternativa indispensabile anche per risolvere il problema dell'aggravio del traffico che, con l'apertura del tratto Thiene-Malo, potrebbe intensificarsi.

NUOVO CASELLO. Si pone l'obiettivo di intercettare il traffico diretto in autostrada e, in futuro, nella superstrada Pedemontana Veneta il nuovo casello di Schio-Marano fortemente voluto da Confindustria e presentato ad inizio settembre ai sindaci dell'area e degli esponenti delle categorie economiche. «Spiace che l'opera venga osteggiata così fortemente - conclude Sottoriva, riferendosi alla raccolta firme promossa da Legambiente e Agritour e alle critiche sollevate da più parti - perché l'impatto ambientale sarà minimo dato che non andremo a occupare tanto territorio, e che l'80% dei costi sarà sostenuto dalla società Autostrade. In ogni caso a breve farò un nuovo incontro con i sindaci del territorio per rispondere a tutte le loro perplessità». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'uscita del casello della A31 a Dueville. Negli ultimi mesi i volumi del traffico sono diminuiti. CISCATO



La complanare di Breganze

BUFERA IN CONFERENZA DEI SINDACI

Cessione del S. Antonio «Bolis prevarica i colleghi Il voto non c'è stato»

«L'unico dato di fatto è che la Conferenza dei sindaci dell'Usl 6 Euganea non ha espresso il parere richiesto sul Piano di attuazione del passaggio dell'ospedale Sant'Antonio all'Azienda ospedaliera Università di Padova»: a parlare è il vice presidente della Conferenza Alessandro Bisato che prende le distanze e critica la nota che il collega Alessandro Bolis, in qualità di presidente della Conferenza, ha inviato all'Usl e nella quale, di fatto, «desume» un'posizione favorevole da parte della maggioranza dei sindaci rispetto al Piano. Una conta quanto meno arbitraria, non fosse altro perché la Conferenza non si è espressa proprio perché al momento del voto mancava il numero legale. «Ho raccolto nella maggioranza dei colleghi sindaci una sostanziale posizione favorevole rispetto al Piano attuativo» scrive Bolis, pur dopo aver precisato che il voto non c'è stato.

«La considerazione del collega» interviene Bisato, «è gratuita, inutile e fuorviante. Le sue impressioni sulle intenzioni dei colleghi non hanno valore. Una istituzione si esprime con atti formali e la Conferenza dei sindaci un atto formale, ovvero il voto a favore o contro il Piano, non lo ha espresso. Questo è l'unico dato che conta. La Regione può assumersi la responsabilità di procedere senza un parere obbligato-

rio?» chiede Bisato, «mi pare una strada pericolosa che apre la porta a possibili ricorsi». Il vice presidente sposta la valutazione anche sul piano politico: «È assurdo che venga additato il Comune di Padova come colpevole per aver fatto saltare il numero legale. Se n'erano andati molti altri colleghi, non si usi Padova come grimaldello politico. La verità è che il parere non è stato espresso».

Sul punto interviene anche il consigliere regionale dem Claudio Sinigaglia: «Difficile credere che si possa procedere alla cessione del Sant'Antonio senza parere dei sindaci. Nascondersi dietro la mancanza del numero legale è un atto di arroganza, in Conferenza è uscita chiaramente la posizione contraria al passaggio del Sant'Antonio, soprattutto dei sindaci della città e dei comuni contermini. La nota di Bolis è grave: chiederei le sue dimissioni per mancanza di rispetto dei cittadini padovani».

Intanto l'Usl ha pubblicato la delibera con cui approva il progetto di cessione del Sant'Antonio che ha inviato in Regione. Una cessione che si porta in dote 980 dipendenti e un volume di attività che registra 9 mila ricoveri per un valore Drg di oltre 35 milioni, 30 mila accessi al Pronto soccorso e un valore della produzione che supera i 55 milioni di euro. —

Elena Livieri



PROPOSTA CONTROCORRENTE DI GINO GERSICH

«Salviamo il porto raddoppiando la Marittima»



Il grafico della nuova Marittima e dei canali (in rosso)

Persalvare il porto e la laguna l'unica soluzione è raddoppiare la Marittima. E allargare il canale dei Petroli». Proposta sicuramente controcorrente quella che viene da Gino Gersich, veneziano esperto di portualità e maree, che ha inviato nei giorni scorsi il suo progetto al nuovo ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli.

Dico che i timori sull'argomento del canale sono infondati», attacca Gersich, «perché è vero che entrerebbe più acqua in laguna, ma con minore forza. E lo sfogo potrebbe essere in laguna centrale con nuovi canali diffusori di marea sotto il ponte della Libertà». In questo modo, secondo Gersich, si potrebbe anche avviare

al fenomeno delle acque alte. Lasciando «sfogare» l'acqua in laguna e rivitalizzando una parte del bacino che oggi ha gravi problemi di ricambio. Quanto alla nuova Marittima, potrebbe essere realizzata a ovest dell'attuale Tronchetto, dunque non lontano dalla Marittima attuale. Il canale delle Tresse tombato, una nuova isola dei fanghi. Ma anche nuove «scarpate» lungo il canale Malamocco-Marghera per frenare l'espansione dell'onda delle navi. E un nuovo canale di collegamento con l'area del ponte della libertà e della nuova Marittima. «In questo modo», dice Gersich, «si salva l'economia del porto e anche la laguna». —

A.V.



Lo scandalo Mose e l'eredità di Mazzacurati

Con la scomparsa dell'ingegner Giovanni Mazzacurati non si conclude la vicenda del Mose.

L'eredità di Mazzacurati travalica la storia dell'uomo, lascia le conseguenze profonde di una tessitura di inganni finanziari, tecnici e scientifici che hanno colpito i gangli della società politica e culturale della città e anche nazionale. Dai quali inganni, a parte la azione della Magistratura penale che ha agito lì dove ha potuto, non si vede ancora la via del riscatto, primariamente etico.

Manca la scrittura della vera storia del Mose, sarebbe necessaria quell'indagine



Giovanni Mazzacurati

complessiva e estesa che sola potrebbe sollevare Venezia e il governo di questa difficile ed unica realtà nazionale dalla infamia che la gestione corrotta del Consorzio Venezia Nuova, Concessionario Unico dello Stato, ha seminato.

Gli errori e le disattenzioni

del mancato controllo sull'operato del Consorzio Venezia Nuova, protrarranno nei decenni gli effetti negativi dell'opera, mentre sarà sempre più evidente la sua inutilità nella salvaguardia e l'impossibilità di affrontare costi esorbitanti della mai dimostrata possibile manutenzione.

Tutti gli effetti e impatti ostativi alla realizzazione dell'opera erano peraltro già tutti anticipati nella Valutazione del 1998, quando c'era tutto il tempo e la scienza per provvedere alla revisione del progetto.

* Professoressa e redattrice del parere negativo di Via a Venezia



Progetti fermi, quattro aree abbandonate

Residenze all'ex Scalera, nell'ex Gasometri e a Sant'Elena. Il disegno di un hotel di lusso a San Giobbe. Mancano i permessi

Il Comune deve decidere se dire sì alle proposte di riqualificazione
Enrico Tantucci

Quattro aree di Venezia da recuperare, ma i cui progetti restano ancora al palo, lasciandole in un sostanziale stato di abbandono. Gli insediamenti di tipo residenziale e almeno in un caso alberghiero previsti non hanno infatti ricevuto ancora il via libera dall'Amministrazione comunale o, quando l'hanno ricevuto, sono state bloccate dai problemi delle imprese incaricate di realizzarli, come per l'Acqua Marcia nell'area ex Scalera alla Giudecca. Le altre zone inutilizzate sono quelle dell'ex Orto Botanico di San Giobbe, degli ex cantieri Actv di Sant'Elena e dell'area ex Gasometri di San Francesco della Vigna. Questa la situazione di ciascuna di esse.

AREA EX SCALERA

A fine mese torna un'altra volta all'asta l'area ex Scalera-Trevisan, con un prezzo ancora più "stracciato". Era andata infatti deserta l'asta bandita all'inizio dell'anno dal liquidatore giudiziale dei complessi immobiliari del gruppo Acqua Marcia, di cui l'area Scalera fa parte per completare quindi l'intervento già avviato ma mai concluso da Acqua Marcia con i 25 alloggi da destinare ai veneziani, nel quadro dell'accordo raggiunto con il gruppo Caltagirone per il via libera a sua tempo alla trasformazione alberghiera del Molino Stucky. Ora il complesso a fianco dello Stucky torna in vendita a un prezzo ribassato del 25 per cento e dunque sceso a 4 mi-

lioni 972 mila euro. Chi compra è tenuto a completare gli alloggi e il parco pubblico previsto nell'area. Ma le cose sembrano essere andate diversamente ed ora pertanto l'area ex Scalera rischia di essere una nuova occasione persa per la residenzialità veneziana, perché non è da escludere che anche quest'asta possa andare deserta.

EX ORTO BOTANICO

Nell'area dell'ex Orto Botanico di San Giobbe, abbandonata da anni, è stato presentato in aprile il progetto di un nuovo hotel a cinque stelle del gruppo Canopy-Hilton da parte del Gruppo Marseglia, che già possiede l'Hilton Molino Stucky alla Giudecca e che ha acquisito l'area prima di proprietà della società San Giobbe srl di Giuseppe Malaspina, poi fallita.

Chiesta una variante al Prg per ottenere appunto la trasformazione alberghiera dell'area da anni in avanzato stato di degrado proprio perché abbandonata. La nuova struttura alberghiera dovrebbe avere 230 stanze tra camere e residenze per gli ospiti, con un volume complessivo di oltre 58 mila metri cubi, di cui oltre 6.500 di ampliamento di superficie. Prevista anche la realizzazione di due piscine.

Il progetto del gruppo Marseglia prevede anche il ripristino dell'ex Orto Botanico e delle aree verdi del complesso, che verrebbero restituite all'uso pubblico. Tutto però è attualmente fermo in attesa di una risposta ufficiale del Comune che dovrebbe in ogni caso - anche in caso di parere positivo - portare poi il progetto

al voto del Consiglio comunale. Un passaggio che non si è ancora avverato.

EX GASOMETRI

L'area degli ex Gasometri di San Francesco della Vigna, abbandonata da anni, è stata acquisita di recente dalla società Mtk dell'imprenditore ungherese Ivan Holler, che vorrebbe dal Comune il cambio di destinazione d'uso per sostituire le residenze di lusso previste nella zona con residenze alberghiere per sostenere l'investimento, ma il Comune per ora non ci sente. L'imprenditore sarebbe pronto anche a realizzare a sue spese la nuova palestra per le 125 classi degli istituti Algarotti-Sarpi, Benedetti-Tommaseo e Barbarigo, attesa da anni, oltre ai costi della bonifica dell'area - stimati in 5 milioni - ma senza il via libera al ricettivo, che il sindaco Brugnaro non vuole dare, restano per ora fermi tutti gli interventi.

AREA EX CANTIERI ACTV

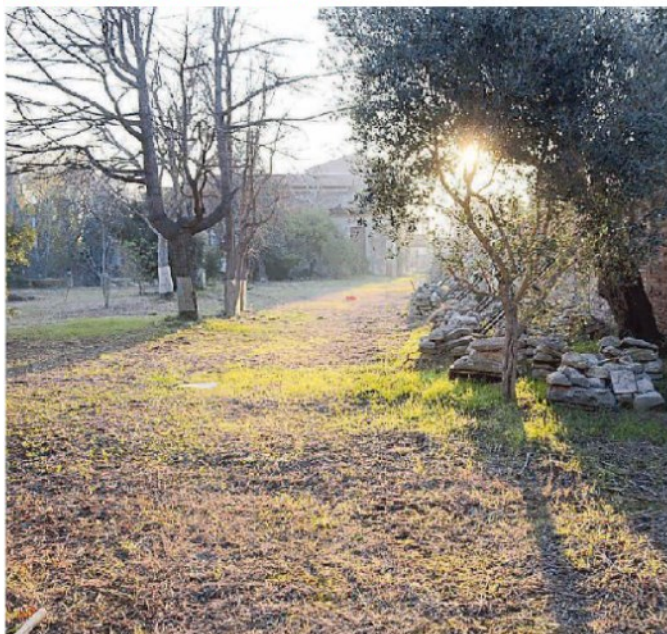
L'area degli ex cantieri Actv di Sant'Elena su cui esisteva in passato un progetto per realizzare alloggi per i veneziani in social housing, sembra interessata invece ad un altro progetto a uso esterno, ancora da definire. Interessa la società tedesca Phoenix Development GmbH e il gruppo Sorgente SGR, una holding attiva nel settore dell'immobiliare e della finanza in Italia che in passato in Venezia si era già occupata di hotel come il Luna Baglioni.

Prevista la realizzazione di un complesso immobiliare a destinazione residenziale e alberghiera, se il Comune dirà sì. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Ex Orto Botanico San Giobbe



Area ex Scalera



Area ex Actv a Sant'Elena



Area ex Gasometri



AFFIDATI DAL COMUNE ALL'IMMOBILIARE VENEZIANA

Ive, la lunga lista di immobili da vendere da Villa Ceresa all'Osteria di Sant'Erasmo

Diciassette immobili pubblici in cerca di un compratore. Sono quelli inseriti nell'elenco - recentemente aggiornato - dall'Ive srl, l'Immobiliare Veneziana, la partecipata dal Comune che li ha ricevuti in buona parte in dotazione dopo lo scioglimento del Fondo immobiliare Città di Venezia - gestito da EstCapital - a cui il Comune li aveva affidati e che ora pesano come un macigno sui bilanci della società. Quello con il maggior valore patrimoniale è l'ex sede della Carive di Mestre in Piazzetta Giordano Bruno, stimata 4,4 milioni di euro. Seguono le aree verdi di via Orlanda (con possibilità di ricettivo), valutate 3,6 milioni di euro e l'area residenziale di via Vallenari, più o meno alla stessa cifra. Quindi i terreni di via Mattuglie (3 milioni) e l'area ex Sky al Lido, a Malamocco, stimata 1,9 milioni di euro. Possibilità di trasformazione alberghiera - oltre che residenziale e commerciale - per l'ex Osteria De Nardi a Sant'Erasmo, valutata 580 mila euro. In vendita più o meno per la stessa cifra anche uno degli appartamenti inseriti nel complesso del teatro Malibran. Quotati intorno al milione di euro sia gli ex Magazzini Da Re di Piazza Barche, sia l'area di via delle Felci di Favaro, con possibili destinazioni residenziale e commerciale. Un altro degli "asset" da tempo messi in vendita senza successo da

Ive è anche Villa Ceresa, quotata 960 mila euro, per la quale sarebbe possibile anche la destinazione di tipo alberghiero. Due aree quotate dal punto di vista della destinazione residenziale, sono quella di Asseggiario, in via Jacopone da Todi, valutata circa 2 milioni e 650 mila euro e quella di Mestre in via Ca' d'Oro, messa sul mercato a circa 2,4 milioni di euro. Con esse anche l'area di via Pertini, valutata 2,1 milioni di euro. Il peso degli immobili invenduti ha recentemente portato anche il Comune a pagare l'Imu per conto dell'Ive, per evitare che i conti della sua partecipata vadano in rosso. Poco più di 500 mila euro relativa all'imposta comunale sugli immobili dal 2016 al 2018 e del 2019. Ive si è accollata anche il debito di 15 milioni di euro garantito ad essi riferito, per poter così liquidare il Fondo immobiliare Città di Venezia, evitando così al Comune di rimborsare alla banca finanziatrice la linea di credito aperta da EstCapital fino a un massimo di 8 milioni di euro. Il peso di questi immobili però si fa sentire eccome sui bilanci dell'Immobiliare Veneziana, perché essi non producono reddito a favore della società, che ha l'unico obiettivo di riuscire a venderli per ripagare il mutuo ipotecario contratto con la banca finanziatrice. —

E.T.



Ex Osteria De Nardi



NOVENTA

Criticità casello in A4 Andreuzza: «Soluzioni già pronte da 5 anni»

NOVENTA. «Sono felice di apprendere che la Regione abbia inserito il casello di Noventa nelle criticità viarie. Ho ricordato al sindaco di verificare se i progetti presentati anni fa dalla Provincia fossero ancora attuabili, essendo già pronto un lavoro di partenza».

Giorgia Andreuzza, deputata e consigliere comunale della Lega a Noventa, interviene sulle opere da eseguire per migliorare la viabilità dello snodo all'uscita del casello. «Grazie alla Regione. Sono certa che finalmente arriverà la soluzione», dice Andreuzza, «quand'ero assessore provinciale nel 2014 ho fatto predisporre dalla Provincia degli schemi di progetto di soluzione alla viabilità legata all'uscita dal casello. Tale problema nel 2014 era stato inserito come prescrizione dalla giunta provinciale ai fini dell'approvazione del Pat. Sono passati cinque anni, pur essendovi stati degli interventi migliorativi nella rotatoria fuori dal casello, è evidente a tutti come sia rischiosa nel punto dell'uscita autostradale. Esiste poi il disagio delle lunghe code di chi deve percorrere la via della zona industriale verso Noventa. Ho ricordato al sindaco di verificare se i progetti presentati dalla Provincia fossero ancora attuabili e in ogni caso di trovare la soluzione più idonea». «Speriamo questo avvenga in tempi rapidi», conclude Andreuzza, «tenendo conto del fatto che il governo nella Finanziaria dello scorso anno ha dato il via anche alla sistemazione della viabilità della rotatoria di via Calvecchia tra la bretella e il polo commerciale zona Sme. La somma dei due interventi porterebbe a una svolta». —

G.Mo.



L'ecatombe dell'edilizia

Perso un posto di lavoro su tre

Il grido di dolore delle associazioni imprenditoriali e dei sindacati di categoria
 “Sbloccate i cantieri fermi, servono decisioni sulla Gronda e un commissario per il nodo ferroviario”

di **Fabrizio Cerignale**

Immediato sblocco dei cantieri già finanziati, rapide decisioni sulla realizzazione di infrastrutture imprescindibili, come la gronda, aumento delle risorse destinate all'edilizia sanitaria e scolastica, alla lotta al dissesto idrogeologico e alla rigenerazione urbana, un commissario per il nodo ferroviario di Genova. Sono queste le immediate urgenze di un comparto, quello dell'edilizia, che da molti anni, ormai, vive una profondissima crisi. A lanciare, ancora una volta, l'allarme i presidenti delle associazioni delle imprese edili, Filippo Delle Piane (ANCE), Vito Mangano (Confartigianato costruzioni Genova) e Pasquale Meringolo (CNA Costruzioni Genova), e i segretari delle organizzazioni sindacali, Andrea Taffaria (Filca CISL), Federico Pezzoli (Fillea CGIL) e Mirko Trapasso (Feneal UIL). La situazione resta quella di «un'ecatombe che non si arresta» come la definisce Delle Piane, con numeri che parlano di un calo di 9.000 operai rispetto ai 26.000 circa iscritti nel 2009 alla cassa edile, una riduzione di oltre 60 milioni di euro annui di salario rispetto ai 250 milioni del 2009 e la chiusura di oltre 2.000 imprese iscritte rispetto alle 5.600 del 2009, circa una su tre. «Un dato che deve far riflettere – spiega Delle Piane – è che se nei primi del 2019 abbiamo perso 60 imprese e 82 lavoratori, significa che ormai le aziende hanno mediamente poco più di un addetto ciascuna, quindi si è distrutto un settore». Servono le grandi opere, spiegano, ma anche quelle medio-piccole, legate all'edilizia sanitaria e scolastica, alla messa in sicurezza del territorio, alla rigenerazione urbana. Anche perché dal più grande cantiere genovese, quello del Ponte sul Polcevera, non sono, purtroppo, arrivati grossi benefici. «Per la ricostruzione di Ponte Morandi abbiamo lasciato il passo alle imprese che lo potevano fa-

re presto e bene – spiega Delle Piane – anche se non rientravano tra le nostre aziende, ma adesso si apre la partita per il “sottoponte”, il progetto Boeri, e in questa devono entrare anche le aziende del territorio». Una scelta dettata dalla necessità di fare presto, per aiutare la città a rialzarsi, che ha avuto un costo per imprese e lavoratori. «Come organizzazioni sindacali abbiamo firmato protocolli anche innovativi con la struttura commissariale e con il consorzio per Genova – ricorda Pezzoli – ma al di là delle promesse, le ricadute occupazionali dirette non superano le 10 unità sui 150 lavoratori edili». Tra i temi al centro delle preoccupazioni, ovviamente, c'è quello della Gronda, per la quale imprese e sindacati sono pronti a mobilitarsi. «È un'opera di cui si è parlato fino troppo a lungo, di cui Genova ha bisogno – spiega Delle Piane – ma un'opera che temiamo troppe volte sia stata un po' usata come strumento politico per affermare o meno alcune tesi sostenute in varie campagne elettorali. Non vorremmo che le infrastrutture fossero utilizzate per usi impropri. Un'infrastruttura serve o non serve. Se serve si deve fare, se non serve non si deve fare. Il resto è coreografia di cui non abbiamo bisogno». Infine la richiesta di far partire le opere già pronte, come il nodo ferroviario, per il quale, però, chiedono un commissario straordinario. «Lanciamo un appello al nuovo governo – spiegano i sindacati – nominare un commissario che abbia il potere di far ripartire immediatamente i lavori. Questa è un'opera strategica anche per il Terzo Valico e qui rischiamo l'assurdo, perché non portare a termine i lavori per il nodo ferroviario genovese rischierebbe di creare un'incompiuta, di rendere inutile quell'infrastruttura. Un commissario potrebbe scongiurare il rischio di una nuova gara, che vorrebbe dire altri due anni di attesa, che non ci possiamo più permettere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I numeri**9.000**

I posti di lavoro persi rispetto ai 26.000 circa iscritti nel 2009 alla cassa edile, una riduzione di oltre 60 milioni di euro annui di salario rispetto ai 250 milioni del 2009

2.000

Sono le imprese che hanno chiuso in dieci anni erano 5.600 nel 2009, se ne sono perse una su tre

60

Sono le aziende che hanno chiuso nel 2019 con una perdita di 82 posti di lavoro, significa che ormai le aziende hanno mediamente poco più di un addetto ciascuna

Di che cosa stiamo parlando

Il grido di allarme è stato lanciato dalle associazioni delle imprese edili, Filippo Delle Piane (ANCE), Vito Mangano (Confartigianato costruzioni Genova) e Pasquale Meringolo (CNA Costruzioni Genova), e i segretari delle organizzazioni sindacali, Andrea Tafari (Filca CISL), Federico Pezzoli (Fillea CGIL) e Mirko Trapasso (Feneal UIL)