

Rassegna del 22/10/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

22/10/2019	Corriere di Verona	6	In breve - Cantieri, intesa contro la concorrenza sleale	...	1
22/10/2019	Mattino Padova	22	Casa-laboratorio ecosostenibile ecco il progetto di UniZeb	De Angelis Ludovica	2

SCENARIO

22/10/2019	Adige	15	A22: firma il 31 ottobre. O si va a gara	Do.S.	4
22/10/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	7	«Pedemontana, il cantiere causa danni alla salute»	Centin Benedetta	6
22/10/2019	Gazzettino Padova	4	Progetto pronto per il nuovo Euganeo - Così la curva sud "scende" in campo	Rodighiero Alberto	7
22/10/2019	Gazzettino Treviso	10	Odore di catrame, Zanoni alla Regione «Subito il monitoraggio nella cava»	L.p.	12
22/10/2019	Gazzettino Venezia	11	Il Porto dal nuovo ministro per affrontare le emergenze	e.t.	13
22/10/2019	Gazzettino Venezia	4	Brugnaro: «Sollevano il Mose e nemmeno ci informano»	Fullin Michele	14
22/10/2019	Giornale di Vicenza	20	Villaggio fantasma costato milioni sarà demolito - Il villaggio fantasma sarà demolito	Tollettini Ivano	15
22/10/2019	Giornale di Vicenza	23	Polveri al cantiere «Qui aria scadente come in una città»	Carollo Matteo	17
22/10/2019	Nuova Venezia	3	Musolino dal nuovo ministro descrive l'emergenza Venezia	G.Fav.	19
22/10/2019	Nuova Venezia	18	Allarme Mose, Cantone: «Sulle cerniere non escluso un conflitto di interessi»	Vitucci Alberto	20
22/10/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	16	Terremoto in autostrade cacciati altri top manager - Terremoto in Autostrade si gira pagina, giù le prime teste	Paolini Roberta	22
22/10/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	2	Navi container, porto proibito - Porto contro Capitaneria È scontro sull'ordinanza che limita i mercantili	Favarato Gianni	24
22/10/2019	Trentino	6	Edilizia, detrazione al 90% per chi ristruttura facciate	...	27
22/10/2019	Trentino	19	Nuova stazione nel 2020 nel piano di Rfi - Nuova stazione nel 2020 Ma il Comune non lo sa	G.F.P.	28
22/10/2019	Tribuna-Treviso	31	Guerra sul cementificio sindaco contro deputate «Sono imbarazzanti»	E.F.	30

IN BREVE**EDILIZIA****Cantieri, intesa contro la concorrenza sleale**

VERONA La Cassa Edile di Verona e Ance Verona hanno siglato un protocollo d'intesa congiunto per il contrasto alla concorrenza sleale nei cantieri. L'accordo è stato sottoscritto dalle principali realtà della filiera dell'edilizia locale: i segretari dei sindacati di categoria Feneal-Uil, Filca-Cisl e Fillea-Cgil, Collegio dei Geometri, Ordine degli Architetti e Ordine degli Ingegneri. «È importante intensificare il contrasto all'irregolarità nei cantieri rafforzando la collaborazione con tutti gli attori del sistema delle costruzioni», ha dichiarato il presidente di Ance Verona, Carlo Trestini.



L'INIZIATIVA

Casa-laboratorio ecosostenibile ecco il progetto di UniZeb

L'ecosostenibilità prende casa a Padova. Al Dipartimento di Ingegneria dell'Informazione i ragazzi di UniZeb – nello specifico Luca Menegazzo, team leader per l'anno 2019, Tobia Grotto, Marco Mascolini, Luca Turato e Federica Perrella – hanno presentato il progetto di una casa-laboratorio pensata per rispettare l'ambiente e i suoi abitanti.

Il progetto, nato nel 2014 sotto il nome di ZebLab – dal 2016 UniZeb – in vista della partecipazione al “Solar Decathlon Europe” (competizione che ha come punto chiave la costruzione di un edificio alimentato con energie rinnovabili) è frutto di una convenzione tra il Comune, l'Università, la Scuola Edile di Padova, l'Ance, il Servizio di Prevenzione, Igiene e Sicurezza negli ambienti di lavoro, l'Ordine degli Architetti e l'Ordine degli Ingegneri e importanti aziende del territorio ed è esclusiva dell'ateneo patavino.

La struttura ha superato la fase di progettazione e ora gli studenti della Scuola Edile si preparano alla sua costruzione a Camin, in zona industriale. La casa-laboratorio sarà costruita grazie ai materiali forniti da più di 20 aziende. Tra questi anche il “Clit”, legno lamellare particolarmente adatto per velocizzare i tempi di costruzione e con il vantaggio di essere facilmente smontabile, in

modo da poter rendere il fabbricato itinerante.

L'ambiente sarà diviso in diverse zone: patio, due zone notte, sanitari, angolo cucina, soggiorno, zona di monitoraggio. L'edificio disporrà di impianti di recupero energetico per quanto riguarda i consumi: impianto fotovoltaico con batterie di accumulo, pompa di calore innovativa con accumulo termico integrato, pannelli radianti a soffitto, ventilazione meccanica controllata con recupero di calore. A sostegno dell'impegno sull'ecosostenibilità la struttura comprenderà un impianto di fitodepurazione, ossia un sistema di depurazione naturale delle acque in cui viene sfruttata la tipica proprietà delle piante di creare un habitat adatto alla proliferazione di batteri fondamentali nella funzione di pulizia. Come accennato la casa sarà anche laboratorio: la zona di monitoraggio sarà il cuore del fabbricato e del progetto. Il locale è stato progettato per essere totalmente informatizzato e per raccogliere dati 24 ore su 24, 7 giorni su 7 tramite sensori posti in esso. In questo modo le aziende coinvolte avranno la possibilità di sperimentare qualsiasi tecnologia in cambio di feedback da parte del team. Scopo della raccolta di dati sarà quello di comprendere l'interazione tra le diverse componenti e – per citare solo alcuni punti di un lungo

elenco – lo studio del rendimento globale dell'Indoor Environmental Quality (Ieq) – indicatore generale della qualità delle condizioni interne alla struttura come ventilazione, contaminazione dell'area, livello delle frequenze elettromagnetiche –, delle prestazioni del sistema Heat Ventilation Air Conditioning and Cooling – sistema di controllo della qualità dell'aria, della temperatura e dell'umidità –, del costo energetico globale.

La struttura sarà inclusiva, priva di barriere architettoniche e quindi totalmente accessibile. Il progetto sfrutta inoltre l'innovativa tecnologia del Building Information Modelling (Bim), sistema informatico contenente un modello 3D del modulo che consente un facile scambio di informazioni tra le aziende e il team, la rilevazione e la correzione di errori in fase progettuale, un'analisi precisa della struttura e dei consumi, di pianificare manutenzioni e smaltimento dell'edificio e di controllare i materiali richiesti.

La casa-laboratorio sarà costruita in un lotto di proprietà della Scuola Edile dell'Università. Attualmente è possibile inviare la propria candidatura per la partecipazione al progetto compilando il form disponibile sul sito <http://unizeb.dii.unipd.it/>.

Ludovica De Angelis

BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI





AUTOSTRADA

Un "ultimatum" per dare seguito all'accordo approvato al Cipe e "vistato" dalla Corte dei conti. Ma in pochi giorni non è possibile liquidare i quattro soci privati

Attesa per la convocazione di tutti i soci pubblici di Autobrennero da parte della ministra Paola De Micheli. Senza affido diretto vanno persi 800 milioni di opere

A22: firma il 31 ottobre. O si va a gara

Nuova concessione: la lettera del Mit fissa i tempi. Ma è impossibile rispettarli

Nessuna convocazione, ancora, da parte della nuova ministra dei trasporti e delle infrastrutture, **Paola De Micheli**. Ma c'è una data che rappresenta un punto fermo e ricorda i celebri "ultimatum-penultimatum" di Toninelli: firma della convenzione di concessione di A22 il prossimo 31 ottobre. Altrimenti si va a gara.

I due governatori **Arno Kompatscher** (Alto Adige) e **Maurizio Fugatti** (Trentino), l'avevano incontrata il 2 ottobre scorso. Ed in quella sede la ministra del Pd che ha preso il posto del 5 Stelle **Danilo Toninelli**, aveva garantito: verso metà ottobre, ci sarà un incontro con tutti i soci pubblici di Autobrennero. Decisione rilevante, nella delicatissima partita della nuova concessione trentennale con affido diretto, cioè senza gara di evidenza pubblica, per due motivi: primo, la ministra vuole riunire tutti gli enti soci, dalla Provincia di Bolzano a quella di Modena. Non le basta interloquire con il presidente della Regione Trentino Alto Adige, Kompatscher, che i soci pubblici hanno delegato a rappresentarli nella trattativa con il governo che ha portato all'accordo di cooperazione per la gestione in house di A22 affidata agli enti territoriali; secondo, la ministra De Micheli ha preso tempo per verificare se vi siano i margini, con l'applicazione della direttiva europea del 2014 sulle concessioni autostradali, per mantenere in Autobrennero i soci privati, che detengono il 14,1575% del capitale ma non hanno potere alcuno sulle scelte strategiche. È la cosiddetta "terza via", che però Kompatscher considera giuridicamente non percorribile, alterna-

tiva sia alla liquidazione dei soci privati, imposta dall'accordo, riconosciuto con legge (decreto fiscale di fine 2017), sia all'impervia costituzione di una *newco*, la ipotizzata BrennerCorridor, che subentrerebbe ad Autobrennero.

Il cronoprogramma indicato dal Mit ha una sua coerenza. Tiene conto che il Cipe ha approvato l'accordo di cooperazione il 20 maggio scorso e che, in seguito, la delibera del Cipe è stata registrata dalla Corte dei conti. Nulla osta, quindi, a dare seguito all'accordo. Tanto più che, visto con gli occhi dei dirigenti del Mit, le concessioni in proroga sono un terreno pericoloso, su cui è già intervenuta pesantemente la procura della Corte dei conti. E, nel caso di A22, si tratta di una concessione scaduta il 30 aprile 2014, che va verso il sesto anno di proroga.

Il giorno 1 ottobre, i tecnici di Autobrennero e Regione hanno spiegato ai dirigenti del Mit che ci sono complicazioni evidenti. Una su tutte: l'impossibilità di liquidare i soci privati: liquidarli a valore patrimoniale, ad una cifra tra i 150 e i 180 milioni di euro è diventata una operazione ad altissimo rischio dopo che il procuratore regionale della Corte dei conti è sceso in campo indicando un valore massimo di 70 milioni di euro. Ma nel pomeriggio dello stesso giorno, dal Mit, firmata da **Antonio Parente**, responsabile della Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, è stata recapitata a Kompatscher una lettera

con cui si chiede ai soci pubblici territoriali di ottemperare agli impegni presi per dare seguito all'accordo, allo scopo di pervenire alla sottoscrizione, prevista per il giorno 31 ottobre. Il dirigente chiarisce che, in caso di mancata sottoscrizione, si avvierà la procedura di gara.

Si capisce, quindi, come ci sia una certa agitazione attorno al rinnovo della concessione di A22. Per capirne la portata, vale la pena ricordare cosa ci sia in gioco: **4,14 miliardi** di euro di investimenti lungo i **314 km** di arteria dal Brennero a Modena, che diventano oltre **6,5 miliardi** se si considerano le opere a sud che fanno capo ad Autostrada del Brennero spa: la bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e la Cispadana. Inoltre, nei 4,14 miliardi del piano economico-finanziario ci sono anche **800 milioni** di contributi alle sei province attraversate per opere funzionali ad A22, **400** dei quali per Trento e Bolzano. Opere attese da tempo, come la eliminazione del pericoloso calvalcavia di Ravina nel capoluogo, che verrebbero meno in caso di messa a gara. Chiuso l'incidente causato dal governatore Kompatscher, che ha prima scritto al vertice di Autobrennero, proponendosi di subentrare al cda nella trattativa per la liquidazione di privati, salvo fare subito retromarcia, resta l'incertezza legata alla scelta che farà il nuovo ministro. Gli enti pubblici soci di Autobrennero non sono stati convocati per deliberare sul valore di liquidazione dei quattro soci privati, né lo saranno entro il 31 ottobre. L'"ultimatum" del Mit resta, a meno che non intervenga direttamente la ministra. **Do. S.**





La ministra
Paola De
Micheli e il
presidente Arno
Kompatscher

«Pedemontana, il cantiere causa danni alla salute»

I residenti pronti a dare battaglia in tribunale per ottenere un risarcimento danni

MALO (VICENZA) Comitato di Vallugana di Malo: dopo l'ennesimo esposto che oggi verrà depositato in procura dall'avvocato Giorgio Destro, i cittadini sono già pronti a intentare causa civile nei confronti della società che sta realizzando la Superstrada Pedemontana Veneta, per chiedere i danni che il cantiere vicino alle loro abitazioni sta provocando alla loro salute, allegando i certificati e la documentazione medica e pronto soccorso a cui sono ricorsi in questi mesi. E la richiesta danni complessiva, allora, potrebbe essere ingente.

Non mollano affatto i residenti di Vallugana che stanno dando battaglia alla grande opera viabilistica che ha stravolto la loro quotidianità. In sei, la settimana scorsa, sono stati costretti a ricorrere al pronto soccorso di Santorso per malori e disturbi dovuti, a loro dire, all'aria respirata, impregnata di una sottile polvere dovuta alle lavorazioni in corso e chiamata «smerino».

«Una grande nuvola di polvere che si è alzata in tutta l'area» avevano raccontato i cittadini. Che hanno replicato, senza peli sulla lingua, alla Regione Veneto che riguardo ai giorni in cui avevano registrato malesseri e difficoltà respiratorie aveva sentenziato come, in base alle rilevazioni Arpav, «i dati erano in linea con quelli monitorati nelle altre stazioni fisse della Provincia di Vicenza», aggiungendo

che «il cantiere non aveva prodotto alterazioni di rilievo alla concentrazione delle polveri».

Per i residenti però non corrisponde a verità. «Affermare che non ci sia una correlazione tra quanto avvenuto e le polveri provenienti dal cantiere risulta non solo offensivo nei confronti dei cittadini che hanno accusato malori - scrivono in un comunicato - ma risulta pure lontano dalle evidenze empiriche che raccontano tutta un'altra storia». E ancora, in merito al fatto che la «Regione comunemente assicura il costante controllo della situazione», il comitato ha espresso «oggettive perplessità, come dimostrano foto, video, referti, dati raccolti in un triennio, non solo nell'ultima settimana, perfino riferiti al giorno successivo della diffusione della nota in cui si sostiene il contrario».

Già oggi l'avvocato Giorgio Destro depositerà un esposto in procura a Vicenza, con la documentazione rilasciata dall'ospedale, per i sei che sono dovuti ricorrere al pronto soccorso. Destro assieme alla collega Serena Pomaro hanno già ottenuto il mandato per intentare causa civile (per ciascuna famiglia) per ottenere dalla Spv un risarcimento dei danni «per l'inquinamento acustico ed ambientale derivanti dall'attività cantieristica in corso».

Benedetta Centin

© RIPRODUZIONE RISERVATA

6

I cittadini che sono dovuti ricorrere alle cure del pronto soccorso

Le ruspe

Uno dei cantieri vicentini della strada Pedemontana. I residenti sono sul piede di guerra: sostengono che provochi danni alla salute



Stadio Curva sud a 6 metri dal campo, i tifosi: «Finalmente»



Progetto pronto per il nuovo Euganeo

ALL'INGLESE Spettatori a ridosso del campo nel futuro Euganeo. Miola e Rodighiero alle pagine IV e V

Il “nuovo” Euganeo

Così la curva sud “scende” in campo

L'altra novità del progetto riguarda le barriere, in vetro e non più in plexiglass, posizionate tra il terreno e gli spalti: saranno alte un metro e dieci centimetri

**LUNGO INCONTRO
TRA L'ARCHITETTO
MURATORI E BONAVINA
PER DEFINIRE
LE LINEE GUIDA
DELL'INTERVENTO**

**L'ASSESSORE: «ENTRO
IL 5 DICEMBRE
ARRIVERANNO
TUTTE LE RISORSE
NECESSARIE
PER I LAVORI»**

L'INTERVENTO

PADOVA La curva sud praticamente attaccata alla porta e le barriere tra il campo e gli spalti fatte in vetro e alte appena 1 metro e 10 centimetri. Sono queste le principali novità legate al progetto del nuovo Euganeo. Ieri mattina, infatti, l'architetto Giulio Muratori, che con il suo studio sta affiancando gli uffici comunali nella progettazione preliminare, ha avuto un lungo in-

contro con l'assessore allo sport Diego Bonavina durante il quale ha illustrato le linee guida del progetto che dovrà essere pronto entro e non oltre la fine di novembre.

L'ASPETTO ECONOMICO

«Quello che posso dire - ha spiegato Bonavina al termine della riunione - è che i tempi verranno rispettati e che, entro il 5 dicembre, arriveranno anche le risorse necessarie per realizzare il progetto». Palazzo Mo-

roni, infatti, può contare sui 2 milioni di euro messi a disposizione dal Bando periferie. A que-



sti si aggiungono le risorse che arriveranno dal Credito sportivo (altri 3 milioni di euro) e dalla Fondazione Cassa di risparmio (800.000 euro).

«Posso rivelare, però, che i tifosi verranno accontentati nella loro richiesta più pressante – ha detto ancora l'assessore – perché la curva sud, che attualmente dista dalla porta circa 60 metri, a lavori finiti sarà posizionata a 6 metri, dieci volte in meno». Lo stesso Bonavina ha poi avuto un incontro tecnico legato al nuovo progetto. L'intervento, infatti, richiede una serie di autorizzazioni relative alla sicurezza del nuovo impianto.

COME IL "NEREO ROCCO"

L'altra novità riguarda, invece, le barriere poste tra il campo di gioco e gli spalti. Barriere che attualmente sono alte 2.2 metri e realizzate in plexiglass. Nel nuovo stadio, invece, saranno uguali a quelle del Nereo Rocco di Trieste: in vetro e alte appena un metro e 10 centimetri. Una soluzione che permetterà di re-

cuperare i posti a sedere più vicini al campo, attualmente non utilizzabili. Per quanto riguarda il primo stralcio, il progetto del Comune contempla la realizzazione della nuova curva sud, di due palazzetti dello sport, dei corpi di collegamento tra le varie aree dello stadio, dei nuovi servizi igienici e l'abbellimento delle facciate esterne. Avendo l'amministrazione optato per l'appalto integrato, l'impresa che si aggiudicherà i lavori dovrà realizzare anche il progetto esecutivo. In tutti i casi, i lavori dovrebbero iniziare la prossima estate per terminare a settembre 2021, in tempo per l'inizio del campionato.

In questi giorni sono in corso anche trattative tra il Comune e un paio di aziende che sarebbero interessate a sostenere i costi della curva Nord e il relativo impianto al coperto dedicato all'arrampicata libera. Una di queste avrebbe anche presentato un'offerta ufficiale.

IL PIANO DI BONETTO

L'intervento farà, inevitabilmente, venire meno il progetto annunciato un anno fa dall'ex presidente biancoscudato Roberto Bonetto. Il piano, dal valore di circa 100 milioni di euro, prevedeva l'abbattimento a stralci dello stadio attuale che avrebbe dovuto essere sostituito da una struttura del tutto simile allo stadio Benito Stirpe di Frosinone, realizzato interamente in tubi innocenti. Una volta costruito, il "nuovo Euganeo" avrebbe dovuto avere una capienza complessiva di 16.500 posti a sedere. La sostenibilità economica dell'operazione sarebbe stata garantita da una serie di strutture che dovevano sorgere attorno allo stadio: un retail park (guai, però, a chiamarlo centro commerciale), un centro di medicina sportiva, un ristorante, un hotel, una foresteria per il settore giovanile, campi da calcio e da calciotto.

Alberto Rodighiero

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I prossimi stralci

Palazzetto, impianto polifunzionale e riqualificazione delle tribune

(al.rod.) A luglio l'amministrazione Giordani ha inserito all'interno dell'Elenco annuale dei lavori pubblici 2019 il progetto di trasformazione dell'Euganeo. Nello specifico sono stati inseriti nel documento di programmazione i tre stralci funzionali in cui è stato suddiviso il piano. Il primo riguarda la costruzione del nuovo palazzetto per il basket e parte della nuova curva Fattori (importo complessivo

di 2.500.000 euro). Il secondo stralcio, invece, prevede la costruzione del nuovo palazzetto polifunzionale e parte della nuova curva Fattori (importo 2.300.000 euro). Il terzo, infine, contempla la riqualificazione delle tribune (importo complessivo di 1.000.000 euro). La prossima estate partiranno i lavori del primo e del secondo stralcio che sono stati accorpatisi in un unico intervento.

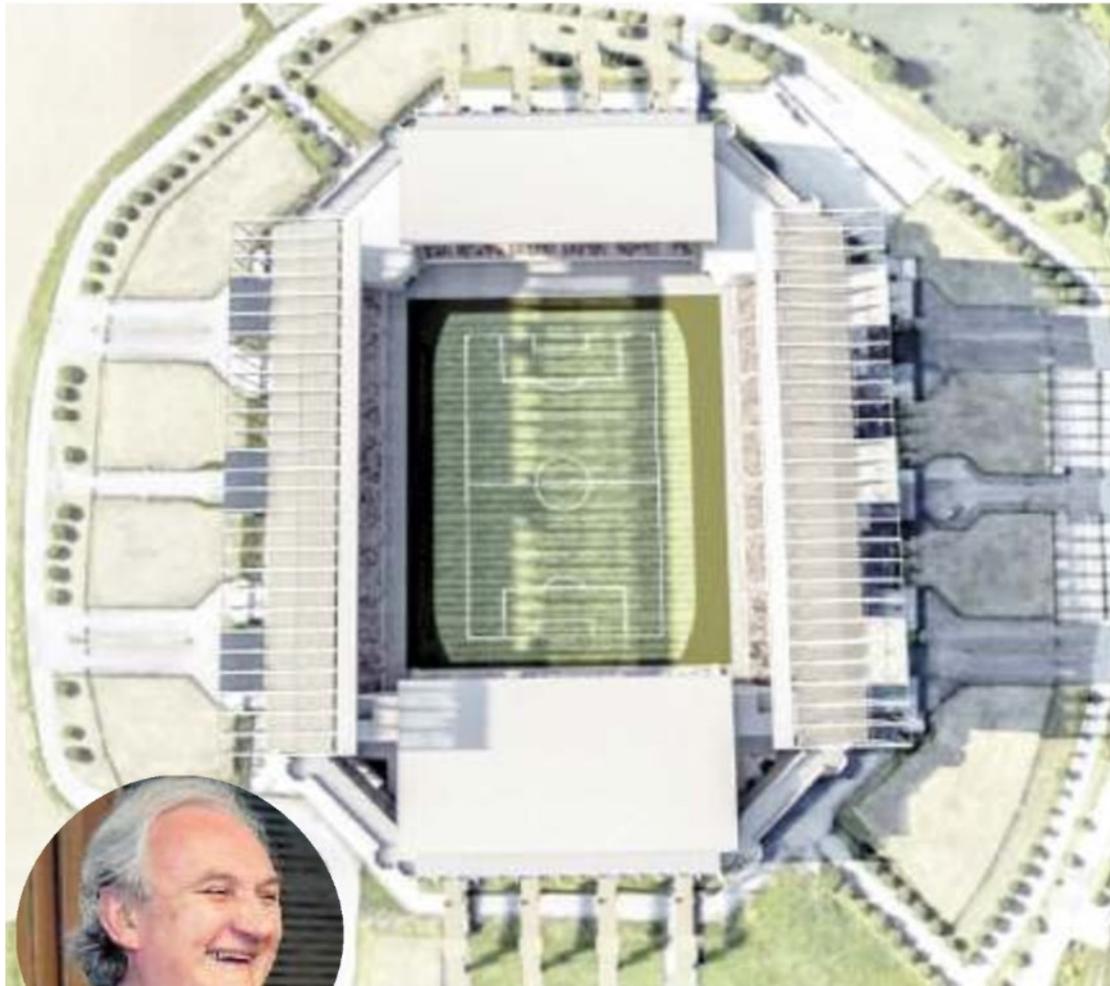


LA TEMPISTICA L'intervento avrà inizio la prossima estate e dovrebbe concludersi nel settembre 2021, in tempo per l'inizio del campionato



DA REALIZZARE L'impianto per le arrampicate e il palazzetto del basket





L'ABBELLIMENTO Il progetto per il “nuovo” stadio Euganeo prevede la curva sud distante appena sei metri dal campo di gioco e le barriere di protezione in vetro. Nel tondo l'architetto Muratori

Odore di catrame, Zanoni alla Regione «Subito il monitoraggio nella cava»

PAESE

Un forte odore di catrame. Persistente, secondo il consigliere regionale del Partito Democratico Andrea Zanoni, ormai da una ventina di giorni nell'area tra Paese, Morgano e Badoere. Per questo, il consigliere ha chiesto alla Regione di monitorare eventuali fuoriuscite di sostanze nocive dall'impianto di asfalto di Paderello. «Sostanze potenzialmente nocive e cancerogene per salute e ambiente - sottolinea Zanoni - Per questo invitiamo Usl e Arpav a fare un monitoraggio e, se già effettuato, a comunicarne subito gli esiti». Nell'interrogazione a firma anche dei consi-

glieri Graziano Azzalin, Bruno Pigozzo, Claudio Sinigaglia, Anna Maria Bigon e Cristina Guarda, si avanza il sospetto che queste emissioni provengano dall'impianto di produzione di asfalti di via Vecelli, nella cava Biasuzzi. «Da tempo sindaci e cittadini protestano anche perché i macchinari si trovano a pochi metri dalla falda affiorante della cava». Gli impianti di conglomerati bituminosi come questo, prosegue Zanoni, rientrano tra le "industrie insalubri di prima classe", «con gli operatori che rischiano di venire a contatto con sostanze chimiche che si liberano durante la lavorazione, gli "idrocarburi policiclici aromatici", alcuni dei quali sono ricono-

sciuti pericolosi o addirittura cancerogeni». Il consigliere, che è anche vicepresidente della commissione Ambiente in Regione, ricorda che l'autorizzazione rilasciata dalla Provincia prevede il monitoraggio delle emissioni in atmosfera, con precisi limiti per numerosi inquinanti. «Trovo perciò bizzarre le affermazioni di uno dei responsabili dell'impianto che avrebbe liquidato il tutto descrivendo come semplice vapore acqueo l'emissione in atmosfera provenienti dall'imponente camino. Considerata la situazione anomala che va avanti da tre settimane, cosa ha intenzione di fare la Regione per assicurare i residenti e tutelare la loro salute?». (l.p.)



Il Porto dal nuovo ministro per affrontare le emergenze

► **Il presidente Musolino con i colleghi degli altri scali da Paola De Micheli**

PORTO

MESTRE Dopo le assicurazioni di Roberto Morassut, sottosegretario del ministero dell' Ambiente guidato da Sergio Costa, anche il nuovo ministro dei Trasporti Paola De Micheli ha detto di essersi presa a cuore le sorti del porto di Venezia, quello per le crociere e quello commerciale. L'incontro dei presidenti dei porti italiani con il nuovo responsabile dei Trasporti e delle Infrastrutture che lo scorso 5 settembre ha sostituito il grillino Danilo Toninelli, è stato positivo almeno a giudicare dai commenti di corridoio: il ministro, esponente del Pd, si è dimostrato molto preparato sul dossier veneziano e ha detto che, anche come manager e imprenditrice, capisce la necessità di superare gli ostacoli burocratici perché i porti italiani devono essere competitivi sui mercati internazionali.

Pino Musolino, presidente

dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settenzionale, che guida Venezia e Chioggia, ha ribadito l'emergenza specifica di Venezia che rischia l'interramento dei canali portuali perché non può scavarli pur avendo stanziato le risorse necessarie, e questo a causa della mancata approvazione del nuovo Protocollo fanghi, oltre che del Piano morfologico della laguna e del mancato avvio dei lavori per realizzare la barriera che dovrà impedire ai fanghi della cassa di colmata B di continuare a sciogliere in acqua. La ministra De Micheli ha dimostrato di conoscere il problema e di voler entrare presto nel merito.

Il sottosegretario dell' Ambiente Morassut proprio riguardo al Protocollo fanghi, alla fine dell'udienza in commissione parlamentare Ambiente di dieci giorni fa, aveva detto al parlamentare veneziano del Pd Nicola Pellicani che il ministro Costa intende approvare il nuovo Protocollo fanghi entro la fine dell'anno consentendo così al porto veneziano di scavare i canali e riportarli alla profondità necessaria per far transitare le navi. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PORTO Il presidente dell'Autorità portuale Pino Musolino



Brugnaro: «Sollevano il Mose e nemmeno ci informano»

**«CE LA FACCIAMO
MALGRADO LORO»
POI SULLA SEPARAZIONE:
«CHI VA PER I FATTI SUOI
NELLA CAPITALE
NON LO CONSIDERANO»
IL SINDACO**

VENEZIA Non ce l'ha con Roma matrigna, perché continua a professarsi "filogovernativo", ma nel sindaco Luigi Brugnaro sono evidenti alcuni segnali di stanchezza e disappunto su come stanno andando le cose a Venezia. Il suo dente avvelenato si chiama gestione della laguna, poiché le competenze sulle acque sono di altri enti e il Comune non può dire la sua, nonostante cerchi, anche nel campo delle maree, di fare del proprio mezzo con personale ultra qualificato, modelli di previsione avanzati e risorse che non sono mai sufficienti. La goccia che ha fatto traboccare il vaso risale a qualche giorno fa.

COMPETENZE SU MOSE E LAGUNA

«Noi i compiti per casa li abbiamo fatti, abbiamo investito molto sul Centro maree. Le previsioni le vogliamo fare in casa per poter dire a tutti, cittadini e turisti, come comportarsi e dove passare in caso di acqua alta. Di fatto - attacca - non ci aiuta nessuno. Poi leggo sui giornali che faranno il 4 novembre una prova generale delle paratie del Mose. Non ne sapevamo niente, quando la Legge dice che entro il 2015 i poteri di salvaguardia sarebbero dovuti passare al Comune, alla Città metropolitana. Bastava un decreto del Presidente del Consiglio: non lo ha fatto nessun Governo, ma tutti pontificano su Venezia. Venezia la chiamano resiliente per questo, perché ce la facciamo malgrado loro. Questo è un dato di fatto».

POLEMICHE E BASTA

Poi continua: «Mose e scavo dei canali portuali sono fondamentali per la nostra vita, ma non li gestiamo noi. I cittadini lo sanno, teniamo duro perché vogliamo essere filogovernativi

malgrado tutto, dimostriamo che siamo noi a prevedere le maree con la massima precisione possibile. Abbiamo rischiato l'anno scorso un altro 1966 se il vento poi non ci avesse poi "salvati". Il mare si sta alzando stiamo solo chiedendo di partecipare non vogliamo dar patenti a nessuno, ma non si può non dire le cose almeno ai cittadini. Vedo tante volte polemiche strumentali, che ci diano una mano da Roma, invece, devono capire che siamo tutti compatti perché la vita di questa città è sull'acqua».

Il sindaco ha poi manifestato solidarietà con i lavoratori portuali che hanno proclamato tre giorni di sciopero per chiedere lo scavo dei canali: «C'è una cultura ambientalista estremista che ritiene che la natura sia intoccabile. È sbagliato. Il contadino ara la terra, diversamente arrivano le piante infestanti».

UNITI SI VINCE

Infine, Brugnaro torna - senza citarlo mai - sul referendum del primo dicembre, partendo da lontano.

«Non si può prescindere dai cittadini di Venezia - afferma - e quanto dico Venezia dico Venezia metropolitana. Lo dico perché sia chiaro: se siamo tutti insieme siamo forti, se qualcuno invece pensa di poter andare per i fatti suoi non viene proprio considerato. Io faccio la mia parte sempre, ma dobbiamo essere uniti a prescindere da chi governa. Sulle acque, Roma non ci ha capito niente e vedo spesso un'arroganza incredibile. Vengono - conclude - studiano dall'elicottero poi vanno via e lasciano i danni che hanno trovato. Poi ci sono i servi, perché sono nominati, vengono messi lì e abbozzano, ti raccontano le favole. Nella realtà stiamo perdendo i traffici: perdiamo le navi perdiamo il lavoro perdiamo quello che ci spetta di diritto, poter competere con le altre città del mondo basandoci sulle nostre capacità. Qui giochiamo una partita a tennis con uno zaino da 100 chili sulle spalle».

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ALTAVILLA. Nel 2005 iniziava la costruzione di sei palazzine che è arrivata alla posa del tetto e poi i lavori sono stati definitivamente sospesi

Il villaggio fantasma sarà demolito

Costruito al grezzo e abbandonato, dopo 14 anni ha un valore di 280 mila euro, ma le banche avevano erogato un mutuo per 2 milioni. Esecuzione di Mps

Alcuni privati hanno ottenuto dal giudice la condanna di Cti Italia a trasferire la proprietà

Ivano Tolettini

La storia del villaggio fantasma di via Portule ad Altavilla, dove nel 2005 iniziarono i lavori mai completati del "piano Rolle" su sette lotti per realizzare 31 unità abitative al confine con Sant'Agostino di Vicenza, conosce l'ennesimo colpo di scena. È una perizia che azzerava il valore dei fabbricati grezzi perché dal 2005 non viene fatta la manutenzione.

Il giudice civile Eloisa Pesenti di recente ha ordinato all'immobiliare "Cti Italia srl", titolare dell'area, di trasferire la proprietà del quinto lotto, con sei appartamenti, ai coniugi Rodolfo e Sonia Zanella, ai figli Isabella e Giampietro, e all'immobiliare Ma.Ros." di Mariano Ruaro, tutti assistiti dall'avvocato Cristina Zanini di Vicenza. Intanto, il perito incaricato da Mps - che ha surrogato il mutuo ipotecario di importo milionario a suo tempo concesso da Hypo Tirol Bank a "K2 Costruzioni srl" -, di stimare il valore dell'area di 15.536 metri quadrati, ha concluso che non vale più di 289 mila euro. Eppure gli immobili al grezzo sono arrivati al tetto. Ma visto il degrado, la soluzione migliore è la demolizione.

Già, ma chi si accollerà il costo? La banca, assistita

dall'avvocato Fabio Sebastiano della città, ha ottenuto il pignoramento di cinque dei sette lotti: sul 7° per ora non è stato trascritto, mentre il 6° è di proprietà degli Zanella che chiedono la permuta con il 5° lotto che hanno edificato.

La vicenda è complessa per i numerosi passaggi civili e amministrativi. Con risvolti anche penali. Il primo fotogramma del lungometraggio è scattato il 5 giugno 2002 quando i proprietari presentano al Comune la domanda per le opere di urbanizzazione. Sedici mesi più tardi, il 9 ottobre 2003, i privati e l'impresa edile "F.lli Ruteni", quest'ultima per conto di Albino Rolle e in rappresentanza dell'acquirente "Immobiliare Serena", stipulano la convenzione in base a cui i lotti 1°, 2°, 3°, 4°, 6° e 7° sono di proprietà dell'impresa "F.lli Ruteni" e il 5° degli Zanella e dell'immobiliare Ma.Ros". Si arriva al 13 novembre 2003 quando privati e Comune sottoscrivono la convenzione per le opere di urbanizzazione: con Rolle e gli Zanella che cedono gratuitamente al Comune terra per il verde pubblico. Dodici giorni dopo l'immobiliare Serena compra da Rolle tutta l'area che ricade nel piano d'interventi e nel 2005 avvia i lavori di sei delle sette palazzine.

Intanto, "Immobiliare Serena" firma 18 preliminari, incassa 600 mila euro e il Comune rilascia il permesso di costruire agli Zanella sul lotto 5°.

Un anno dopo, nel novembre 2006, "Immobiliare Serena" vende a "K2 Costruzioni srl", che si accolla il mutuo,

l'intera area. Intanto, la crisi del mattone morde, Hypo Tirol Bank, creditrice di 2,1 milioni verso "K2 Costruzioni", spinge per far ripartire il cantiere nel frattempo bloccato con i sette edifici arrivati al tetto, ma ogni tentativo viene frustrato. Il cantiere si blocca e da allora è cresciuta soltanto la vegetazione. Oltre alle periodiche lamentele dei residenti di via Portule per allagamenti favoriti dall'abbandono del cantiere. Tra l'altro, chi aveva versato le caparre aveva presentato la denuncia per truffa in procura della Repubblica tra il 2007 e il 2008. Quindi "K2 Immobiliare" vende l'area lottizzata alla "Cti Italia" di Marghera, rappresentata da Salvatore Valente. Quest'ultimo nel 2012 firma un accordo quadro con i privati per far riacendere le ruspe ed entra in gioco Mps, che lo finanzia con 1,5 milioni per estinguere il debito con Hypo. Ma il cantiere non riparte, anzi la situazione si incancrenisce.

Che cosa accadrà dopo che il giudice Pesenti ha dato ragione all'avv. Zanini per conto degli Zanella, sul 5° lotto, per perfezionare il contratto con "Cti Italia"? L'arch. Stefano Barbi per Mps, che ha pignorato cinque palazzine, ha stimato il compendio 289 mila euro: il valore della terra. Dunque, il villaggio fantasma dovrà essere demolito. Chi tirerà fuori i soldi? ●





Il villaggio fantasma di via Portule ad Altavilla: i lavori iniziati 14 anni fa non sono mai stati ultimati

MALO. Il comitato di Vallugana replica alle rassicurazioni della Regione

Polveri al cantiere

«Qui aria scadente come in una città»

L'Arpav ha rilevato nella zona dei lavori della Spv livelli di pm 10 in linea con quelli di Vicenza, decima in Italia per smog. «Ma questa è un'area verde»

Matteo Carollo

«Affermare che il cantiere non produce effetti perché presenta valori di concentrazione delle polveri in linea con quelli della provincia, significa paragonare una zona in piena area verde con i dati rilevati nelle città». È la replica del comitato Vallugana di Malo alla Regione dopo le dichiarazioni legate ai malesseri di sei residenti nell'area del cantiere della Superstrada pedemontana veneta, che hanno dovuto rivolgersi all'ospedale con bruciore alla gola e agli occhi, tosse, difficoltà respiratorie.

«Vallugana risultava essere un'area incontaminata, prima dei lavori», sottolineano i residenti, secondo i quali il fatto che i valori di pm10 nell'area, misurati dall'Arpav, siano pari quelli del resto della provincia non rappresenta un segnale positivo: Vicenza, in una classifica di Legambiente redatta su dati Arpav, è risultata essere la decima città più inquinata d'Italia. Lo scorso 14 ottobre alcuni abitanti nella zona avevano dovuto rivolgersi al pron-

to soccorso di Santorso.

«Dagli esami effettuati sono stati accertati valori alterati inerenti lo scambio gassoso, quindi anche legati all'ossigeno», prosegue il comitato. Gli attivisti spiegano poi come, in base ai dati in loro possesso, i valori di polveri sottili nell'aria, il giorno dei malesseri, fosse pari, in media, a 61 microgrammi per metro cubo, valore che secondo l'Arpav indica una qualità dell'aria "scadente". Il comitato, che ha installato in zona, di propria iniziativa, in collaborazione con l'Università di Stoccarda, alcune centraline per la misurazione delle pm10, spiega di aver accertato dei picchi nei valori la stessa giornata. Gli attivisti, che spiegano di essere in possesso di video e foto che testimoniano la propagazione di polveri da diversi mesi e anni, criticano anche le tempistiche dei controlli.

«È vero che il 19 settembre è stata installata una centralina Arpav per la rilevazione delle polveri, ma va ricordato che siamo al terzo anno di lavori - precisano gli attivisti -. Inoltre, se non ci fosse stato il

proseguo dei lavori in località Vallugana dopo la variante e dopo il dissequestro del cantiere del luglio scorso, i lavori si sarebbero conclusi senza nessun dato a disposizione, oltre a quello fornito dal concessionario». I residenti puntano il dito anche contro gli idranti installati per abbattere le polveri. «È vero che negli ultimi giorni, a seguito degli eventi del 14 ottobre, i residenti hanno notato e registrato maggiori attività atte a bagnare le polveri ed evitare la loro propagazione - spiegano il comitato -. Da un lato questo significa che la produzione e la propagazione delle polveri è un problema reale. Dall'altro, però, come dimostrano le numerose testimonianze video e foto dei residenti, se tali strumentazioni venissero effettivamente utilizzate quotidianamente, le nuvole di polveri provenienti dal cantiere e visibili anche in lontananza non sarebbero presenti». I residenti spiegano di aver filmato, anche il 17 ottobre, attività di movimentazione delle polveri senza irrigatori azionati. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Foto di fumi dal cantiere della Pedemontana a Vallugana



Altre immagini scattate dai residenti dell'area del cantiere

IL VERTICE A ROMA

Musolino dal nuovo ministro descrive l'emergenza Venezia

Paola De Micheli, che ha sostituito Toninelli, incontra le Autorità di sistema
«L'ho trovata preparata sul nostro dossier, verrà presto in laguna»

Lo scalo veneziano rischia l'interramento se non si procede allo scavo dei fanghi

ROMA. Ieri, per la prima volta da quando si è insediata, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli – succeduta a Danilo Toninelli – ha convocato e incontrato i presidenti delle quindi autorità portuali italiane. Anche per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia, Pino Musolino – pressato da una serie di problemi da risolvere in laguna che vanno dal nuovo Protocollo fanghi, e i dragaggi dei canali industriali, fino agli accessi alternativi al passaggio davanti San Marco delle grandi navi da crociera – era il primo incontro con il neoministro. Un incontro a cui partecipavano anche gli altri 14 presidenti di porti italiani, ognuno con i suoi problemi da sottoporre. E così ha fatto Musolino, sottolineando, quando è stato il suo turno di parlare, che il porto di Venezia non può essere l'unico a non poter garantire i normali dragaggi di manutenzione che garantiscono la corretta

navigabilità in sicurezza.

Il ministro Paola De Micheli, a sua volta, ha risposto direttamente a Musolino alla quale ha riconosciuto di essersi dimostrata «molto preparata anche sul dossier veneziana», aggiungendo «come sulla base della sua esperienza di manager e imprenditrice» di capire «la necessità di superare gli ostacoli burocratici perché i porti italiani devono essere competitivi sui mercati internazionali». Il presidente Pino Musolino nel suo intervento ha evidenziato «l'emergenza specifica di Venezia che rischia l'interramento perché non può scavare pur avendo stanziato le risorse necessarie. La ministra ha dimostrato di conoscere il problema e di voler entrare nel merito». Dalle parole del ministro sul «caso Venezia» si evince che è sua intenzione convocare uno specifico incontro sulla situazione delle infrastrutture e sulla portualità, commerciale e passeggeri, in laguna. Un incontro che, tanto Musolino quanto i rappresentanti degli operatori e dei lavoratori del porto – che con lui condividono una forte preoccupazione per il futuro dei traffici

del porto commerciale che rappresenta uno dei tre capisaldi dell'economia veneziana, insieme a turismo e servizi – si augurano avvenga il prima possibile, in modo da sbloccare la sostanziale paralisi dei traffici delle navi commerciali più grandi e con pescaggio maggiore che, se la situazione non si sbloccherà a breve, finiranno per saltare del tutto lo scalo veneziano, dirottando il loro traffici sui vicini porti di Trieste, Capodistria (Koper) e Ravenna presenti nell'Alto mare Adriatico. Ieri mattina, prima di andare all'incontro convocato dal ministro Paola De Micheli, ha fatto una visita al ministero dell'Ambiente, competente per quanto guarda la messa a punto del nuovo Protocollo dei fanghi, senza il quale non si può procedere al dragaggio dei canali e al conseguente smaltimento dei sedimenti scavati.

Un passaggio che è servito a «riportare in evidenza la questione del protocollo fanghi» al ministro Sergio Costa che a differenza della De Micheli era ministro dell'Ambiente anche nel precedente Governo. —

G.Fav.



Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli

Allarme Mose, Cantone: «Sulle cerniere non escluso un conflitto di interessi»

Ultima lettera del presidente dell'Anac che torna a fare il giudice. «Ma il Provveditorato ha l'obbligo di controllare»

Il ruolo dei tre membri della commissione L'esposto dei commissari

Alberto Vitucci

«Non può essere escluso che si possano configurare ipotesi di conflitto di interesse e incompatibilità dei membri della commissione di gara per le cerniere del Mose. La stazione appaltante ha l'obbligo di verificare l'insussistenza delle cause ostative». È l'ultimo atto firmato dal presidente dell'Anac Raffaele Cantone sulla vicenda Mose. Da ieri Cantone è tornato a fare il magistrato e ha lasciato l'Autorità, voluta dal governo Renzi nel 2014, pochi mesi prima dello scandalo e del commissariamento del Consorzio Venezia Nuova.

E ha inviato ai commissari del Mose da lui nominati, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, e al Provveditorato alle Opere pubbliche la sua risposta ai dubbi sollevati proprio dai commissari sulla nomina della commissione per un appalto da 34 milioni di euro per rifare le cerniere del Mose.

Si metteva in discussione il ruolo dei due ingegneri, Susanna Ramundo e Giorgio Berti e della responsabile del procedimento (Rup) che ricopre il ruolo di vice provveditore, Cinzia Zincone. Per i primi due Cantone usa parole piuttosto pesanti: «Posso-

no essere considerati rilevanti gli incarichi svolti dagli ingegneri Ramundo e Berti, perché le loro attività potrebbero determinare il configurarsi di una fattispecie di incompatibilità o conflitto di interessi ai sensi della legge 50 del 2016». «La valutazione finale», aggiunge il magistrato, «spetta però al Provveditorato». Quanto alla Zincone, il ruolo di Responsabile unico del procedimento è di regola incompatibile con le funzioni di commissario di gara e presidente della commissione giudicatrice». Anche se, aggiunge, la dottoressa Zincone pur essendo responsabile del procedimento non ha avuto un ruolo attivo nella predisposizione della documentazione di gara e non è intervenuta nelle precedenti attività per realizzare i gruppi cerniera connettore del Mose».

Vicenda ingarbugliata. Che adesso attende una soluzione. Potrebbe essere il nuovo Provveditore, la cui nomina è attesa per i prossimi giorni da parte del nuovo governo e dal ministro Paola De Michèle, a certificare che tutto è in regola. Lo dovrà fare, come spiega Cantone, «motivando la decisione».

Secondo il provveditorato si tratta di un problema superabile. Ma il rischio è che si dia il via libera a una procedura che poi potrebbe essere dichiarata illegittima e impugnata al Tar. Si tratta di 34

milioni di euro, necessari a finanziare interventi di modifica delle cerniere e studiarne modalità di impiego che ne garantiscano a differenza di quelle attuali, una maggiore tenuta e durata nel tempo.

Le cerniere del Mose, cuore nevralgico del sistema, sono state costruite dieci anni fa nelle officine della Fip di Selvazzano, società di proprietà della Mantovani, la maggiore azionista del Mose adesso esclusa dai lavori. Si erano verificato danni e criticità, corrosione e difetti segnalati anche dai periti metallurgici del Provveditorato. Ecco allora la gara. Per affidare un incarico, della durata di dieci anni, per sistemare quella parte «ammalorata» e sommersa della grande opera.

Ma chi deciderà a chi affidare l'appalto? Secondo la segnalazione che era stata inviata a Roma, i due tecnici indicati dall'ex provveditore Roberto Linetti si ponevano in conflitto di interesse. Una, la Ramundo, per aver collaborato con il Rina, Registro navale italiano, che per primo aveva consegnato al Provveditorato una perizia di consulenza sullo stato delle cerniere. Il secondo, l'ingegnere Giorgio Berti, dirigente della Comar, per aver preso parte alle fasi di realizzazione di quelle cerniere che adesso devono essere sistemate. Un groviglio da risolvere. Uno dei tanti del Mose. —

BY NC ND ALGUNI DIRITTI RISERVATI

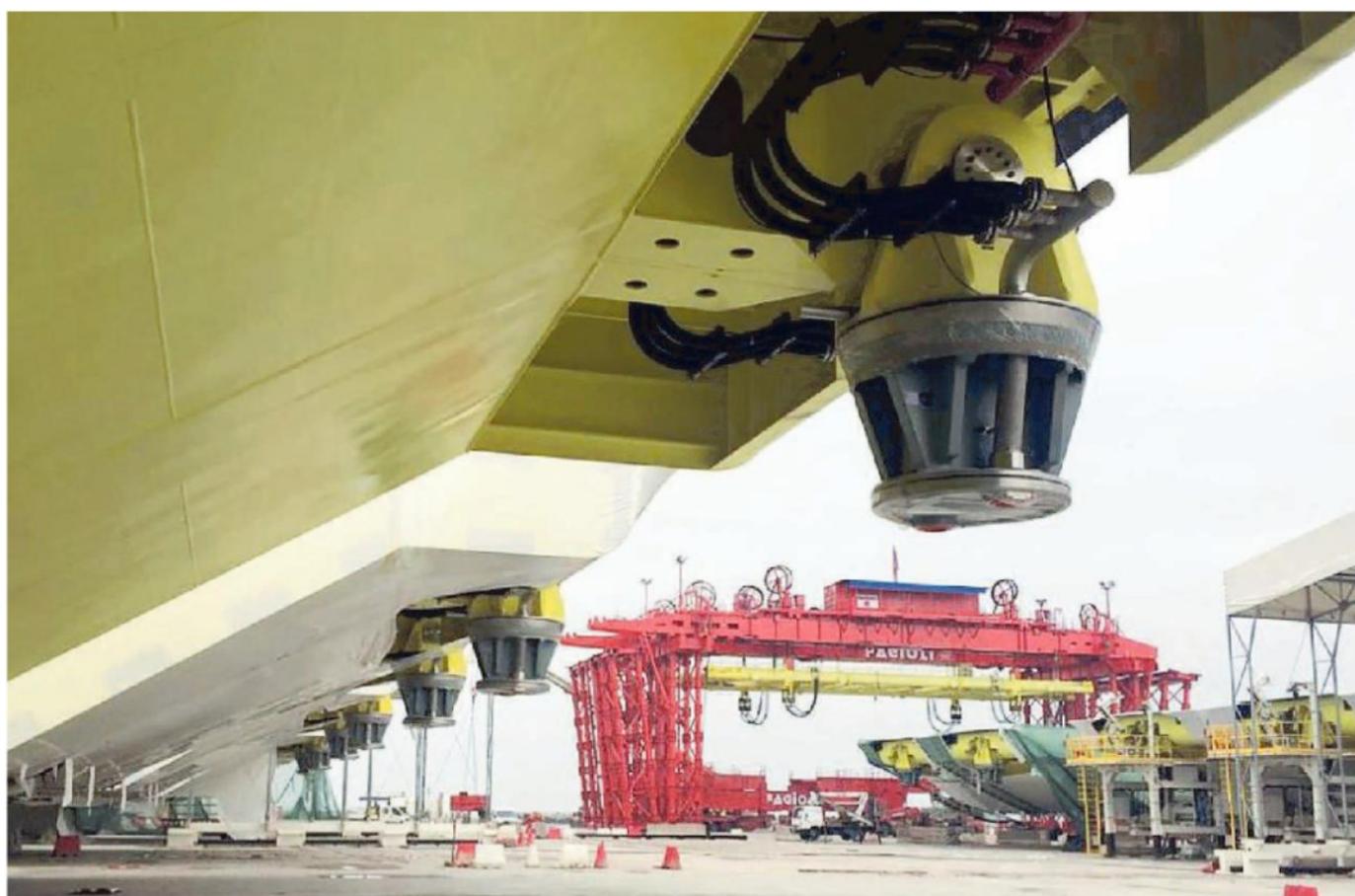




IL NODO

Servono 34 milioni per metterle a posto

Nella foto grande: una cerniera delle paratoie del Mose prima di essere installata in bocca di porto a Malamocco. Nella foto piccola: il presidente dell'Anac Raffaele Cantone



TERREMOTO IN AUTOSTRAD CACCIATI ALTRI TOP MANAGER

PAOLINI / A PAG. 16

DOPO LA TRAGEDIA DI GENOVA

Terremoto in Autostrade si gira pagina, giù le prime teste

Licenziati due alti dirigenti di Aspi, sospesi dal lavoro altri due uomini di punta
Luciano Benetton per primo aveva chiesto pulizia, poco dopo silurato Castellucci

Allontanati Michele Donferri Mitelli e Paolo Berti, indagati per la strage del Morandi
Roberta Paolini

PADOVA. La terra continua a tremare sotto Autostrade. Dopo la scossa tellurica che ha fatto cadere Giovanni Castellucci dal vertice di Atlantia, la holding che controlla Aspi e il cui azionista di maggioranza relativa è Sintonia-Edizione dei Benetton, altri manager potrebbero essere allontanati.

Il percorso di rinnovamento, di cambiamento e riorganizzazione di Autostrade parte in realtà a febbraio del 2019 con l'insediamento del nuovo consiglio di amministrazione e l'arrivo di Roberto Tomasi al vertice del concessionario. L'operazione di riorganizzazione è sfociata in un nuovo assetto della società con la nascita di nuove direzioni per la gestione e lo sviluppo della rete di Aspi già a partire da agosto del 2019. Ma le notizie che arrivano dalla Procura di Genova sull'inchiesta relativa al crollo del Ponte Morandi, avvenuto il 14 agosto 2018 e nel quale hanno perso la vita 43 persone, potrebbero condurre ad un'accelerazione in questo percorso di rinnovamento.

Si ricorderà che il 14 di settembre, dopo le sconcertanti intercettazioni, l'azionista Edi-

zione prese una posizione durissima. La holding di Ponzano Veneto, a seguito delle rivelazioni dell'inchiesta sui falsi report sullo stato delle infrastrutture della rete di Aspi, aveva anticipato che avrebbe preso «senza esitazione e nell'immediato tutte le iniziative doverose e necessarie, anche a salvaguardia della credibilità, reputazione e buon nome dei suoi azionisti e delle aziende controllate e partecipate». Si sa che quelle iniziative, ispirate dal patriarca Luciano, hanno avuto come effetto la richiesta del passo indietro di Giovanni Castellucci, anche se con una buonuscita milionaria, da pagare a rate e revocabile nell'eventualità in cui emergano profili di responsabilità a suo carico.

Inoltre in Spea, la società di ingegneria del gruppo incaricata di eseguire i controlli e anch'essa finita nel ciclone dell'inchiesta, il presidente Paolo Costa negli stessi giorni chiedeva a tutti i consiglieri di amministrazione di rimettere nelle sue mani l'incarico. E si sa che con il nuovo ad di Spea Guglielmo Bove sta procedendo ad un rinnovo, anche strategico, della società, troppo esposta su Autostrade.

Intanto i primi provvedimenti cominciano a materializzarsi. Michele Donferri Mitelli, responsabile manuten-

zioni di Autostrade per l'Italia, e Paolo Berti, altro alto dirigente di Aspi, indagati per omicidio colposo plurimo e disastro per la strage di Genova, alla luce del ruolo che ricoprivano ai tempi della strage sono stati entrambi licenziati. Erano stati inizialmente spostati e poi dopo una contestazione formale sospesi. Il licenziamento risale alla seconda metà di settembre anche se la notizia è arrivata solo ora. Sono stati invece sospesi, Gianni Marrone, ex direttore del tronco pugliese e Luigi Vastola, suo strettissimo collaboratore.

Intanto al piano sopra, dentro ad Atlantia, il presidente Fabio Cerchiai e il consigliere Carlo Bertazzo (che è pure nel cda di Edizione e suo direttore generale), insieme a Gianni Mion, numero uno della cassaforte dei Benetton, stanno lavorando alla ricerca di un nuovo timoniere della holding infrastrutturale. L'obiettivo è trovare un amministratore delegato che possa guidare la società in questa sua nuova impostazione, sempre più holding pura e sempre meno coinvolta nelle società controllate, che invece devono diventare più indipendenti. —





La sede di Autostrade per l'Italia a Roma

Navi container, porto proibito

Capitaneria nel mirino di operatori e sindacati: traffici a rischio con la riduzione del pescaggio
Musolino dal ministro: «Necessari i dragaggi»

Capitaneria di Porto sotto accusa per l'eccesso di cautela. Ha deciso infatti di ridurre il pescaggio delle navi mercantili nel canale dei Petroli, il più lungo e trafficato di Porto Marghera,

pregiudicando la crescita dei traffici. L'ordinanza (per motivi di sicurezza) non piace agli operatori, compresa l'Autorità portuale, che ritiene "eccessivo" il provvedimento. Risultato: set-

te navi porta container previste entro fine anno non potranno giungere in laguna. Musolino, ieri dal ministro: «Traffici a rischio, necessari i dragaggi dei canali». FAVARATO / PAGG. 2 E 3

Porto contro Capitaneria È scontro sull'ordinanza che limita i mercantili

Gli operatori e i sindacati definiscono i nuovi limiti di circolazione «eccessivi» «In fumo tutti gli sforzi e gli investimenti realizzati per far crescere il traffico»

Gianni Favarato

VENEZIA. Capitaneria di Porto sotto accusa per l'eccesso di cautela, nel timore di incidenti di navigazione alle grandi navi che ha portato l'ammiraglio Piero Pellizzari, comandante della Capitaneria di Porto di Venezia, a emettere la discussa ordinanza di inizio mese con cui si riduce il pescaggio sul più lungo e trafficato canale di Porto Marghera, pregiudicando così la crescita dei traffici che da un paio d'anni stava facendo sentire i suoi effetti positivi nell'economia veneziana e veneta.

Un'ordinanza emessa per garantire la massima sicurezza della navigazione nei canali industriali, secondo la Capitaneria, ma non per operatori portuali, lavoratori e perfino per l'Autorità di Sistema Portuale che pur ritenendo che la sicurezza della navigazione in laguna venga prima di ogni altra cosa, la ritengono «eccessiva» visto che con opportune precauzioni si potrebbe garantire, comunque, una naviga-

zione in tutta sicurezza a navi che appena poche settimane fa potevano percorrere il canale dei Petroli e ora non più, come le sette navi portacontainer di Cma-Cgm programmate entro fine anno.

Per pochi centimetri in più, la nave porta container della compagnia di navigazione oceanica "Cma Cmg" franco-cinese "Corneille" - lunga 335 metri e 70 centimetri e larga 45 - in grado di trasportare 8.500 teu di merci non è potuta entrare in laguna e raggiungere il terminal di Vecon-Psa e non potrà farlo in futuro, alla stregua di altre sei navi programmate entro la fine di quest'anno.

Almeno finché la Capitaneria di Porto non modificherà la contestata ordinanza del 9 ottobre che a causa del mancato dragaggio i fondali riduce a 10,20 metri il pescaggio delle navi mercantili che a percorrono il canale dei Petroli per raggiungere i terminal commerciali (nelle ore diurne mentre di notte è ridotta a 9,50 metri) e di notte ha imposto una lunghezza massima di 335 metri

e 45 larghezza. Va precisato che tanto gli operatori portuali (spedizionieri, agenzie marittime e terminalisti), quanto i sindacati di categoria di Cgil, Cisl, Uil e l'Autorità di Sistema Portuale, concordano sul fatto che all'origine delle continue variazioni dei pescaggi, sono dovute alla mancanza di un nuovo Protocollo - di competenza del ministero per l'Ambiente) di classificazione dei fanghi da scavare e poi conferire in siti idonei a seconda del loro strato di contaminazione, più aggiornato rispetto a quello vigente datato 1993 - senza il quale non si può garantire la normale manutenzione dei fondali con dragaggi che mantengano il pescaggio a livelli accettabili per le compa-



gnie marittime e consoni alla morfologia lagunare che fanno perdere clienti al porto lagunare. Ma detto ciò, operatori portuali e sindacati dei lavoratori, avevano detto, più o meno direttamente chiaramente, che l'Ordinanza dell'1 ottobre, firmata dall'ammiraglio Pellizzari - è «eccessiva» e poteva essere evitata, garantendo una navigazione sicura, comunque, anche alle navi mercantili più grandi, con opportuni provvedimenti durante la navigazione sul canale dei Petroli. Provvedimenti, co-

me l'ausilio dei rimorchiatori, il fatto che il fondale sabbioso dei cavali garantisce la navigabilità anche a navi son pescaggi più elevati e altri interventi «in sicurezza», come del resto si è fatto fino ad agosto scorso, quando i fondali erano nello stesso stato.

Ma l'ammiraglio non ha voluto sentire ragioni e ha emesso l'ordinanza che secondo operatori e lavoratori portuali «vanifica tutti gli sforzi e gli investimenti spesi per far crescere i traffici portuali nella laguna di Venezia, guardando ad Oriente e puntando soprattutto

sulla "resurrezione" dell'antica Via della Seta per la movimentazione delle merci su container. Si rischia così di fallire, riportando il porto di Venezia indietro». Eppure i margini di crescita ci sono, eccome: basti pensare che l'economia del produttivo Triveneto genera, complessivamente, la movimentazione di merci su container per un totale di un milione di teu, dei quali, però, soltanto metà (500 mila) arrivano o partono dai terminal e dalle banchine di Porto Marghera. —

 BY-NC-ND. ALCUNI DIRITTI RISERVATI

CIFRE E DATI

26,7

I milioni di tonnellate di merci movimentate in porto da luglio 2018 a giugno 2019 nei terminal del porto veneziano

626.640

I teu (unità di misura delle merci su container) movimentati tra luglio 2018 e giugno 2019

+ 2,5 %

La percentuale di crescita del traffico di container dal luglio 2018 a giugno di quest'anno nei terminal commerciali del porto veneziano

+ 3,5 %

La percentuale di aumento della movimentazione annuale di container pieni di merci fino allo scorso mese di giugno nei terminal del porto di Venezia

-1,8 %

La percentuale di riduzione (in teu) della movimentazione di container su nave nel porto veneziano nei primi sei mesi di quest'anno nei terminal del porto di Venezia



Una nave portacontainer della compagnia Cma-Cmg in navigazione luno il canale Malamocco-Marghera meglio conosciuto come Canale dei Petroli con il previsto ausilio di un rimorchiatore

La manovra finanziaria**Edilizia, detrazione al 90%
per chi ristruttura facciate**

TRENTO. Attiverà lavori edilizi per un potenziale tra 1,4 e 2,2 miliardi di euro in tutta Italia, di cui almeno 100 milioni di euro in Trentino Alto Adige, il nuovo "bonus facciate" che sarà introdotto con la manovra finanziaria. Inserito un po' a sorpresa nel Documento programmatico di bilancio (Dpb), il nuovo incentivo avrà la forma di una detrazione fiscale pari al 90% delle spese sostenute nel corso dell'anno prossimo «per la ristrutturazione delle facciate esterne degli edifici». «Va precisato,

tra l'altro - spiega Marco Scrinzi, referente Cna Costruzioni Trentino Alto Adige - in quante rate potrà essere recuperato lo sconto e a quali tipi di intervento sarà abbinato».

Il Dpb conferma il pacchetto di proroghe degli altri bonus edilizi, ma in tono minore rispetto alle ipotesi circolate nei giorni scorsi. Per la detrazione "generica" sugli interventi di ristrutturazione edilizia vengono prospettati altri 12 mesi - fino al 31 dicembre 2020 - con la formula extra-large al 50%.



Ma il Comune non lo sa

Nuova stazione nel 2020 nel piano di Rfi

> Gianfranco Piccoli a pagina 19

Nuova stazione nel 2020 Ma il Comune non lo sa

L'interrogazione. Il cantiere per il risanamento inserito nel Piano commerciale di Rfi Il M5s: «Così si rischiano di buttare soldi pubblici per una struttura che poi verrà interrata»

HA DETTO



Fanno una nuova stazione per poi interrare? La giunta venga in aula e spieghi

Andrea Maschio (M5S)

HA DETTO



Qualsiasi intervento in stazione andrà armonizzato con le scelte che faremo

Alberto Salizzoni

TRENTO. La variante al Prg approvata in prima adozione nelle scorse settimane dal consiglio comunale ha ripescato il progetto di interrimento della ferrovia nel tratto cittadino, così come previsto per altro dal documento di programmazione urbanistica del 2001, che aveva raccolto un'intuizione dell'architetto catalano Joan Busquets, consulente dell'epoca. Ma, mentre si torna a discutere di ferrovia interrata, nel Piano commerciale di Rfi spunta per il 2020 l'apertura del cantiere per il rifacimento della stazione di Trento. Un progetto che appare in palese contraddizione con le ultime indicazioni in tema di mobilità. A rilevare la situazione il Movimento 5 Stelle, che ha depositato un'interrogazione (dai toni polemici) a firma dei consiglieri Andrea Ma-

schio, Marco Santini e Paolo Negrone.

«È dai giornali, sempre e solo dai giornali, che veniamo messi al corrente in prima battuta dello stato dell'arte della situazione ferroviaria di Trento. Leggiamo del "bypass di Trento nel 2023" - scrivono i consiglieri pentastellati in riferimento all'intervista all'ingegner Ezio Fachin pubblicata ieri dal "Trentino" - il progetto verrà presentato formalmente a metà del 2020 e speriamo che la nuova giunta comunale porti il rispetto dovuto alle commissioni competenti ed a tutto il Consiglio comunale perché quella attuale proprio non lo fa».

«Ebbene solo grazie ad un nostro collaboratore - prosegue l'interrogazione del Movimento 5 stelle - siamo venuti a sapere che nel Piano commer-

ciale RFI, edizione settembre 2019, non solo nella sostanza l'elettificazione della ferrovia della Valsugana subisce un rallentamento simile ad una retromarcia tale da far pensare alla perdita dei finanziamenti ma che contemporaneamente RFI prevede di avviare nel 2020 il cantiere di rifacimento della Stazione di Trento. D'altronde se Trento non si sveglia, RFI è legittimata ad andare avanti come ritiene. Pertanto corriamo il rischio di vedere soldi pubblici buttati per ri-



Dir. Resp.: Paolo Mantovan

Tiratura: 7117 - Diffusione: 6016 - Lettori: 110000: da enti certificatori o autocertificati

www.datastampa.it

fare una stazione che poi subirà - sempre che non siano parole al vento - l'interramento della stessa qualche anno più tardi». Alla luce di questo, i consiglieri chiedono a sindaco e giunta di rendere conto in aula dello stato dell'arte: «O, come già fatto - concludono polemicamente con la giunta - se pensano di voler venire in commissione solo per rendere conto delle decisioni prese

esautorando così gli organi consiliari del loro ruolo».

«A noi lavori di rifacimento della stazione di Trento non sono stati comunicati - spiega Alberto Salizzoni, assessore comunale con delega alla mobilità - forse Rfi si riferisce al vecchio progetto "Centostazioni". Chiaro che qualsiasi intervento sulla stazione andrà armonizzato con le scelte che verranno fatte. Prenderemo

spunto dall'interrogazione dei 5 Stelle per avere un chiarimento. A breve avremo un incontro con Rfi su altri temi, sarà l'occasione per saperne di più».

«Detto questo - prosegue Salizzoni - un intervento di risanamento della stazione dei treni non è incompatibile con il progetto di interrimento: la stazione è un edificio sotto tutela, avrà comunque un futuro». **G.F.P.**

©RIPRODUZIONE RISERVATA



• Nel Piano commerciale di Rfi presentato lo scorso settembre è previsto il risanamento della stazione di Trento nel 2020

PEDEROBBA

Guerra sul cementificio sindaco contro deputate «Sono imbarazzanti»

PEDEROBBA. Scontro al calor bianco sul cementificio di Pederobba in seguito a un'interrogazione delle parlamentari ex M5S Silvia Benedetti e Sara Cunial. Avevano accusato Comune, Usl 2 e Arpav di «atteggiamenti omertosi» per la vicenda dell'autorizzazione a usare plastiche come combustibile e dello studio epidemiologico in corso che sarà presentato entro Natale. Il deputato forzista Raffaele Baratto ha chiesto un incontro al ministro all'ambiente, Sergio Costa, per contestare la presa di posizione delle due parlamentari e il sindaco di Pederobba le ha accusate di non aver mai messo piede lì e di non aver mai chiesto informazioni. «Se hanno qualche dubbio in proposito – manda dire loro il sindaco Marco Turato – le invito ad adire le competenti autorità. Non tolleremo accuse indiscriminate e non circostanziate. Spiace per questa interrogazione, d'altra parte a Pederobba Cunial e Benedetti non le abbiamo mai viste, le avrei ricevute come ho sempre fatto con tutti cittadini e istituzioni, spiegando quello che l'amministrazione ha fatto nel corso di oltre dieci anni per il monitoraggio ambientale».

All'iniziativa della Benedetti e della Cunial reagisce anche Raffaele Baratto, ex sindaco di Pederobba e ora deputato di Fi: «Chiederò un incontro urgente al ministro Costa – dichiara – Intendo presentare tutte le iniziative intraprese da Pederobba nel corso degli anni. Il nostro Comune rappresenta un esempio virtuoso a livello nazionale e regionale. Invito poi le colleghe deputate a studiare le carte. È imbarazzante che parlamentari della repubblica gettino fango sul lavoro delle istituzioni senza avere la minima contezza di ciò di cui si sta parlando». —

E.F.

