

Rassegna del 30/12/2019

ANCE VENETO

29/12/2019	Arena The Week	33	Attilio Lonardi si spegne a 57 anni	...	1
ASSOCIAZIONI ANCE					
30/12/2019	Gazzettino Padova	8	I costruttori, Cazzaro: «Ora più coraggio» - L'edilizia rallenta, i costruttori si fanno sentire: «Serve coraggio»	Pipia Gabriele	2
30/12/2019	Sole 24 Ore .casa	14	Ventilazione meccanica e sensori battono l'umidità	Voci Maria_Chiana	4
SCENARIO					
28/12/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8	Pediatria e Ospedale, Flor accelera: «I bandi pronti entro l'autunno»	Nicolussi Moro Michela	5
28/12/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	Sarà l'«Agenzia per Venezia» a gestire il Mose - Nasce l'Agenzia per Venezia «Così sarà gestito il Mose»	Bottazzo Francesco	6
28/12/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	San Pietroburgo: gli archi d'acciaio fermano il mare - La diga di San Pietroburgo Due grandi archi d'acciaio che già fermano il mare	Zambon Martina	8
29/12/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	Mose, a gennaio la cabina di regia - Mose, operazione trasparenza A gennaio la cabina di regia	Bottazzo Francesco	10
29/12/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	L'ex magistrato Giuseppone dovrà risarcire 450 mila euro	Biral Eleonora	12
29/12/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	1	La «via crucis» dell'acqua alta, le dighe e le opere complementari - La via crucis di Venezia	Costa Paolo	13
28/12/2019	Corriere Fiorentino	7	Cassa depositi prende casa a Firenze per costruire nuove case (e il tram)	Fatucchi Marzio	14
28/12/2019	Gazzettino Treviso	2	Euroedile quadruplica le commesse «Il boom dopo il ponte Morandi»	M.Z.	15
29/12/2019	Gazzettino Treviso	17	Traforo rilievi per il secondo stralcio	Borsoi Claudia	16
28/12/2019	Gazzettino Venezia	31	Il Mose potrà rallentare il destino di Venezia	Fortuna Ennio	18
28/12/2019	Gazzettino Venezia	13	Ecco tre milioni per arredo urbano e strade della città - Arredo urbano e strade: stanziati oltre tre milioni	...	19
28/12/2019	Gazzettino Venezia	18	In breve - Nuovo piano per l'edilizia	...	21
28/12/2019	Gazzettino Venezia	19	Tre nuove rotatorie in vista - Il 2020 anno delle rotatorie	De Gaspari Filippo	22
28/12/2019	Giornale di Vicenza	10	Ordini quadruplicati dall'effetto Ponte Morandi	...	24
30/12/2019	Giornale di Vicenza	8	Avanzamento a rilento dopo 648 giorni	NI.NE.	25
28/12/2019	Italia Oggi	29	Brevi - Percorsi e tirocini formativi per favorire l'ingresso dei giovani nel mondo delle professioni del settore edile	...	26
30/12/2019	Italia Oggi Sette	27	Opere abusive, multe carissime - Demolizione non contestabile	Ferrara Dario	27
30/12/2019	L'Economia del Corriere della Sera TrovoLavoro	12	Bioarchitettura	Catano Anna_Maria	29
28/12/2019	Nuova Venezia	29	Per la riasfaltatura delle strade stanziati 3,2 milioni di euro	...	31
28/12/2019	Nuova Venezia	21	Mose senza compressori e sistemi di sicurezza - «Ecco perché il Mose non si può usare finché non sarà finito»	Vitucci Alberto	32
28/12/2019	Nuova Venezia	21	Zaia: «Sul Mose diamo pieni poteri al sindaco E i costi li paghi lo Stato»	A.V.	34
29/12/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	16	Il governo stringe su Autostrade «Concessioni, nessuno sconto»	Paolini Roberta	35
29/12/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	18	Mose, è rebus Malamocco paratoie inutili senza conca - Conca di Malamocco, ostacolo al Mose	Vitucci Alberto	37
30/12/2019	Sole 24 Ore - Norme e Tributi	19	Lavori, cambia il calendario per fare le opere - Edifici e territorio, fino a 20 mesi per i lavori di messa in sicurezza	Barbiero Alberto	39
30/12/2019	Sole 24 Ore - Norme e Tributi	19	Garanzie statali sul project financing «verde»	Al.Ba.	41
28/12/2019	Tribuna-Treviso	20	La Euroedile a Ponte Morandi Quadruplicati i cantieri - Euroedile a Ponte Morandi per ricostruire il viadotto	Pellizzari Maria_Chiana	42
29/12/2019	Tribuna-Treviso	25	La "Tangenziale est" cestinata I lotti 5 e 6 che mai si faranno	F. D. W.	44
28/12/2019	Voce di Rovigo	5	Polo Natatorio, l'anno della verità	...	45

LUTTO

Attilio Lonardi si spegne a 57 anni

Imprenditore, lascia moglie e due figli. Era alla guida dell'azienda di famiglia e ricopriva molte cariche in città

■ Attilio Lonardi si è spento a 57 anni. Tutti in città ricordano il suo sorriso. Quel sorriso coinvolgente che mostrava quando presentava un nuovo progetto, quando consegnava un lavoro, quando scalava in bici un passo dolomitico, quando conquistava la cima di una montagna dopo una via ferrata impegnativa con i figli.

Se n'è andato Attilio Lonardi, sconfitto da un male incurabile al quale ha dato sempre dura battaglia: 57 anni, imprenditore edile, vicepresidente dell'Ance Veneto e presidente di Edizioni Brescia Spa, società del gruppo Athesis che edita Bresciaoggi, lascia un vuoto incolmabile nella sua famiglia e nel suo gruppo industriale.

Un punto di riferimento sempre presente per la moglie Barbara e per i due figli Laura e Luigi. E per anche l'azienda. Era alla guida dell'impresa di famiglia, la Lonardi Spa, fondata nel 1911.

Un gruppo cresciuto con la città. Tra i più importanti interventi: il palasport, alcuni padiglioni della Fiera, l'ampliamento dell'aeroporto Catullo e la realizzazione di Palazzo Scarpa fino alla costruzione del Bricoman a Verona Sud.



Attilio Lonardi, imprenditore, morto a 57 anni



L'intervista I costruttori, Cazzaro: «Ora più coraggio»

«Una miniera d'oro da scavare fino in fondo». Oppure: «Una macchina ferma da rimettere subito in moto». Mauro Cazzaro, presidente provinciale dell'associazione dei costruttori, sceglie queste due metafore per fotografare la realtà padovana che per la prima volta negli ultimi due anni fa registrare un rallentamento. Le cause? «La stagnazione del mercato immobiliare e il rallentamento dei bandi pubblici».

Pipia a pagina VIII

L'edilizia rallenta, i costruttori si fanno sentire: «Serve coraggio»

► Mauro Cazzaro, presidente dell'Ance:
«La crescita degli ultimi anni si è fermata»

**IN PROVINCIA SONO
ATTIVE 652 IMPRESE
CHE IMPIEGANO
3.424 LAVORATORI,
I DATI TRIMESTRALI
PREOCCUPANO**

**«PADOVA È UNA
MINIERA DA SCAVARE
FINO IN FONDO,
MA C'È TROPPIA
LENTEZZA NEL
CAMPO IMMOBILIARE»**

LO SCENARIO

PADOVA «Una miniera d'oro da scavare fino in fondo». Oppure: «Una macchina ferma da rimettere subito in moto». Mauro Cazzaro, presidente provinciale dell'associazione dei costruttori, sceglie queste due metafore per fotografare la realtà padovana. Una realtà che per la prima volta negli ultimi due anni fa registrare un rallentamento del settore. Diminuiscono infatti le ore complessive lavorate nei vari can-

tieri. Le cause? «La stagnazione del mercato immobiliare e il rallentamento dei bandi pubblici».

I NUMERI

Cazzaro è presidente padovano dell'Ance (Associazione nazionale dei costruttori edili) da dicembre 2017. È l'occasione giusta, dunque, per tirare le somme di fine anno ma anche per tracciare un bilancio dei suoi due anni alla guida dell'associazione. Attualmente in provincia di Padova

le imprese attive nel campo edile sono 652, mentre i lavoratori impiegati sono 3.424. La media è poco più di cinque lavoratori per ogni impresa. «Analizziamo le ore lavorate



in cantiere per capire l'andamento del nostro settore. Dopo la grande crisi nella prima metà del decennio - spiega Cazzaro - nel 2016 c'era stata finalmente la tanto attesa inversione di tendenza. In quell'anno il calo si è fermato e nel 2017 è iniziata una progressiva crescita che ha portato per due anni consecutivi a registrare un +5% rispetto all'anno prima. Dai dati in nostro possesso relativi al trimestre luglio-settembre 2019, però, purtroppo notiamo che quella crescita si è fermata. Siamo stabili rispetto all'anno precedente, mentre avremmo bisogno di continuare a crescere».

Quali sono le cause di tutto ciò? Cazzaro non ha dubbi. «La provincia di Padova è lenta dal punto di vista immobiliare. C'è un immobilismo complessivo soprattutto nella città. Un'altra causa va cerca-

ta nel rallentamento dei bandi pubblici. Una provincia vicino a noi come quella trevigiana fa registrare numeri migliori e in costante aumento, ma attenzione: lì c'è il cantiere delle Pedemontana. In ogni caso - prosegue l'imprenditore - sono convinto che Padova non riesca ad esprimere tutte le potenzialità mostruose che avrebbe. Ha un'università che è una città nella città, ha un patrimonio culturale candidato Unesco, ha una Fiera che dovrebbe rappresentare una cerniera con il resto della città e ha l'area termale. Eppure c'è ancora moltissimo da fare: bisogna puntare sulla qualità per allontanare il degrado e dare appetibilità al territorio e a chi investe. Solo così il mercato immobiliare si rimetterà in moto e ne trarrà beneficio tutta l'economia».

LA RICETTA

Il presidente dell'Ance se-

gua da spettatore interessato le tante partite politiche in tema di scelte urbanistiche. «Ben venga l'accordo sottoscritto con Regione e Rfi per mettere le mani sulla stazione ferroviaria e riqualificarla - sottolinea - ma sul centro storico mi aspetto scelte coraggiose. Per far crescere il mercato dell'edilizia serve coraggio. Ho seguito il dibattito tra Lorenzoni e alcuni commercianti e devo dire che condividendo la visione del vicesindaco. Sono perplesso sull'opportunità di portare nuovi grandi parcheggi in centro. Noi in centro non dobbiamo portare le auto, dobbiamo portare le persone. Le città europee evolute hanno investito sulla mobilità pubblica puntando anche su sistemi di trasporto alternativi: è quello che dovrebbe accadere anche a Padova».

Gabriele Pipia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PRESIDENTE Mauro Cazzaro guida l'Ance (costruttori edili) dal dicembre del 2017

Innovazione. Se l'areazione forzata non è sufficiente, con la tecnologia Cnt si può intervenire sulla polarità dell'acqua bloccandone la risalita nei muri

Ventilazione meccanica e sensori battono l'umidità

I lavori di isolamento previsti già in fase progettuale sono molto importanti, soprattutto nell'edilizia in legno

Maria Chiara Voci

Umidità di risalita capillare nei muri, infiltrazioni d'acqua, rottura di tubi o impianti, fenomeni di condensa interna (soprattutto in ambienti iperisolati e nelle stanze soggette alla creazione di vapore, come cucina e bagno). Con la stagione invernale, le piogge e il maltempo, il problema dell'umidità in casa si aggrava con effetti drammatici per gli edifici e i loro abitanti. La proliferazione di muffe, funghi e batteri sono gli aspetti visibili di una grave patologia che oltre a compromettere nel lungo periodo la statica dell'edificio, determina anche forti disagi al comfort abitativo, cattivi odori ed è fra le cause di patologie e malattie.

«Un problema da risolvere prima di tutto capendone le origini – spiega Roberto Castelluccio, docente del dipartimento di Ingegneria civile, edile e ambientale dell'Università Federico II di Napoli –. Le soluzioni possono essere radicalmente diverse. Favorire il ricambio d'aria inserendo un buon impianto di ventilazione meccanica controllata può essere risolutivo in caso di condensa. In altri casi l'aumento dell'inerzia termica della muratura, ad esempio attraverso l'aggiunta o la sostituzione delle pannellature isolanti, aiuta a eliminare i ponti termici».

L'umidità più insidiosa è tuttavia quella di risalita: la più dannosa anche per l'edificio, perché è dimostrato che incide in modo significativo sia sulle sue caratteristiche strutturali (banalmente, la capacità di resistenza, specie in zona sismica) che sulle prestazioni energetiche. Attualmente l'unica tecnologia che ha dato una risposta al problema è la cosiddetta Cnt (Charge Neutralization Technology, ovvero "tecnologia a neutralizzazione di carica"): a testarla sul campo, con esami di dettaglio su un campione di 40 casi applicativi e una banca dati di oltre 4mila installazioni nell'arco di 10 anni in tutta Italia, è stato un gruppo di ricerca interuniversitario cui partecipano sei atenei italiani (Politecnico di Torino, atenei di Ferrara, Napoli, Padova, Salento e Basilicata) oltre al Politecnico di Madrid e di Valencia. Una tecnologia che è stata di recente al centro della seconda edizione del Fidec, il Forum dell'edilizia promosso da Ance a Milano a metà novembre.

«Il vero problema dell'umidità di risalita – spiega Michele Rossetto, ingegnere e ideatore della tecnologia Cnt sviluppata dall'azienda Domodry, partner industriale del gruppo di ricerca – è il deposito nei muri dei sali, quando l'acqua evapora, che corrodono da dentro la struttura. La muratura, che sia di cemento, pietra o mattone, contiene silice dotata di una carica negativa che attrae l'acqua. Quest'evapora depositando sali, e viene rimpiazzata da altra acqua, degradando le basi dell'immobile. La tecnologia Cnt, che risulta incorporata in un piccolo apparecchio elettrico da mettere in casa, agisce neutralizzando la carica dell'acqua. La risalita viene così interrotta alla radice e piano piano il muro si asciuga».

«Individuata la causa dell'umidità e la soluzione – prosegue Castelluccio – è importante sanificare il

muro dalla presenza di sali, muffe o batteri e trattarlo con il giusto intonaco. In commercio sono diversi i prodotti di qualità, normalmente miscele a base di calce con componente cementizia bassa o nulla. Importante è che siano evaporanti».

Discorso a parte vale per il legno. «Una casa progettata senza la dovuta attenzione alle infiltrazioni può rapidamente comprometersi, senza possibilità di ripristino – spiega Günther Gantioler, progettista e docente CasaClima e Active House, che a Urbanpromo Green a Venezia, a settembre, ha tenuto una relazione sul tema –. Normalmente si tratta di un problema che si manifesta entro i due anni di vita della casa e cui bisogna mettere riparo in modo rapido». In fase progettuale, ogni committente dovrebbe verificare che il progetto eviti l'incasso dei pluviali nel cappotto, e preveda l'isolamento delle fondazioni così come la posa di guaine sotto i tetti piani e le terrazze. «Nessuno ci pensa mai, ma è importante anche che il cantiere sia protetto dalla pioggia. Se il legno raccoglie umidità e poi viene chiuso, senza il tempo necessario di asciugatura, i risultati prima o poi emergono. Così come fondamentale è la manutenzione, perché un legno secco è più soggetto ad assorbire umidità». Uno dei modi per risolvere il problema è inserire un sistema di monitoraggio continuo, così come proposto da My-meter di Wood control, una centralina che manda alert in caso di modificazioni del materiale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pediatria e Ospedale, Flor accelera: «I bandi pronti entro l'autunno»

Il dg dell'Azienda: siamo in anticipo sul cronoprogramma stilato con la Regione



Il dg Flor
La nuova
Pediatria
resta di otto
piani, pur
con nuovi
materiali
e colori
chiesti dalla
Sovrintendenza

PADOVA Il 2020 dovrebbe essere l'anno della svolta per la sanità padovana, che potrebbe veder decollare due progetti attesi da un ventennio: il nuovo ospedale e la nuova Pediatria. «Entro il prossimo autunno lanceremo il bando per i lavori della Pediatria e per la progettazione del polo universitario di Padova est — annuncia Luciano Flor, direttore generale dell'Azienda ospedaliera —. In entrambi i casi stiamo rispettando il cronoprogramma imposto dalla Regione, anzi siamo un po' in anticipo sui tempi».

Vediamo dove eravamo rimasti. La Clinica Pediatrica, che sorgerà sulle ceneri della Pneumologia abbattuta quest'estate, è già stata finanziata con 61 milioni dalla Regione. Flor ha firmato la delibera di approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica, che prevede un edificio di 8 piani e un seminterrato, per una superficie di 19.715 metri quadri. Sarà inoltre costruito un collegamento con il nuovo fabbricato che sostituirà l'attuale Divisione ostetrica. Forte del via libera in Conferenza dei Servizi, il piano deve ora vedersela con i paletti imposti dal soprintendente Fabrizio Maga-

ni, che ha chiesto modifiche necessarie a rendere il manufatto meno impattante con le mura e l'ambiente. Magari eliminando i colori dalla facciata e ricorrendo al vetro, ma soprattutto togliendo un piano. Così però lieviteranno costi e tempi, oltre a veder restringere lo spazio per il genitore previsto in ogni stanza, e il governatore Luca Zaia è stato molto chiaro: «Dal lancio del bando di gara, in quattro anni l'ospedale del Bambino dovrà essere completato». «Il palazzo resta a 8 piani, nessuna riduzione degli spazi — conferma Flor — restano i volumi annunciati. Accoglieremo le richieste della Sovrintendenza riguardo a colori e materiali».

Quanto al nuovo ospedale di Padova Est, il sindaco Sergio Giordani ha garantito: «Firmaremo a marzo il nuovo accordo di programma con Regione, Università, Provincia e Azienda ospedaliera». Lo scorso 29 ottobre è stata approvata dal Comune la variante urbanistica e il giorno dopo gli enti coinvolti hanno sottoscritto in Regione la proposta di accordo di programma. Ovvero il documento che vara le varianti urbanistiche, determinanti per tutto l'iter. Passaggio finale dopo la sigla dell'accordo tra Regione, Università, Comune, Provincia e Azienda ospedaliera avvenuta il 31 luglio 2018, la cessione gratuita dei terreni di Padova est da Palazzo Moroni alla giunta Zaia (circa 51 ettari, valore 9,7 milioni) avvenuta il 22 novembre 2018 e l'ok dell'Inail, lo scorso 24 maggio, a un finanziamento di 450 milioni su una spesa calcolata in 600 milioni.

Michela Nicolussi Moro

© RIPRODUZIONE RISERVATA



EMERGENZA ACQUA ALTA

Sarà l'«Agenzia per Venezia» a gestire il Mose

di **Francesco Bottazzo**

Presto il governo istituirà l'«Agenzia di Venezia, un organismo che avrà il compito di gestire il Mose. Tra i componenti del nuovo organismo: il provveditorato, la Capitaneria, il Porto, la Regione e la Città metropolitana.

a pagina 5

Nasce l'Agenzia per Venezia «Così sarà gestito il Mose»

Il sottosegretario Martella: «Bozza al Comitato, regia anche per le emergenze»



Zaia
Pieni poteri al sindaco che governa la salute e la sicurezza dei cittadini

VENEZIA Per gestire il Mose nasce l'Agenzia per Venezia. L'accelerazione c'è stata nelle ultime settimane dopo l'ultimo Comitato (l'organismo che ha il compito di decidere della salvaguardia di Venezia) del 26 novembre e l'emergenza di lunedì notte — quando il Provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto ha ipotizzato di alzare le paratoie di Treporti se non poi fare dietrofront per i benefici minimi rispetto ai rischi che si sarebbero corsi — ha reso la cabina di regia ancora più necessaria. «Va creato al più presto un organismo che si occupi della gestione e della manutenzione del Mose fin da subito, abbiamo visto che il suo utilizzo potrebbe proteggere Venezia prima del dicembre 2021, data in cui è stata fissata la consegna dell'opera», spiega il sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei ministri Andrea Martella. Il governo sta già lavorando all'Agenzia che potrebbe essere presentata, in bozza, già al prossimo Comitato di gennaio quando si

parlerà anche di grandi navi oltre che della gestione delle opere a difesa della città. Martella pensa a una sorta di nuovo magistrato alle Acque («Ripristinando così una istituzione storica», dice) che possa riunire tutti i soggetti competenti sulla laguna: Provveditorato alle opere del Triveneto, la Capitaneria, il Porto, la Regione e la Città metropolitana «le cui competenze vanno ampliate rispetto ad oggi».

Perché chi ha il compito e l'onere di decidere quando alzare le paratoie? Oggi non c'è scritto da nessuna parte, tanto che la scorsa notte quando le previsioni stimavano 140 centimetri per la mattina della vigilia di Natale, il Provveditore facente funzione Cinzia Zincone, sentito il commissario del Mose Elisabetta Spitz e il prefetto Vittorio Zappalorto, ha chiesto al Consorzio di Venezia Nuova se c'erano le condizioni di chiudere almeno una parte della bocca del Lido, ventuno paratoie in tutto rispetto alle 78 complessive delle tre bocche di porto (che comprendono anche Malamocco, Chioggia oltre alla parte di San Nicolò). «Ma i rischi sarebbero stati maggiori dei benefici, l'acqua si sarebbe potuta abbassare di cinque, o forse anche di due soli centimetri», ha spiegato Zincone, tanto da spingere Roma a chiedere una relazione su quanto avvenuto il 23 dicembre. Oggi infatti i test vengono

fatti in «modalità provvisoria» con gli impianti meccanici, elettrici e di controllo non ancora completamente realizzati, e l'assenza degli impianti ausiliari e di emergenza (antincendio, generatori elettrici, trattamento aria e ascensori) la cui ultimazione è prevista nel corso del 2020. Ci sono poi i problemi di personale (manca ancora il numero sufficiente per far fronte a tutte le bocche), quelli tecnici (i sistemi di emergenza non sono stati testati e collaudati, uno fra tutti i generatori elettrici di emergenza che garantiranno l'erogazione della corrente elettrica in caso di interruzione della rete generale, come è accaduto più volte con l'acqua grande, che potrebbero rendere ingovernabile tutto il sistema). E non ci sono i protocolli di decisione, gestione e codifica delle procedure.

Ecco che l'organismo di controllo diventa fondamentale: «Deve decidere nelle situazioni di emergenza, già oggi — sottolinea il sottosegretario alla presidenza del Consiglio — Occuparsi della



gestione del Mose, stabilendo quando dovrà essere alzato, ma anche della manutenzione che dovrà avvenire con risorse statali». Per questo i tempi non potranno essere lunghi: il documento di indirizzo sarà pronto a metà gennaio poi l'istituzione dell'Agenzia sarà inserita in un decreto del governo relativo alle Infrastrutture. «La priorità adesso è lavorare alla conclusione del Mose rendendolo al più presto funzionante ed evitando emergenze continue — spiega Martella — Per il futuro l'agenzia per Venezia diventa determinante ben prima della consegna dell'opera considerando che da più parti viene chiesto di alzare le paratoie prima del dicembre 2021». Il nuovo organismo avrebbe quindi tutta una serie di poteri, recuperando anche il ruolo della Città metropolitana (che comprende non solo il Comune di Venezia ma anche tutte le altre amministrazioni i cui territori sono in gronda lagunare). Fu proprio l'attuale sottosegretario nel 2015 a prevedere poteri e competenze sulla laguna per il nuovo ente a cui però non sono mai state trasferite.

«Per me sul Mose vanno dati pieni poteri al sindaco di Venezia, che governa la salute e la sicurezza dei cittadini — ha affermato invece ieri il presidente del Veneto Luca Zaia — Meno lunga è la catena decisionale più veloci possiamo essere. Fermo restando che, sul fronte della spesa, a pagare deve essere il governo».

Francesco Bottazzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda



● Lunedì sera il provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto ha pensato di alzare le paratoie a Treporti in vista della previsione di marea di 140 centimetri

● A 15 minuti dalla mezzanotte il dietrofront. Troppi rischi a fronte dei benefici limitati

● I problemi per alzare il Mose in caso di emergenza sono una miriade: dal personale non sufficiente agli impianti non completamente funzionanti

● Il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Andrea Martella (in foto) ha annunciato la nascita di un'Agenzia per Venezia: un organismo che avrà il compito di gestire il Mose, anche in emergenza



Dighe In alto le paratoie sollevate del Mose di Lido Treporti.

San Pietroburgo: gli archi d'acciaio fermano il mare

di **Martina Zambon**



a pagina 5

La diga di San Pietroburgo Due grandi archi d'acciaio che già fermano il mare

A gestirlo un'authority che si coordina con porto e città



Von der Leyen

Venezia è il sintomo di una tragedia che è solo all'inizio

Il caso

di **Martina Zambon**

VENEZIA La chiamano il Mose russo. E visto che protegge la sontuosa San Pietroburgo, la «Venezia del Nord», il paragone è tutt'altro che peregrino. Perché no, Venezia non è la sola a vivere il dramma del mare in agguato. A San Pietroburgo, la diga a doppio braccio mutuata dalla prima, quella che dalla fine degli anni '90 protegge il porto di Rotterdam, si è chiusa tre volte solo nell'ultimo anno, diciotto dal 2011, anno in cui è stata inaugurata da Vladimir Putin in persona. Fino a un decennio fa, spiegano i custodi dell'imponente opera idraulica, il Golfo di Finlandia minacciava la città di Pietro il Grande solo una volta l'anno. E go-

vernata dal «St. Petersburg's Flood Prevention Facility Complex» così come a Rotterdam l'apertura e chiusura della diga sono regolate da una sorta di Magistratura alle acque che si coordina con l'Autorità portuale, l'equivalente della Guardia costiera e le autorità cittadine.

L'innalzamento dei mari e l'intensificarsi di fenomeni estremi campeggia in cima all'agenda europea. Di ieri le dichiarazioni su Venezia di Ursula von der Leyen, presidente della Commissione europea: «L'acqua alta non è una novità, ma Venezia è un chiaro esempio di come l'intensità e la frequenza di fenomeni estremi stiano aumentando, è il sintomo di una tragedia che oggi è solo all'inizio. In Europa abbiamo il Fondo di solidarietà dal quale l'Italia ha ricevuto fino ad ora 2,8 miliardi, ma si tratta di risposte di breve termine. Nel lungo periodo l'unica soluzione è la lotta al cambiamento climatico. Solo così possiamo combattere l'acqua alta».

Una guerra che sarà di trincea, quella sul clima, con tempi lunghi che rendono vulnerabili le città affacciate sul mare. A San Pietroburgo la soluzione per ora efficace è composta da due mastodontici archi che a riposo sono in-

tegrati a terra e all'asciutto. Si avventurano in mare solo quando le onde del Golfo di Finlandia si alzano e minacciano di riversarsi in città attraverso la Neva, l'imponente fiume che scorre in riva all'Hermitage. Di lì passano migliaia di cargo al giorno ma col mare grosso si fermano, riparate da quella doppia diga mobile che arriva a fondersi e a bloccare le onde come fosse un sottomarino. L'arco di terra e mare che delimita la Baia della Neva è un'unica barriera lunga 25 km ed è costituito da 11 dighe, 6 chiuse e due canali. La città, nata per volontà di Pietro il Grande proprio per rivaleggiare con Venezia, ha compiuto 308 anni, ora è protetta da onde fino a 5,40 metri. L'idea originaria arriva dall'Olanda dove, dopo la tragica alluvione del 1953 con migliaia di morti, si creò un complesso sistema di dighe culminato nella realizzazione



di quella di Rotterdam, la difesa estrema. In 22 anni è entrata in funzione due volte evitando che si ripettesse l'alluvione del 1953. È costata 500 milioni e funziona. Tanto da essere stata replicata in scala macro a San Pietroburgo. Costo: 4 miliardi di dollari. Più o meno la cifra del Mose ma con la differenza che la manutenzione, fatta a terra, è ben diversa.

Nel 2001 una soluzione analoga a quella già sperimentata con successo a Rotterdam (tanto da essere poi replicata a San Pietroburgo) venne proposta dall'architetto Fernando De Simone con la ditta olandese Royal HaskoningDhv che ha realizzato entrambe. Nel dibattito italiano, fra Venezia e Roma, però si decise per una soluzione che impattasse il meno possibile sullo skyline lagunare e si optò per la scelta meno impattante visivamente, l'opera sommersa, il Mose.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

18

La diga della «Venezia del Nord» si è chiusa 18 volte in 8 anni, 3 solo nell'ultimo anno



la diga che protegge San Pietroburgo dal Golfo di Finlandia e chiude il bacino della Neva

Mose, a gennaio la cabina di regia

Il prefetto Zappalorto convoca enti e istituzioni. Poi relazionerà al ministro

VENEZIA Al prossimo Comitato il governo porterà il documento di indirizzo della nuova Agenzia per Venezia che deciderà quando alzare le paratoie del Mose, anche prima della conclusione dei lavori fissata per dicembre 2021. Il prefetto, Vittorio Zappalorto, ha convocato per il 7 gennaio enti e istituzioni attuando così le indicazioni del Comitato. La cabina di regia locale avrà un ruolo informativo, nessuna decisione sarà presa in quella sede.

a pagina **5 Bottazzo**

Mose, operazione trasparenza A gennaio la cabina di regia

Il prefetto Zappalorto convoca enti e istituzioni, poi relazionerà al ministro

Informazioni

Il tavolo tecnico locale servirà solo per condividere le informazioni sull'opera

L'Agenzia

Al Comitato la prima bozza di documento: deciderà quando alzare le paratoie

VENEZIA Operazione trasparenza, l'avevano chiamata dopo il Comitato del 26 novembre. Un mese e mezzo dopo ecco il primo passo, con la convocazione da parte del prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto, di quella cabina di regia che il sindaco Luigi Brugnaro continuava a chiedere. Sia chiaro, l'obiettivo è condividere le informazioni, sapere come procedono i lavori alle bocche di porto, se e quando si potranno alzare le paratoie in caso di emergenza anche prima della consegna dell'opera fissata per il 21 dicembre 2021. L'accelerazione è arrivata nei giorni scorsi quando il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli ha invitato il prefetto a dare applicazione a quanto deciso nel Comitato sul coinvolgimento di enti e istituzioni locali. Anche perché l'acqua alta del 24 dicembre, e la tentazione nella notte precedente di alzare le dighe, ha confermato un problema di coordinamento e di condivisione delle

informazioni. La cabina di regia comunque non avrà nessun potere decisionale, quello spetterà alla futura Agenzia per Venezia che il governo istituirà nei prossimi mesi. «Venezia e la sua laguna hanno bisogno di un sistema di competenze non più frammentato bensì incisivo, tanto nella gestione del Mose, quanto nell'assumere decisioni, sia nella quotidianità che nelle emergenze», ha ribadito anche ieri il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Andrea Martella.

Il documento di indirizzo dovrebbe arrivare sul tavolo del prossimo Comitato di metà gennaio per una condivisione, poi l'esecutivo inserirà la creazione dell'Agenzia in un decreto sulle Infrastrutture. La riunione interministeriale affronterà i temi delle grandi navi, e, con due gruppi di lavoro specifici, la revisione della Legge Speciale, e la nuova governance per la laguna che dovrà prevedere poteri e competenze reali per la Città

metropolitana, attuando la legge proposta nel 2015 dallo stesso Martella. «Poi è chiaro che il Mose deve essere fatto e completato entro la data di dicembre 2021 e che la manutenzione dell'opera idraulica dovrà essere garantita da risorse statali», precisa il sottosegretario. Intanto la prima riunione della cabina di regia (locale) servirà anche al ministro De Micheli per preparare il Comitato, considerando che qualche giorno dopo incontrerà il prefetto e che dopo le vacanze natalizie riceverà una relazione su quanto accaduto all'antivigilia di Natale. Il provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto, senten-



do il commissario straordinario Elisabetta Spitz, aveva infatti ipotizzato di alzare le paratoie di Treporti (ventuno sulle 78 complessive delle tre bocche di porto) se non poi fare dietrofront per i benefici minimi rispetto ai rischi che si sarebbero corsi. «L'acqua si sarebbe potuta abbassare di cinque, o forse anche di due soli centimetri», ha spiegato Cinzia Zincone. Il Consorzio su questo punto è chiaro da tempo: oggi non ci sono le condizioni di sicurezza per alzare il Mose durante l'acqua alta. Le prove alle bocche di porto vengono fatte in «modalità provvisoria» con gli impianti meccanici, elettrici e di controllo non ancora completamente realizzati, e l'assenza degli impianti ausiliari e di emergenza (antincendio, trattamento aria e ascensori). Ci sono poi i problemi di personale (manca il numero sufficiente per far fronte a tutte le bocche), quelli tecnici (i sistemi di emergenza non sono stati testati e collaudati, uno fra tutti i generatori elettrici di emergenza che garantiranno l'erogazione della corrente elettrica in caso di interruzione della rete che potrebbero rendere ingovernabile il sistema). E non ci sono i protocolli di decisione e gestione.

La prima riunione del tavolo tecnico fissata per il 7 gennaio in prefettura (a cui parteciperanno Comune, Città metropolitana, Regione, Porto, Capitaneria e Consorzio Venezia Nuova) servirà anche a questo, fare cioè chiarezza sulla situazione per evitare inutili speranze sull'alzata delle paratoie. Del resto ad oggi non c'è ancora chi premerà il fatidico pulsante rosso: sarà l'Agenzia, che prima dovrà essere istituita.

Francesco Bottazzo

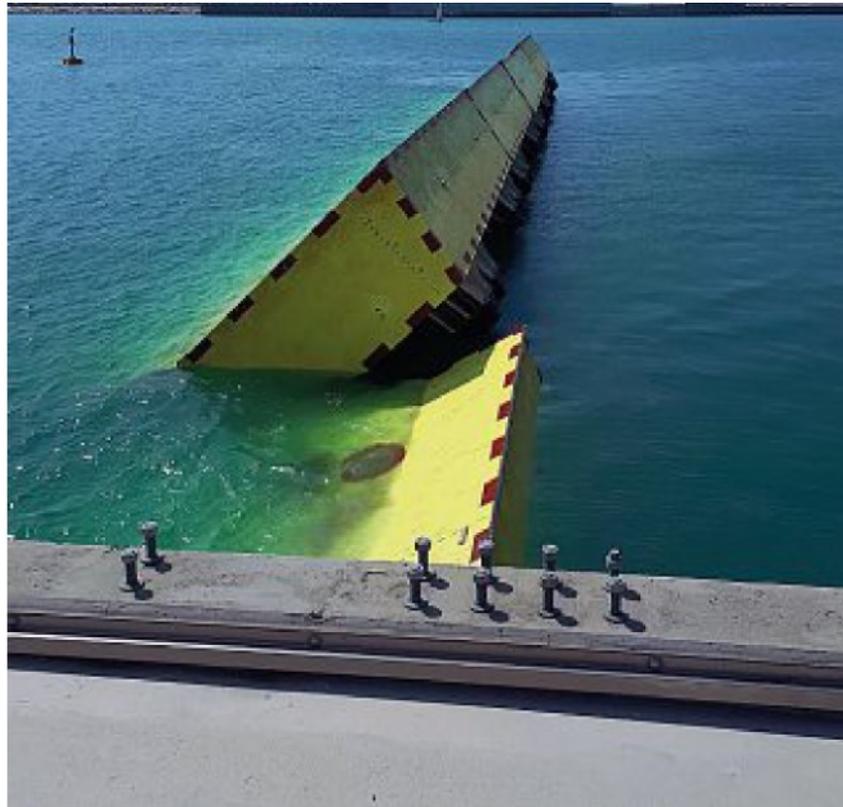
© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Al prossimo Comitato il governo porterà il documento di indirizzo della nuova Agenzia di Venezia che avrà il compito di gestire il Mose,

decidendo quando alzare le paratoie, anche prima della conclusione dei lavori fissata per dicembre 2021

● Il prefetto ha convocato per il 7 gennaio enti e istituzioni attuando così le indicazioni del Comitato. La cabina di regia locale avrà un ruolo esclusivamente informativo, nessuna decisione sarà presa in quella sede



Paratie
 Uno dei test di sollevamento delle paratoie del Mose lungo la schiera di Lido sud - San Nicoletto



La Corte dei Conti

L'ex magistrato
Giuseppone
dovrà risarcire
450 mila euro

VENEZIA «Ha piegato la propria funzione all'esclusivo interesse dei privati, ponendo se stesso e l'interesse pubblico che avrebbe dovuto garantire in posizione subalterna al perseguimento dell'illecito profitto da parte di terzi». È quanto scrivono i giudici della Corte dei Conti di Trento nella sentenza di condanna di Vittorio Giuseppone a risarcire 450 mila euro di danno da disservizio. Giuseppone, ex magistrato contabile della Corte dei Conti ora in pensione, nel 2014 era stato raggiunto da un'ordinanza di custodia cautelare nell'ambito della maxi inchiesta sul Mose con l'accusa di corruzione. L'ex magistrato ha prestato servizio all'ufficio di controllo della Corte dei Conti del Veneto e, secondo le accuse già mosse all'epoca dalla procura di Venezia nei suoi confronti, sarebbe stato a libro paga del presidente del Consorzio Venezia Nuova Giovanni Mazzacurati. Quest'ultimo, scrivono i giudici di Trento, «nel quadro di un generalizzato disegno corruttivo di pubblici funzionari aveva concordato con i responsabili delle principali imprese consorziate la necessità di corrispondere denaro anche a un magistrato della Corte dei Conti allo scopo di accelerare la registrazione degli atti di approvazione delle

convenzioni, dai quali dipendeva l'erogazione dei finanziamenti concessi al Mose, e di ammorbidire i controlli di competenza della Corte dei Conti sull'impiego delle somme erogate al Consorzio». In altre parole, per l'accusa Giuseppone era un punto di riferimento in quel sistema di corruzione. Di consegnare le tangenti all'ex magistrato, secondo la procura, si occupava Luciano Neri, dirigente del Consorzio. «Giuseppone avrebbe percepito una sorta di stipendio annuale tra i 300 e i 400 mila euro che gli veniva consegnato con cadenza semestrale tra il 2000 e il 2008 e non meno di 600 mila euro tra il 2005 e il 2006». Tutte accuse, quelle penali, che si sono però concluse con la prescrizione. Ma non si può dire lo stesso dell'inchiesta per il risarcimento erariale, al termine della quale nei giorni scorsi è arrivata la sentenza. Il danno da disservizio deriva dal fatto che Giuseppone avrebbe esercitato la sua funzione pubblica finalizzandola al perseguimento di benefici economici personali, e non al perseguimento dell'interesse pubblico. Un danno che è stato calcolato in oltre 450 mila euro, in misura pari al 50% delle retribuzioni complessive percepite dall'ex magistrato nel periodo in questione.

Eleonora Biral

© RIPRODUZIONE RISERVATA



 **L'editoriale**

La «via crucis» dell'acqua alta, le dighe e le opere complementari

Dopo l'acqua alta

LA VIA CRUCIS DI VENEZIA

Dal 12 novembre scorso acque alte eccezionali — se si possono ancora chiamare tali — continuano a martoriare Venezia storica. Allora 187 cm sul medio mare, ma poi ancora 140, 120, 135 e di nuovo 139, e così via, chissà fino a quando: stazioni di una vera e propria via crucis. La sola consolazione è che è finalmente possibile pensare che tutto questo finisca. Nonostante tutto — corruzione, imperizia burocratica, sabotaggi politico-ideologici — tra poco il Mose difenderà Venezia dalle mareggiate e dalle acque alte eccezionali. Con buona pace dei tanti falsi esperti — oppositori tenaci del principio di Archimede — e dei falsi amici di Venezia che hanno sulla coscienza almeno una decina di anni di ritardi e i danni, speriamo non irreparabili, che questi hanno provocato.

Occorre però che la sfilza di Commissari straordinari (il sindaco Luigi Brugnaro, all'emergenza; l'architetto Elisabetta Spitz, all'opera; e un trio a far le veci del concessionario) impegnati, con la nuova Provveditore alle Opere Pubbliche, ad accelerare lavori finora irresponsabilmente frenati si assumano la responsabilità di far raggiungere al sistema Mose e alle sue barriere mobili tutti i suoi ambiziosi obiettivi originari.

Quelli paesistici (in

tempi normali le barriere mobili non si vedono), quelli ambientali (a riposo le barriere non impediscono il ricambio d'acqua tra mare e laguna).

Ma anche quelli tecnico economici (garantire il passaggio delle navi dirette agli scali portuali in qualsiasi condizione meteo-marina). È per raggiungere quest'ultimo obiettivo che fin dal primo progetto degli anni '90 si erano previste delle «opere complementari» alle barriere mobili costituite principalmente da una conca di navigazione alla bocca di Malamocco, di profondità, lunghezza e larghezza sufficiente a far passare le navi di allora. Ma non quelle che si prospettavano già nel 2003 al momento dell'avvio della realizzazione del Mose, tanto che il Comitato del 3 aprile 2003 deliberò di procedere, «contemporaneamente» alla realizzazione di una «struttura di accesso permanente alla bocca di Malamocco» modificando il progetto di conca. L'esplosione del gigantismo navale costringerà poi ad andare oltre. E di questo si prende atto nel Comitato del 21 luglio 2011 che stabilisce che la «struttura di accesso permanente» al porto si realizzi accoppiando alla conca di navigazione a Malamocco una piattaforma portuale d'altura. Da qui il progetto di porto offshore-onshore, l'avvio della cui «realizzazione» venne finanziato con la legge di bilancio del 2013, arrivato fino al Cipe, ma poi costretto in un cassetto dell'Autorità (oggi) di Sistema Portuale per la miopia governativa che ne ha sottovalutato la strategicità sia a fini di salvaguardia della laguna (agibilità portuale garantita alle meganavi senza approfondimenti dei canali intralagunari) sia a fini di rivitalizzazione socioeconomica di

Venezia (base economica diversificata rispetto al solo turismo). La stessa miopia che dal luglio 2011 al 26 novembre 2019 non ha fatto dedicare più un solo minuto del Comitato al tema del Mose e delle sue opere complementari. L'acqua alta del 12 novembre ha — magra consolazione — reiscritto il tema all'ordine del giorno di quel consesso. Sta ai Commissari oggi riannodare le fila della compatibilità virtuosa tra salvaguardia della laguna e operatività portuale con la consapevolezza in più che ridando prospettive certe al porto si rimette il suo destino nella mani della comunità veneziana consentendole di sfruttare l'enorme potenziale di sviluppo di un blocco portuale-industriale oggi pienamente sostenibile. Una consapevolezza che si accompagna a quella di dover accettare che si riduca nel tempo il contributo finanziario che lo Stato deve comunque riprendere ad erogare dopo la disordinata gestione della legislazione speciale per Venezia degli ultimi anni.

Un contributo che Venezia deve cercare di sostituire sempre più con i mezzi propri. Un obiettivo perseguibile solo con uno sforzo concentrato e congiunto di istituzioni e forze economiche. Uno sforzo capace di rimettere in moto la base economica metropolitana a partire da uno dei suoi pilastri: l'attività portuale e portuale-industriale. A Venezia, salvaguardia e sviluppo non sono mai stati così interdipendenti come ora.

Paolo Costa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cassa depositi prende casa a Firenze per costruire nuove case (e il tram)

Ufficio in piazza della Repubblica da giugno. Tra i progetti l'ex scuola marescialli e la Gonzaga

Cassa depositi e prestiti prende casa a Firenze. Un ufficio da 500 metri quadri in piazza della Repubblica, nel palazzo ex Fondiaria ora di Unipol Sai, che ospita Gilli e Paszkowski. Aprirà a giugno, sarà l'inizio di un'operazione importante. Cassa depositi e prestiti (Cdp) — controllata per oltre l'80% dal ministero dell'Economia e per il resto da fondazioni bancarie — sta cambiando pelle sotto la gestione del nuovo Ad Fabrizio Palermo. E vuole espandere le sue capacità non solo di finanziamento, ma anche di sostegno a chi chiede finanziamenti, anche europei.

A Firenze, Cassa depositi e prestiti, con una delle sue numerose partecipate, ha già finanziato la tramvia. E Palermo, presentando il protocollo d'intesa con la Città metropolitana per ricostruire gli istituti superiori Meucci e Galilei, ha confermato l'intenzione di finanziare anche le prossime linee. Ma non solo. Il sindaco Dario Nardella ha già reso noto che vorrebbe coinvolgere Cdp anche per l'opera di trasformazione dell'ex caserma di Santa Maria Novella dove almeno 4 mila metri quadri dovranno diventare case a canone agevolato (social housing). E Cassa depositi e prestiti potrebbe partecipare anche alla trasformazione dell'ex caserma Lupi di Toscana, la Gonzaga,

dove partirà un bando il prossimo anno. Dato che nel Piano operativo l'assessore Cecilia Del Re ha sottolineato l'intenzione di trovare un «plafond» di spazi per queste operazioni, Cdp è pronta.

Operazione enormi, per le quali non è facile trovare soggetti privati disponibili ad intervenire. Mentre Cassa depositi e prestiti si sta attrezzando proprio in questo senso: perché è entrata e vuole restare nel settore dell'abitazione sociale. Ha già lanciato il «senior housing», immobili dove anziani autosufficienti, ma che hanno bisogno comunque di un minimo di assistenza, vivono insieme con la presenza di operatori specializzati, badanti o infermieri. Progetti curati tutti internamente. E la nuova veste di Cdp: un tempo era solo finanziatore. Il nuovo Ad Palermo ha lanciato una lunga serie di servizi di *advisory*: cioè una struttura che segua tutte le fasi, dal finanziamento alla progettazione (con ingegneri) alla rendicontazione (fondamentale per accedere ai fondi europei). Per evitare che proprio i fondi europei tornino in Europa, spiegano da Cdp, perché le piccole amministrazioni non hanno personale e competenze per usarle. Con tempi più veloci, soprattutto per i piccoli enti.

Marzio Fatucchi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova sede di Cassa Depositi e Prestiti in piazza della Repubblica.



Euroedile quadruplica le commesse «Il boom dopo il ponte Morandi»

**SPECIALIZZATA
NEI PONTEGGI
LUNGO I VIADOTTI
EFFETTUA OPERE
DI RISANAMENTO
DEL CALCESTRUZZO**

**CONTA 250 CANTIERI
APERTI IN ITALIA
E IN EUROPA
NEL 2018 HA CHIUSO
CON UN FATTURATO
DI 8 MILIONI DI EURO**

L'ECCELLENZA

PAESE Effetto Ponte Morandi: in meno di due anni l'Euroedile, ditta specializzata di Paese, ha quadruplicato le commesse per realizzare ponteggi su viadotti e simili. Se nel 2017 ne aveva progettati e installati quindici, nel 2018 il numero è schizzato a 50 per salire addirittura a 65 nel corso di quest'anno. Non solo, si è modificato anche lo scopo di questi interventi: inizialmente le impalcature erano richieste per effettuare sopralluoghi di controllo o opere di risanamento superficiale del calcestruzzo, negli ultimi quindici mesi sono destinate a permettere lavori più in profondità di una mera manutenzione ordinaria.

LA CAUSA

Spesso l'azienda trevigiana si è vista addirittura chiedere la posa in opera di strutture di rinforzo in grado di "puntellare" il ponte o il viadotto, rafforzandone la sicurezza in attesa di un restauro completo. Il boom, spiegano dall'impresa, ha una motivazione precisa: la maggiore attenzione e i controlli più serrati su tali infrastrutture viarie da parte di gestori ed enti pubblici in seguito alla tragedia avvenuta a Genova il 15 agosto 2017.

LA STORIA

Proprio per poter soddisfare questi appalti, la Euroedile ha as-

sunto trenta nuovi addetti (oggi in totale occupa poco meno di 150 persone) e ha brevettato una particolare ed esclusiva guida in alluminio su ruote per l'allestimento rapido di ponteggi sospesi su strutture viarie ad alta quota. L'impresa trevigiana, 35 anni di attività alle spalle, ha chiuso il 2018 con un fatturato di 8 milioni di euro e prevede, per l'esercizio in corso, un ulteriore incremento del 40%. «Negli anni ci siamo specializzati nell'operare su infrastrutture importanti, soprattutto viadotti ma anche chiese o strutture di emergenza come la passerella a Portofino. Siamo diventati leader in Europa nel settore, grazie anche al nostro ufficio tecnico diretto da Alessandro Zanatta», sottolinea il fondatore e amministratore delegato Nereo Parisotto. Attualmente Euroedile, grazie alle 35 squadre di operai e tecnici specializzati, ha oltre 250 cantieri aperti in Italia ed Europa. Delle 65 richieste di intervento su viadotti e strade nel 2019, ben 11 sono giunte dall'Abruzzo e altrettante dal Piemonte. Seguono la Liguria e l'Emilia Romagna, con 6 ciascuna, quindi Toscana e Campania, entrambe con 5 ordini. Le istanze di sopralluogo, nei dodici mesi successivi al crollo del "Morandi", sono arrivate soprattutto dalla provincia di Genova (25) seguita da Chieti (16), Firenze (15), Torino (12) e Avellino (11).



EUROEDILE L'azienda di Paese è specializzata nel realizzare ponteggi su viadotti e impiega poco meno di 150 persone

M.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Traforo rilievi per il secondo stralcio

► Carotaggi dei tecnici Anas nella zona dell'ospedale dove ci sarà lo svincolo sud

IL PRIMO CITTADINO METTE LE MANI AVANTI «QUALUNQUE TEMPISTICA PROVI A DARE SARÀ INEVITABILMENTE DISATTESA»

CONFERMATA LA CONSEGNA DEL PRIMO TRATTO TRA LA SEGA E VIA CARSO PER IL 30 APRILE «DOPO EPIFANIA TORNEREMO A PARLARE CON LA SOCIETÀ»

VITTORIO VENETO

Nuovi carotaggi nel terreno finalizzati alla realizzazione del secondo stralcio del traforo di Santa Augusta. Dopo quelli eseguiti a luglio sulla collina della Madonna della Salute, i tecnici di Anas nei giorni scorsi, poco prima di Natale, sono stati notati nella zona dell'ospedale, là dove dovrebbe sorgere lo svincolo sud della strada, giusto al confine con il territorio comunale di Cappella Maggiore. Un sopralluogo che non è passato inosservato, ma che – a quanto emerso – fa parte della normale gestione dell'iter avviato per poter mettere in progettazione anche il secondo stralcio della variante alla statale Alemagna che da Rindola proseguirà in galleria bucando il colle della Madonna della Salute fino all'ospedale di Costa.

LA PROSECUZIONE

Il secondo stralcio era stato inserito nel contratto di programma Anas 2015-2020, ma quanto a tempistiche risulta difficile, se non impossibile, fare dei pronostici. Non li fa nemmeno il sindaco Antonio Miatto che, da quando è stato eletto, ha avuto modo di interloquire più volte con Anas. «Qualunque tempistica provi a dare sa-

rà inevitabilmente disattesa» afferma il sindaco con riferimento al secondo stralcio dell'opera. Per molti, il proseguimento del traforo rimarrà solo nel libro dei sogni, tenuto conto delle tempistiche di attuazione del primo stralcio il cui iter entrò nel vivo dieci anni fa. Quanto al secondo stralcio, due anni fa Anas l'aveva inserito tra le sue future opere, stanziando 800mila euro per la progettazione. E nell'ottobre 2017 il parlamentare del Pd Roger De Menech annunciò che questo secondo stralcio sarebbe stato appaltabile già nel 2018 e che i 60 milioni di euro per farlo c'erano. Ma a distanza di oltre un anno da quello stimato appalto, un progetto del secondo stralcio della variante non è stato reso noto e la città attende ancora l'ultimazione del primo stralcio che, originariamente, era prevista per l'agosto 2016.

LA SITUAZIONE

Quanto al primo tratto La Seggia-via Carso, il sindaco Antonio Miatto ha recentemente ricevuto conferma da Anas che verrà ultimato, e quindi sarà percorribile, entro il 30 aprile 2020. «Dopo l'ultimo incontro avuto con Anas a metà dicembre nulla è cambiato – aggiunge il sindaco con riferimento a nuovi sviluppi - Ora c'è il perio-



do natalizio e gli uffici sono chiusi. Continueremo a interloquire con Anas con l'inizio del prossimo anno, dopo Epifania». Le alternative che Miatto ha proposto ad Anas per evitare lo svincolo su via Carso, già però votato dal consiglio comunale quattro anni fa e in fase di progettazione avanzata dopo che anche il ministero dell'Ambiente aveva dato il suo parere favorevole, non sono state accolte dalla società che, dall'altro, si è impegnata a realizzare una rotonda tra le vie Carso, Dalmazia e Vittorio Emanuele II. All'incontro di metà dicembre è però emerso che quella rotonda, così come progettata da Anas, sarebbe stata sottodimensionata e Miatto ha detto di no, chiedendo ad Anas una soluzione ottimale per le esigenze viabilistiche e di sicurezza stradale. «Non accetto – rimarca oggi il sindaco – una soluzione insufficiente: noi vogliamo che ci sia una rotonda funzionale e funzionante».

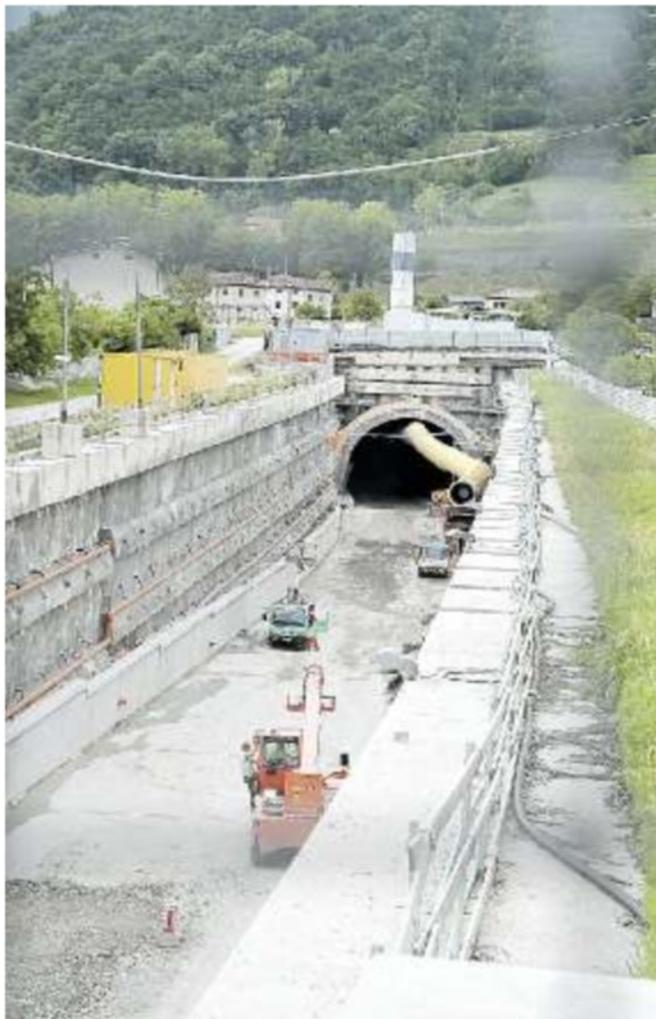
Da qui la decisione del sindaco di lasciare l'attuale stop in via Carso all'incrocio con via Vittorio Emanuele II: la viabilità rimarrà dunque inalterata a traforo aperto, il 30 aprile. Questo potrà generare lunghe code in via Carso direzione sud, visto che il sindaco ha pure annunciato di istituire un divieto di svolta a destra, direzione Pieve di Sant'Andrea, a tutti i mezzi in uscita dallo svincolo di via Carso. Una partita questa, tra Comune e Anas, che si definirà nei prossimi mesi.

Claudia Borsoi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL NODO

A traforo aperto la viabilità resterà inalterata tra via Carso e via Vittorio Emanuele II: «Lì pretendiamo una rotonda funzionale e funzionante»



LAVORI L'ingresso del traforo di Santa Augusta visto dalla parte di via Rindola Bassa. Nel tondo l'antica pieve di Sant'Andrea

L'intervento

Il Mose potrà rallentare il destino di Venezia

di Ennio Fortuna*

A leggere le cronache di questi giorni c'è da star male. Sembra che il destino di Venezia sia proprio quello indicato da un'antica diceria. Sprofonda nelle acque, così si diceva già anni, forse centinaia di anni fa, ma oggi il sinistro segnale sembra vicino a compiersi. Qualcuno ne ha trovato conferma nella fuga dei turisti. Venezia ha sempre vissuto sul turismo, forse perfino esagerando, e rinunciando ad ogni altra risorsa. Ma se i turisti scappano come i topi per sfuggire ad una sorte annunciata e realmente prossima e inevitabile, c'è effettivamente da stare male, da rinunciare a vivere nell'attesa dell'inevitabile. Ma è vero ciò che si dice? E anche se fosse, è davvero una buona ragione per rinunciare a vivere, a tentare di tutto pur di andare avanti in qualche modo. La città ne ha viste tante, anche se non è antica come Roma, e non c'è ragione obiettiva di lasciarsi andare. Personalmente sono sicuro che Venezia starà su ancora per centinaia di anni, sempre al limite della fine, ma sempre viva e vegeta. Ma intanto, in attesa di ciò che si annuncia, ma forse è evitabile, che cosa facciamo? Ci sediamo nell'attesa o combattiamo almeno per ritardare la fine? Credo che la risposta sia l'unica possibile. Anche se gli annunci fossero fondati non è da Venezia rinunciare e sedersi nell'attesa. Bisogna lottare fino alla fine, confidando nella buona sorte

e vivendo nella lotta. Ad esempio il destino della Basilica sembra segnato, ma così era anche decine di anni fa. Certo, i danni sono gravi ma non irreparabili e i veneziani sono abituati alle sventure, così come al benessere, anche se transitorio. E qualcosa da fare, e da fare subito non manca. Forse non servirà a risolvere tutto, ma il Mose è stato deciso proprio per questo. Non è una novità la predizione della sciagura finale, ma Venezia è sempre lì, sempre più danneggiata e mal ridotta, ma sempre in piedi. Vediamo se portando a termine l'opera riusciamo a ritardare la sorte e forse ad evitarla. Venezia ne ha viste tante, e non è detto che questa sia l'ultima. In ogni caso il Mose è ormai l'unica opera a portata di mano in grado di evitare o almeno di ritardare il destino. Finiamolo, e finiamolo al più presto. Non sono in grado di dire se il Mose basterà. Se basterà, tutto bene, se non dovesse bastare inventiamoci qualcosa. Il destino ci ha inflitto un brutto colpo, ma dopo averci regalato la città più bella del mondo. Anche per questo dobbiamo provarci, stringendo i denti e resistendo. Venezia lo merita. Senza lamenti e senza rinunce. Alla fine vedrete che Venezia fra qualche centinaio di anni sarà sempre qui, in attesa del disastro finale, ma sempre nella speranza anzi nella fiducia di evitarlo. Ce la faremo, ne sono sicuro. Malgrado tutto.

* *magistrato*



Mestre

Ecco tre milioni per arredo urbano e strade della città

L'assessora Francesca Zaccariotto ha presentato in giunta, ottenendo l'approvazione, due delibere per il miglioramento della viabilità in terraferma. La prima, da 3,1 milioni, riguarda interventi per strade e arredi urbani.

A pagina XIII

Arredo urbano e strade: stanziati oltre tre milioni

►L'investimento è stato approvato dalla giunta comunale

DA UNA PARTE LA MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITÀ, DALL'ALTRA IL DECORO CON LA SISTEMAZIONE DELLE FONTANE

IN GIUNTA

MESTRE «La manutenzione delle nostre strade e la cura dell'arredo urbano è sempre stato un punto sul quale la nostra Amministrazione continua a investire molte risorse. Ora con questi altri 3 milioni e 250mila euro non solo garantiamo ordine e decoro alla città, ma dimostriamo di continuare a lavorare per mettere in sicurezza le nostre strade. In questi mesi abbiamo appaltato moltissimi interventi pubblici, ci scusiamo già ora se nella fase di esecuzione dei lavori si dovessero causare dei rallentamenti al normale flusso viabilistico».

A parlare è l'assessora comunale ai Lavori pubblici, Francesca Zaccariotto, che nell'ultima riunione di giunta a Ca' Farsetti ha presentato, ottenendone l'approvazione, due delibere legate al miglio-

ramento della viabilità in terraferma.

La prima, e più consistente, per un investimento di 3 milioni e 100mila euro riguarda il progetto di fattibilità tecnica ed economica per interventi di ripristino funzionale e messa in sicurezza. Nello specifico, viene spigato in una nota diffusa dal Comune

- si interverrà con lavori puntuali di messa in sicurezza di strade e marciapiedi, con la riparazione dei dissesti localizzati, anche in regime di pronto intervento, con la gestione di interventi di riparazione/sostituzione di elementi di arredo stradale, con il monitoraggio dello stato di manutenzione della viabilità, con la gestione del servizio neve e gelate per garantire lo spargimento del sale e lo spazzamento delle strade e, infine, con la manutenzione delle principali fontane della terraferma.

Con la seconda delibera, in-

vece, si dà il via libera all'intervento di asfaltatura di via Scaramuzza nel tratto compreso tra il civico 62 e l'intersezione con via Gatta, per un totale di 150mila euro.

La lunghezza complessiva del tratto stradale interessato dai lavori è pari a circa mille metri lineari: si tratta di un segmento caratterizzato dalla presenza di dissesti, avvallamenti e fessurazioni di vario tipo. La larghezza media della carreggiata è pari a 6 metri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





VIA SCARAMUZZA Si tratta di una delle vie interessate dai lavori di messa in sicurezza e di manutenzione appena approvati



VIGONOVO
NUOVO PIANO
PER L'EDILIZIA

Un nuovo piano per gli interventi edilizi nel comune di Vigonovo. E' molto probabilmente il più importante provvedimento amministrativo finora adottato dall'Amministrazione comunale pentastellata, guidata dal 2016 dal sindaco Andrea Danieletto. Il piano è stato l'ultimo atto votato nel 2019, durante la seduta del Consiglio comunale del 18 dicembre. La pianificazione territoriale disciplinerà il futuro assetto edilizio e lo sviluppo generale del territorio. In base a tale progetto, il suolo di Vigonovo verrà suddiviso in zone destinate all'espansione dell'aggregato urbano, con la determinazione dei vincoli da osservare, come le aree riservate ad edifici ad uso pubblico, le opere di interesse collettivo o sottoposte a speciali servitù, nonché i presupposti da osservare nelle zone a carattere storico e lungo le fasce di rispetto dei corsi d'acqua. Decorsi i 30 giorni di deposito, chiunque può formulare osservazioni entro i successivi 30 giorni, fino al 22 febbraio 2020. Nei sessanta giorni successivi il consiglio comunale deciderà sulle stesse e quindi approverà il piano definitivo. La documentazione è consultabile dai cittadini fino al 23 gennaio 2020 presso il dipartimento comunale dell'area edilizia ed urbanistica. E' consultabile anche sul sito internet del Comune di Vigonovo. Tutte le osservazioni vanno presentate in carta semplice e inviate al Comune di Vigonovo mediante raccomandata o all'indirizzo di posta elettronica certificata.



Mirano

**Tre nuove rotatorie in vista
 ma non tutti sono d'accordo**

A Mirano nel 2020 arriveranno tre rotatorie ma non tutti sono contenti: gruppi di residenti temono per traffico e sicurezza.

De Gaspari a pagina XIX

Il 2020 anno delle rotatorie

►Ne saranno realizzate 3 fra le vie Villafranca e Vittoria, ►Gli abitanti sono divisi, c'è chi protesta perché non tra le vie Vittoria e Pestrino e tra le vie Cavin e Matteotti si risolvono i problemi del traffico di attraversamento

**OCCASIONE ANCHE
 PER MIGLIORARE
 I SERVIZI DI TRASPORTO
 PUBBLICO LOCALE
 RIORGANIZZANDO
 LE FERMATE DEI BUS
 MIRANO**

Quello che sta per arrivare a Mirano sarà l'anno delle rotatorie. Ne arrivano tre, tutte lungo la direttrice Miranese: una tra via Vittoria e via Villafranca, una tra via Vittoria e via Pestrino e una tra via Cavin di Sala e via Matteotti.

I nuovi progetti sono possibili grazie a finanziamenti sovramunicipali e permetteranno di migliorare non poco la percorribilità dell'asse principale di Mirano, ma non piacciono a tutti: in via della Vittoria, per esempio, tuona il comitato di cittadini rappresentato da Maria Luisa Bortoletti. "Chiediamo da anni di regolamentare traffico e velocità e ci rispondono con una rotatoria in via Villafranca - insorge la storica portavoce -: hanno capito o no che qui i problemi sono altri e si chiamano traffico di attra-

versamento e controlli inesistenti?".

I DUBBI DEI RESIDENTI

I residenti avanzano dubbi anche sulla sicurezza dei pedoni, che ora possono attraversare in sicurezza grazie al semaforo, mentre domani chissà. "Una rotatoria con via Villafranca - risponde il vicesindaco e assessore Giuseppe Salviato - serve proprio a fluidificare il traffico e a ridurre la velocità". E Salviato va pure oltre: "La realizzazione di queste opere, e mancherà poi solo quella al semaforo con via Miranese alla Fossa, potrebbe anche permettere di realizzare in futuro qualche ipotesi di senso unico su via Vittoria".

Per il Comune insomma il 2020 sarà un anno di partenza. E non si tratterà solo di migliorare la viabilità agli incroci ed eliminare semafori.

Negli altri due progetti, l'occasione sarà propizia per mettere mano anche al trasporto pubblico locale. Nel primo caso, tra via Matteotti e Cavin di Sala, in corrispondenza del capolinea Actv, saranno riorganizzate pure le fermate a servizio del polo scolastico, in modo

da evitare situazioni di rischio prodotte dall'altissima concentrazione di studenti, specie durante la fase di accostamento e ripartenza dei bus. L'attesa dei pedoni sarà protetta con archi parapetonali (le barriere fatte di tubi di ferro bianchi e rossi), pensiline e percorsi attrezzati, verrà migliorata la funzionalità degli spazi, organizzando i percorsi ciclopedonali di collegamento agli istituti, le aree di parcheggio delle auto e le biciclette.

I TEMPI

In zona ex-Gatti invece, per migliorare i collegamenti casa-scuola e casa-lavoro, sorgerà un'area attrezzata con parcheggio per auto e bici, fermata per bus in posizione più accessibile e una rotatoria tra via Vittoria e via Pestrino per migliorare la capacità dell'attuale incrocio di smaltire veicoli. La fermata dell'autobus, inoltre, sarà ricollocata in posizione più accessibile. La realizzazione delle tre rotatorie, salvo ritardi dell'ultim'ora, dovrebbe avvenire durante il nuovo anno, ovviamente non tutte assieme.

Filippo De Gaspari

© RIPRODUZIONE RISERVATA





SALVIATO, ASSESSORE E VICESINDACO

«Una rotatoria serve a fluidificare il traffico e a ridurre la velocità. Con queste opere in futuro potremo anche realizzare qualche senso unico su via Vittoria»



MIRANO Le proteste degli abitanti di via Vittoria contro l'assedio del traffico automobilistico

EUROEDILE Ordini quadruplicati dall'effetto Ponte Morandi

Ordini quadruplicati in 15 mesi per la trevigiana Euroedile, specializzata in ponteggi a grandi altezze e rinforzi metallici, come effetto del crollo del ponte Morandi a Genova il 14 agosto 2018. Nel 2017 le opere realizzate su viadotti erano state 15. Nel 2019 sono state 65. Ricavi 2018 a 8 milioni: previsioni per il 2019 a +40%.



IL CRONOPROGRAMMA. Il maltempo, l'acqua della falda e i reperti archeologici hanno frenato notevolmente lo sviluppo

Avanzamento a rilento dopo 648 giorni

L'intervento è stato avviato il 21 marzo 2018 e doveva concludersi entro agosto 2020: slitterà di 4 mesi

Era il 21 marzo 2018. Quel giorno operai, macchinari, istituzioni, enti e via così entrarono per la prima volta all'interno dell'area di cantiere. Era il primo giorno dei lavori per la realizzazione della bretella dell'Albera. «Tempo 870 giorni - era stato detto ed era stato ovviamente confermato dal cronopogramma - e l'opera sarà completata». Ciò significa 21 agosto 2020. Ecco, calendario alla mano sono trascorsi 648 giorni. Ne mancherebbero poco più di duecento alla fine. Ma il condizionale è più che mai d'obbligo non solo perché l'avanzamento dei lavori è ovviamente molto indietro rispetto a quanto previsto, ma anche perché la stessa Anas ha confermato nei mesi scorsi che l'opera non sarà conclusa prima della fine del 2020. Senza dimenticare che poi serviranno altri mesi per il collaudo dell'opera.

zare dei lavori è ovviamente molto indietro rispetto a quanto previsto, ma anche perché la stessa Anas ha confermato nei mesi scorsi che l'opera non sarà conclusa prima della fine del 2020. Senza dimenticare che poi serviranno altri mesi per il collaudo dell'opera.

«Con lettera ufficiale del ministro alle infrastrutture e trasporti Danilo Toninelli di giugno 2019 e successiva lettera di Anas spa nazionale di agosto 2019 allo scrivente Comitato - affermava ad agosto il consigliere comunale Giovanni Rolando, che guida il comitato No Tir-Sì bretella - si comunica che la data di ultimazione lavori è stata ulteriormente prorogata a dicembre 2020. Al ritardo sin qui accu-

mulato di cinque mesi si aggiungono, dunque, ulteriori cinque mesi. Anziché recuperare il ritardo, come promesso, i lavori vengono protratti di altri 150 giorni. Alla luce dei fatti riteniamo necessario accelerare i lavori anziché prostrarli ancora una volta».

I problemi riscontrati durante le lavorazioni sono stati numerosi, come più volte raccontato. In primis per alcuni problemi legati alle ditte al lavoro inizialmente e al saldo dell'intervento da parte di Anas, ma soprattutto per il rinvenimento di numerosi reperti archeologici lungo tutto il tracciato che hanno complicato notevolmente le operazioni facendo slittare di mesi la consegna. ● **N.L.N.E.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un'immagine dei lavori in corso all'altezza di viale del Sole



La pista di cantiere (a sinistra) e il tracciato con il canale di scolo



BREVI

Percorsi e tirocini formativi per favorire l'ingresso dei giovani nel mondo delle professioni del settore edile. Con questo obiettivo Ance e comune di Siena hanno avviato una collaborazione con cui ai bandi per tirocini emessi dall'amministrazione comunale nei settori urbanistica e lavori pubblici Ance Siena, attraverso il patrocinio, propone un affiancamento nell'individuare le declinazioni, anche di contenuti, che possano avvicinare l'esperienza dei tirocinanti con quella che poi si troveranno ad affrontare nel mondo reale del lavoro.

— © Riproduzione riservata — ■



Ricognizione della giurisprudenza: l'attività del notaio non esclude il potere di accertamento

Opere abusive, multe carissime

Irrilevante che al rogito non si individuino irregolarità

Demolizione non contestabile

Pagine a cura
di **DARIO FERRARA**

Se il comune scopre opere abusive nell'immobile, scatta la multa pari al doppio dell'incremento di valore realizzato grazie alla violazione della normativa edilizia e urbanistica. E il proprietario è costretto a pagare anche se il notaio non ha rilevato irregolarità al momento di stipulare l'atto di acquisto del cespite: l'attività compiuta dall'ufficiale rogante, infatti, non esclude il potere di accertamento dell'amministrazione, che può essere esercitato anche anni dopo il compimento degli interventi realizzati senza il titolo edilizio. È quanto emerge dalla sentenza 775/19, pubblicata dalla prima sezione del Tar Liguria.

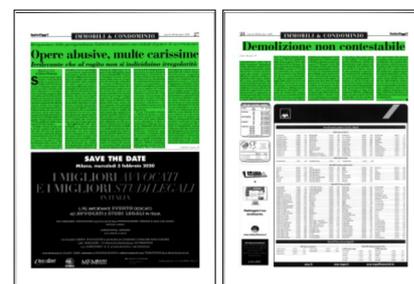
Il caso. Niente da fare per il privato: pagherà all'ente locale oltre 56 mila euro perché i lavori non autorizzati hanno incrementato di circa 23 mila euro il valore dell'immobile, almeno secondo le stime dell'Agenzia delle entrate. Pesano sulla sanzione la recinzione, il cancello pedonale e carrabile, l'area di parcheggio e il pavimento impermeabile della piscina. Inutile invocare un preteso affidamento di mero fatto che sarebbe stato indotto nell'acquirente dalla condotta del notaio, il quale non individua alcuna difformità edilizia o urbanistica al momento del rogito: l'attività del professionista non interferisce con i poteri del comune, che non sono soggetti ad alcun termine di decadenza. E ciò perché sanzionare gli abusi edilizi costituisce un atto dovuto e vincolato alla ricognizione dei presupposti. Non giova contestare che il manufatto incriminato sia una vera e propria piscina, per quanto piccola: lo dimostra la scaletta, mentre non è credibile che si tratti di una vasca per l'acqua piovana.

Ricognizione sui precedenti. Il rimedio contro gli atti dell'amministrazione, comunque, non può sempre essere impugnato. È escluso che possa essere proposto dal privato il ricorso al giudice am-

ministrativo contro il verbale della Municipale che verifica l'inottemperanza all'ordine di demolire l'opera abusiva e ne dispone la restituzione al comune: l'atto della polizia non è di per sé impugnabile in quanto costituisce un mero accertamento dello stato dei luoghi, privo di valore provvedimentoale e dunque di efficacia lesiva. L'amministrazione locale deve poi far proprio il cespite con un atto ad hoc ed è contro la una misura acquisitiva che la parte privata dovrà rivolgere l'impugnazione. È quanto stabilito dalla sentenza 2083/19, pubblicata dalla terza sezione del Tar Campania. Il responsabile dell'abuso, a parere dei giudici, precorre i tempi. Il verbale dei vigili urbani non cambia la situazione giuridica dell'interessato ma serve a certificare che il manufatto contro legge non è stato abbattuto; il tutto con la fede privilegiata tipica dell'atto redatto dai funzionari pubblici: si attesta unicamente che è passato il tempo ma l'interessato non ha provveduto da sé a demolire l'opera. Né può essere impugnato in modo autonomo l'ordine di restituzione del manufatto al sindaco del comune in esecuzione della sentenza penale di condanna: costituisce invero un atto endoprocedimentale che ha una mera funzione preparatoria e strumentale; il comune, infatti, ne deve far proprio l'esito con un atto formale che determina l'immissione nel possesso e la trascrizione nei registri immobiliari, possibile solo con la notifica del verbale che accerta l'inottemperanza. Insomma: il privato che vuole contestare l'acquisizione del manufatto da parte dell'ente locale deve impugnare l'atto successivo e soltanto per i vizi di quest'ultimo mentre non può più contestare l'ordinanza di demolizione.

Di più. L'immobile abusivo va abbattuto anche se è sotto sequestro penale. È il privato che deve farsi parte diligente per adempiere l'ordine di demolizione notificato dal comune chiedendo all'autorità giudiziaria la restituzione del

fabbricato: altrimenti paga le sanzioni e comunque dopo 90 giorni il manufatto controlegge è acquisito al patrimonio dell'ente locale. Lo prevede la sentenza 1409/19, pubblicata dalla seconda sezione del Tar Calabria. Per i destinatari dell'ordinanza emessa dal responsabile del settore urbanistica del comune, il sequestro penale che grava sui fabbricati abusivi non costituisce un impedimento assoluto a eseguire l'ingiunzione a demolire emessa dall'amministrazione locale. Anzi, è il privato che deve chiedere al giudice penale il dissequestro dell'immobile, secondo la procedura ex articolo 85 disp. att. cpp, per poi abbattere a proprie spese il fabbricato; il tutto per non incorrere nelle sanzioni previste dall'articolo 31 del Testo unico dell'edilizia: va infatti escluso che l'interessato possa addurre a sua esimente la misura cautelare cui egli stesso ha dato causa. Il comune, fra l'altro, è consapevole che sugli immobili incriminati penda il sequestro: i termini per effettuare la demolizione, spiega l'ordinanza dell'ente, decorrono dal dissequestro dei manufatti che gli interessati devono ottenere dal giudice e comunicare all'amministrazione locale (nel frattempo sulla misura cautelare interviene peraltro l'annullamento senza rinvio della Cassazione). Quando poi l'abuso edilizio lo compie il vicino, bisogna denunciare subito altrimenti si rischia di dover tacere per sempre. L'istanza affinché il comune verifichi la regolarità delle opere, infatti, deve essere presentata entro sessanta giorni da quando si ha conoscenza della segnalazione certificata di inizio attività del confinante: dopo scatta la deca-



denza perché la soggezione al termine generale deve ritenersi necessaria ai fini della certezza degli effetti prodotti dalla Scia. È quanto emerge dalla sentenza 302/18, pubblicata dalla prima sezione della sede di Pescara del Tar Abruzzo. Notizie amare per la proprietaria dell'edificio, anche se il rivale sta costruendo una mansarda tale da oscurare una finestra che dà luce e aria all'immobile: dopo la sopraelevazione il bagno della signora si trova ad affacciare nel locale di nuova costruzione. E nei locali scatta il sopralluogo dell'Asl, benché l'ordinanza contingibile e urgente del sindaco del comune sia stata poi annullata dal Tar perché mancano i presupposti di urgenza e rischi per l'igiene pubblica per ingiungere i lavori al proprietario. Contro le opere realizzate, peraltro, pende una causa al Tribunale civile. Ma attenzione: la Scia non è direttamente impugnabile e in caso di inerzia il controinteressato può soltanto agire contro il silenzio dell'amministrazione, come avviene nella specie. Il punto è che deve farlo in modo tempestivo: l'osservanza del termine di 60 giorni risulta necessaria per l'interesse pubblico e priva ad assicurare la certezza degli effetti all'azione amministrativa. Ancora. Non

va al condominio ma ai singoli proprietari l'ordine di demolire gli abusi sulle parti comuni dell'edificio. Va annullato perché illegittimo l'ordine di demolizione degli abusi edilizi compiuti nel sottotetto. E ciò perché il comune emette il provvedimento repressivo nei confronti del condominio, che è un mero ente di gestione privo di legittimazione: la misura va invece rivolta nei confronti dei singoli condomini in quanto unici comproprietari delle parti comuni del fabbricato. È quanto si legge nella sentenza 1764/19, pubblicata dalla seconda sezione del Tar Lombardia, che ha accolto il ricorso del condominio: non deve provvedere alla rimessa in pristino entro novanta giorni disposta dal responsabile del servizio edilizia privata. Il punto è che in base all'articolo 1117 Cc le parti comuni del fabbricato appartengono ai singoli proprietari esclusivi mentre il condominio non vanta alcun diritto reale su di esse. Quest'ultimo costituisce un mero ente di gestione privo di personalità giuridica, una condizione confermata dalla riforma contenuta nella legge 120/12 che attribuisce al condominio un attenuato grado di soggettività.

— © Riproduzione riservata — ■

BIOARCHITETTURA

L'evoluzione di un lavoro dove il disegno è al computer verso un mondo più «green» e sostenibile

di **Anna Maria Catano**

Dopo il crollo delle progettazioni, rigenerare è la grande sfida della bioarchitettura 4.0

In Italia manca un'agenda urbana nazionale fino al 2050 come hanno invece altri Paesi

Parola d'ordine? Rigenerare. È la grande sfida della bioarchitettura 4.0. Dopo la pesante crisi dell'ultimo decennio che ha visto il crollo delle progettazioni e poi quello delle costruzioni, finalmente qualcosa si muove. In un mondo in continua evoluzione dove il disegno è ormai a computer vincono le competenze legate alla sostenibilità, al green, all'edilizia smart. Il BIM - building information modeling - è la nuova rivoluzione copernicana.

Inevitabilmente sono gli under 35 a meglio tradurre i complessi problemi di riqualificazione urbana in soluzioni tecnologiche integrate.

Nell'ambito della «Festa dell'Architetto 2019» promossa dal Consiglio Nazionale, il premio «Giovane talento dell'Architettura italiana» è stato assegnato a due torinesi, Alberto Bottero, 35 anni, e Simona Della Rocca, 34, di BDR bureau, per un progetto di ristrutturazione di una scuola degli anni '60 - innovativo negli spazi e nel concetto di community school - che consegna al complesso, integrato nel verde e aperto al quartiere, una nuova identità.

Ma la carica dei giovani progettisti non finisce qui. Lo Studio 5/A (Matteo Benigna, Matteo

Cecchi, Diego Collini, Matteo Gatti, Giovanni Manzoni, tutti tra i 18 e i 35 anni) ha vinto in pochi mesi tre concorsi, di cui due a Cagliari. Sei giovani architetti romani nati tra il 1986-87 - Federica Andrioni, Mattia Biagi, Annachiara Bonora, Valeria Lollobattista, Marco Mondello e Valerio Socciarelli - hanno conquistato il primo premio all'European 14 con un progetto di ristrutturazione urbana ad Amsterdam. E ancora il Comune di Como ha selezionato altri giovani talenti, quelli dello studio De Gayardon Bureau guidato da Sara Angelini con Alessio Valmori, per riqualificare un parco sul Lario. A Firenze invece saranno Filippo Pecorai, Francesco Polli e Antonio Salvi, titolari dello Studio Opps, a riconvertire un ex cinema. E Francesco Vaj (classe 1985) rifunzionalizzerà il convento francescano di Caluso. Under 35 sono pure Nicola Di Pietro, Leonardo Pugin e Mauro Tonello, vincitori del concorso Granulati Zandobbio.

«L'architettura genera qualità della vita», sottolinea Giuseppe Cappochin, presidente del Consiglio nazionale. «Ma in Italia manca un'agenda urbana nazionale fino al 2050 come hanno invece altri Paesi. Lo stop è sul consumo del suolo. Mentre sono in crescita le ristrutturazioni, il recupero, il restauro, gli

interventi sul costruito». E tutto il mondo, ancora da esplorare, del green, della bioarchitettura, dell'ecosostenibile, dell'edilizia 4.0.

In Italia sono iscritti all'Albo 153mila 204 architetti, oltre il 50% dei quali è tra i 55 e i 60 anni. Solo in cinquanta, di cui l'80% a Milano, superano i 2 milioni di fatturato annuo.

Gli studi italiani, in media, contano un architetto senior e un giovane assistente. «In uno scenario difficile gli under 30 sono molto attivi nel disegnare una loro traiettoria personale», spiega Paolo Mazzoleni, presidente dell'Ordine milanese. «Sono cosmopoliti, parlano le lingue ed hanno meno aspettative: l'atteggiamento giusto per affrontare il mercato del lavoro».

L'orientamento è così nel-



l'ottica di uno scambio generazionale. «La nostra piattaforma *Concorrimi* segnala concorsi pubblici aperti che permettono ai giovani di gareggiare alla pari perché in forma anonima. E 25 mila euro per coprire le spese».

Nel panorama nazionale Milano costituisce un'isola felice. Da dati sui laureati magistrali in Architettura forniti dal Politecnico emerge che l'occupazione si attesta intorno all'86%. I contratti però non sono stabili: prevalgono tempo determinato, collaborazioni, stage. E gli inserimenti sono per lo più in studi e aziende di piccole e medie dimensioni. Mentre in generale in tutto il Paese, gli stipendi sono più bassi rispetto alla media europea.

Altro importante processo in atto è l'esodo verso quelle nazioni che offrono prospettive e compensi deci-

samente più alti. «È in aumento la mobilità dei neolaureati», conferma Ilaria Valente, preside della Scuola di Architettura. «Non si tratta però di fuga ma di internazionalizzazione della professione, uno dei temi più rilevanti anche secondo l'Architects' Council of Europe. Una sfida alla quale gli studenti devono arrivare preparati».

Nella ricerca del primo lavoro sono vincenti le aree complementari a quella della progettazione - bim e project management o sicurezza nei cantieri - dove si creano più possibilità di impiego. Ma anche le attività tradizionali perdono posizioni a favore di quelle specialistiche: capitolati, perizie estimative, catasto, collaudi e sicurezza. Il risultato è che un quinto degli architetti si occupa quasi esclusivamen-

te di attività burocratico normative. Crescono inoltre le certificazioni energetiche, gis, project financing, facility management. Sono in evoluzione anche i modelli organizzativi interni: c'è più interdisciplinarietà, condivisione di spazi, forme di aggregazione.

«Bisogna cambiare tipologia di progettazione», sostiene Cristiana Cutrona, esperta di work place. Re Value ha appena ultimato la sede milanese dello studio legale Clifford Chance, con standard ambientali che sono già un modello internazionale. Broletto 16 è uno dei primi edifici italiani Leed Platinum (certificazione di leadership in energy and environmental design). Un esempio di ecosostenibilità da inseguire, sia in termini di innovazione (less paper e plastic free) che di spazi modulari di lavoro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

153 **50%**

mila
gli architetti
iscritti
all'Albo
in Italia

e oltre, **gli**
architetti
tra i 55
e 60 anni

50 **80%**

gli studi
che superano i 2
milioni di euro di
fatturato in Italia

la quota
dei grandi studi
che lavorano a
Milano

27 **17**

mila euro
il reddito medio
professionale
tra i 55 e i 60 anni

mila euro
il reddito dei
giovani
professionisti

GLI INTERVENTI APPROVATI DALLA GIUNTA COMUNALE

Per la riasfaltatura delle strade stanziati 3,2 milioni di euro

MESTRE. La Giunta comunale ha approvato una serie di interventi sulla viabilità della terraferma per oltre 3,2 milioni di euro, tra i quali figura la riasfaltatura di via Scaramuzza e messa in sicurezza di alcune strade urbane.

La Giunta comunale riunitasi nei giorni scorsi a Ca' Farsetti, ha approvato, su proposta dell'assessore ai Lavori pubblici, Francesca Zaccariotto, due delibere legate alla viabilità in terraferma.

La prima delibera approvata, per un investimento totale di 3,1 milioni di euro, riguarda il progetto di fattibilità tecnica ed economica per interventi di «ripristino funzionale e messa in sicurezza della viabilità nelle strade della terraferma».

Nello specifico si interverrà con lavori puntuali di messa in sicurezza e la manutenzione dei sedimi stradali e dei marciapiedi, con la riparazione dei dissesti localizzati, anche in regime di pronto intervento, con la gestione di interventi di riparazione o di sostituzione di elementi di arredo stradale, con il monitoraggio dello stato di manutenzione della viabilità, con la gestione del servizio neve e gelate per garantire lo spargimento del sale e lo spazzamento e la pulizia delle strade ed, infine, con la manutenzione delle principali fontane della terraferma urbane.

Con la seconda delibera si approva invece l'intervento di asfaltatura di via E. Scaramuzza nel tratto compreso tra il civico 62 e l'intersezione con via Gatta, per un totale di 150 mila euro.

La lunghezza complessiva del tratto stradale interessato dai lavori programmati dalla giunta comunale è pari a circa 1.000 metri lineari, caratterizzati dalla presenza di dissesti, avvallamenti e fessurazioni di vario tipo. La larghezza media della carreggiata è pari a 6 metri.

«La manutenzione e la sicurezza delle nostre strade, insieme alla cura dell'arredo urbano – ha commentato l'assessore comunale ai Lavori Pubblici, Zaccariotto – è sempre stato un punto sul quale questa amministrazione continua di Venezia ad investire molte risorse».

«Con questi oltre 3,2 milioni di euro di investimenti – aggiunge l'assessore Francesca Zaccariotto – l'amministrazione comunale potrà non solo garantire ordine e decoro alla nostra città, ma stiamo dimostrando di continuare a lavorare per mettere in sicurezza le nostre strade. In questi mesi abbiamo appaltato moltissimi interventi pubblici, ci scusiamo già ora se nella fase di esecuzione dei lavori si dovessero causare dei rallentamenti al normale flusso viabilistico». —



LA GRANDE OPERA

Mose senza compressori e sistemi di sicurezza

Lettera degli ingegneri del Consorzio al Provveditorato e al commissario dello "Sblocca cantieri" per mettere nero su bianco perché non può essere azionato adesso: «Aspettiamo il collaudo»

Gli ingegneri del Consorzio Venezia Nuova hanno redatto e inviato al Provveditorato alle Opere pubbliche e al commissario «Sblocca cantieri» Elisabetta Spitz un "decalogo" tecnico. Un dossier che spiega, se ce n'era ancora bisogno, che non si possono illudere i veneziani dopo 35 anni di progetti, ritardi, scandali, errori. Se il Mose potrà funzionare davvero in caso di acque alte e di emergenze lo sapremo alla fine

del 2021. Per esempio, non sono ancora stati installati i sistemi di emergenza, l'impianto antincendio, gli ascensori e in particolare i generatori elettrici di emergenza. Dovranno garantire l'erogazione della corrente elettrica in caso di interruzione della rete generale. Come è accaduto più volte durante le ultime acque alte eccezionali del 12 novembre. Ma mancano all'appello anche i compressori. VITUCCI / APAG. 21



Le paratoie (foto Orlandi/Euronews)

«Ecco perché il Mose non si può usare finché non sarà finito»

«Decalogo» degli ingegneri inviato al Provveditorato
Tubi da controllare e sistemi di emergenza che mancano

Alberto Vitucci

Ecco perché il Mose non potrà usato contro le acque alte fino a collaudo avvenuto. Cioè alla fine del 2021. «Criticità» permettendo. Un decalogo tecnico firmato dagli ingegneri del Consorzio Venezia Nuova è stato inviato al Provveditorato alle Opere pubbliche e al commissario «Sblocca cantieri» Elisabetta Spitz. Un dossier che spiega, se ce n'era ancora bisogno, che non si possono illudere i veneziani dopo 35 anni di progetti, ritardi, scandali, errori. Se il Mose potrà funzionare davvero in caso di acque alte e di emergenze lo sapremo alla fine del 2021. Ecco i motivi.

SISTEMI DI EMERGENZA

Non sono ancora stati installati

ti i sistemi di emergenza, l'impianto antincendio, gli ascensori e in particolare i generatori elettrici di emergenza. Dovranno garantire l'erogazione della corrente elettrica in caso di interruzione della rete generale. Come è accaduto più volte durante le ultime acque alte eccezionali del 12 novembre. L'assenza di questi sistemi potrebbe «rendere ingovernabile» l'intero sistema, con rischi imprevedibili. Come la caduta improvvisa di tensione e delle paratoie alzate.

COMPRESSORI

Gli impianti meccanici, elettrici e di controllo ancora non sono stati realizzati. Il sistema si può sollevare oggi solo in «modalità provvisoria» con un solo compressore. Alla fine dei lavori dovranno

essere 4 per ogni bocca.

I TEST CON MARE MOSSO

Il programma di prove in corso – a Treporti le paratoie sono state sollevate 25 volte – si possono fare solo in condizioni meteomarine calme. Dunque non durante le acque alte. I test in condizioni avverse sono previsti nel corso dell'autunno del 2020 e dureranno fino a metà 2021.

LE SQUADRE



Vi è una sola squadra operativa specializzata per i sollevamenti e si sta formando il personale. Le squadre lavorano nella *control room* – ancora in fase di costruzione – e nelle gallerie dentro i cassoni sott'acqua. Le attività possono durare giorni, e occorrono molte persone per i turni.

LEVIBRAZIONI

«Nei precedenti sollevamenti», recita il rapporto degli ingegneri, «sono state riscontrate criticità, come ad esempio le vibrazioni di alcune tubazioni. Queste, come altre criticità che dovessero essere riscontrate durante i test, vanno riparate e testate per evitare che possano ripetersi. Proprio a causa delle vibrazioni «anomale» era stato interrotto il test di prova di sollevamento delle paratoie del 4 novembre a Malamocco. «La tenuta delle tubazioni», si legge, «è essenziale anche per evitare la fuoriuscita di acqua e aria, con rischio di allagamento delle gallerie, e danno al sistema».

CONTROL ROOM

Mancano ancora i collegamenti di comunicazione tra le bocche di porto. La *control room* centrale all'Arsenale è in fase di costruzione, sarà pronta la prossima estate. Mancano anche i protocolli di gestione e decisione e di gestione e la codifica delle procedure.

COLLAUDO

Manca infine il collaudo dell'opera. Finite le prove e la costruzione degli impianti dovrà avvenire secondo il cronoprogramma entro il 31 dicembre del 2021. Prima di allora, ripetono gli ingegneri, non è possibile mettere in funzione un'opera che non è finita, né sicura. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL SISTEMA MOSE

Control room mai finita Paratoie da ripulire

In alto, la «control room» ancora in fase di realizzazione. Da qui si dovrebbe comandare il sistema Mose. Qui a lato: le paratoie al Lido. Sotto: Pulizia delle paratoie a Treporti.



LA GOVERNANCE DELLA GRANDE OPERA

Zaia: «Sul Mose diamo pieni poteri al sindaco E i costi li paghi lo Stato»

«Sul Mose bisogna dare pieni poteri al sindaco, responsabile della salute e della sicurezza dei cittadini». Lo dice il presidente della Regione Luca Zaia, dopo le polemiche degli ultimi giorni. «Meno lunga è la catena decisionale», ha detto, «più veloci possiamo essere. Fermo restando che, sul fronte della spesa, a pagare deve essere lo Stato». Dibattito che si



Il provveditore Cinzia Zincone

riaccende dopo un mese e mezzo di acque alte. Con una serie nera che non ha precedenti. Adesso tutti vogliono sapere se il Mose funziona oppure no. C'è anche chi vuole ridurre i tempi. A cominciare dalla neo commissaria Sblocca Cantieri Elisabetta Spitz. «Il Mose non si può utilizzare oggi come difesa dalle acque alte», dicono a una sola voce il provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone e il commissario del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo «Sarebbe rischioso.

Ma chi dovrà premere il bottone, una volta che l'opera sia terminata e funzionante? L'ultimo Comitato del 26 novembre ha deciso di costituire tavoli per la nuova

governance.

Nel frattempo si muovono in tanti. C'è chi propone lo scioglimento anticipato del Consorzio Venezia Nuova. Con rischi di cause e perizie che allungerebbero ancora i tempi per la conclusione dei lavori. Chi dichiara «finita» la stagione degli amministratori straordinari, nominati dall'Anac dopo lo scandalo e gli arresti. I commissari governano oggi oltre al Consorzio Nuova anche Comar, la società di proprietà di Mantovani, Condotte e Fincosit che lavora alle operazioni di prova delle paratie. Tra le candidate alla gestione e manutenzione dell'opera. Decisioni ancora lontane.—

A.V.



LO SCONTRO CON LA FAMIGLIA BENETTON

Il governo stringe su Autostrade «Concessioni, nessuno sconto»

Il premier Conte vicino alla linea preannunciata da Di Maio: «Troppi privilegi»
Milleproroghe: in caso di revoca gestione ad Anas e clausola taglia indennizzo

Roberta Paolini

PADOVA. «Non ci chiamate indecisi, incerti. È un procedimento impegnativo, in cui dobbiamo avere la garanzia di perseguire un interesse pubblico. Per noi 43 morti rivendicano giustizia». Per quanto riguarda le concessioni autostradali ad Autostrade «c'è un procedimento in corso. Confidavo di poter completare tutto entro questo mese. Slitteremo un po', ma siamo in dirittura finale». Il premier Giuseppe Conte, a Villa Madama, nella conferenza stampa di fine anno lancia l'ennesima sassata su Autostrade. Lo fa con l'aplomb che notoriamente lo contraddistingue, ma lo fa. Ed anche se poi precisa che la norma contenuta nel Milleproroghe, che è stato inviato ieri sera al Quirinale, non ha come unico destinatario Autostrade per l'Italia (Aspi), non voler vedere nella controllata di Atlantia, e quindi dei Benetton, il bersaglio nel mirino richiede uno sforzo di fantasia.

«Non vogliamo fare sconti a nessun privato, vogliamo tutelare il pubblico - spiega il Premier -. C'è nel Milleproroghe una norma che non riguarda

Aspi in particolare, ma tutti i concessionari. Elimineremo privilegi perché c'erano delle sproporzioni esagerate». I privilegi e le sproporzioni richiamano alla memoria il recente studio della Corte dei Conti.

In attesa di tirare le fila su Autostrade, e di fronte ad una prova di forza sempre più muscolare tra Esecutivo e azienda, restano sul tappeto tante domande. Mentre una fonte del governo, pur ammettendo la forte dialettica, parla di una norma che segue una «linea di cautela» per garantire la continuità del servizio anche alla fine della concessione, e quindi l'assegnazione della gestione temporanea ad Anas, il vero nodo è quello dell'indennizzo successivo alla revoca della concessione. La norma prevede infatti la riduzione della penale: secondo alcune stime, la cifra ad Autostrade passerebbe da 23 miliardi a circa 7 miliardi. Una diversa formulazione della parte sulle concessioni, poi, oltre a confermare che le nuove disposizioni sono di fatto retroattive e annullano attuali accordi e patti, toglie alla società dei Benetton la possibilità di tirarsi indietro per prima, garantendosi così un indennizzo più elevato. La modi-

fica è stata letta come un modo per scongiurare la minaccia contenuta nella lettera che qualche giorno fa Autostrade ha inviato al governo, annunciando azioni legali, compresa la possibilità di esercitare il diritto di recesso. Sulla norma, si sa, la maggioranza non è un monolite. Italia Viva ha già sottolineato che questo cambio delle regole allontanerà gli investitori. Che comunque, in Autostrade e in Atlantia, sono molti.

Ma tutto ciò pone anche un altro tema cruciale: che resterà di un'azienda che ha 7 mila dipendenti, esposizioni per 10.8 miliardi di euro e quale sarà l'effetto domino su tutto il gruppo Atlantia (di cui i Benetton tengono il 30%)? Occorre sottolineare che, non solo Bei e Cdp godono della clausola di rimborso accelerato del debito. Nel programma di emissioni obbligazionarie di Aspi, che hanno contraenti investitori istituzionali (fondi, fondi pensioni, organizzazioni finanziarie e via elencando) c'è l'opzione put (cioè di rimborso anticipato) sia per il termine o revoca della concessione anzitempo, che per decreto ministeriale che assegna la concessione ad un altro soggetto. Che dire: auguri!—





Le macerie del Ponte Morandi di Genova crollato, in lontananza il pezzo rimasto in piedi

LA GRANDE OPERA

Mose, è rebus Malamocco paratoie inutili senza conca

Il sottosegretario Martella annuncia un'Agenzia per Venezia per il prossimo Comitato VITUCCI / A PAG. 18

Conca di Malamocco, ostacolo al Mose

Costata 370 milioni di euro, non ha mai funzionato. Gli esperti: «Potrebbe vanificare il sollevamento delle paratoie»

Lavori di sistemazione in corso da luglio, affidati alla Cimolai Costo, 35 milioni Alberto Vitucci

Una grande opera inutile costata 370 milioni di euro. Che adesso ostacola anche il funzionamento del Mose. La conca di navigazione di Malamocco è una delle tante «criticità» del grande progetto. Fra i motivi per cui le paratoie non possono essere azionate oggi a difesa dalle acque alte, gli ingegneri del Consorzio Venezia Nuova hanno inserito anche il «malfunzionamento» della conca. «La conca di Malamocco è in corso di riparazione», scrivono in una nota tecnica inviata al Provveditorato alle Opere pubbliche, «dopo i danni subiti per la mareggiata del febbraio 2015 dalla porta lato mare». «In caso di sollevamento della barriera la conca non perfettamente riparata potrebbe in parte vanificare il sollevamento stesso». Dunque, l'acqua entrerebbe lo stesso in laguna, anche a paratoie sollevate. Con effetti difficilmente prevedibili. Ma perché i lavori di riparazione della conca vanno così a rilento? È in corso una causa con diffide legali tra i com-

missari del Consorzio e le imprese responsabili dei lavori, oltreché dei collaudatori. Alla prima mareggiata infatti la conca appena finita era stata seriamente danneggiata. «Criticità» che non erano state rilevate dai progettisti, né dai collaudatori. Per questo i commissari Fiengo e Ossola avevano inviato l'atto di «difida e messa in mora».

«Le cause predisponenti dei danni subiti dalle opere», hanno scritto, «possono essere individuate in diverse criticità dei criteri adottati in fase di progettazione delle opere, che tra l'altro non prevedevano sollecitazioni verticali. Danni da ripartire tra i progettisti di Technital (il progettista del Mose) e Comar srl, la società di proprietà di Mantovani, Condotte e Fincosit poi commissariata, le imprese Cordioli e Elettromeccanica Viotto srl. E il gruppo dei collaudatori, la commissione guidata dall'allora presidente dell'Anas Vincenzo Pozzi - tra i recordmen dei collaudi del Mose - e poi il dirigente del ministero Piero Buoncristiano, e Maria Pia Pallavicini. Che avevano dato il via libera essendo smentiti pochi giorni dopo.

La storia della conca è molto lunga e controversa. Inseri-

ta tra gli «11 punti» necessari per il parere favorevole del Comune al Mose dall'amministrazione di Paolo Costa, nel 2002. Doveva «separare le esigenze portuali da quelle della salvaguardia».

Ma non ha mai funzionato. Anzi, a detta dell'Autorità portuale è stata costruita con diversi errori e soprattutto «troppo piccola». «Pensata per navi fino a 280 metri, noi abbiamo bisogno di far passare quelle fino a 330», ha ribadito il presidente dell'Autorità Pino Musolino nel corso dell'ultima audizione in senato, qualche giorno fa. «Poi è disallineata rispetto ai moli, difficile per qualsiasi pilota». Tanto che il Porto sta cercando soluzioni alternative. Come gli approdi di altura o negli ex cantieri per i cassoni del Mose, a Santa Maria del Mare.

Intanto i lavori per la sistemazione e l'adeguamento della conca sono partiti nel luglio scorso, affidati alla ditta Cimolai di Pordenone, dopo verifiche e correzioni di esperti internazionali.

Per sistemare la barriera saranno necessari 35 milioni di euro, oltre ai 2 già spesi per il nuovo progetto. In totale fanno 370. E nel frattempo le paratoie del Mose non si possono alzare. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La conca alla bocca di Porto di Malamocco danneggiata dopo la mareggiata del febbraio del 2015

Comuni**Lavori, cambia
il calendario
per fare le opere**

I Comuni avranno a disposizione risorse per realizzare lavori di piccola e media entità su tre macro-tipologie di investimenti, ma dovranno organizzare efficientemente le procedure di affidamento.

Alberto Barbiero — a pag. 19

Edifici e territorio, fino a 20 mesi per i lavori di messa in sicurezza

FINANZIAMENTI

La legge di Bilancio riscrive i termini per utilizzare i contributi dello Stato

Scadenze diversificate in base all'importo degli interventi

Alberto Barbiero

I Comuni avranno a disposizione risorse per realizzare lavori di piccola e media entità su tre macro-tipologie di investimenti, ma dovranno organizzare efficientemente le procedure di affidamento.

La legge di Bilancio 2020 contiene un pacchetto di norme che disciplinano l'erogazione di contributi per varie tipologie di interventi, stabilendo tuttavia termini rigorosi per l'aggiudicazione dei lavori e per la loro esecuzione, e fissando il loro rispetto come condizione per l'effettivo introito delle risorse, erogate dal ministero dell'Interno.

Una prima serie di disposizioni regola la concessione di contributi ai Comuni dal 2020 al 2024 per interventi di efficientamento energetico (compresi quelli sugli impianti di illuminazione pubblica e di installazione di impianti su edifici pubblici per favorire il risparmio energetico), e per azioni finalizzate a favorire lo sviluppo

territoriale sostenibile (interventi in materia di mobilità sostenibile, per l'adeguamento e la messa in sicurezza di scuole, edifici pubblici e patrimonio comunale).

Il Comune beneficiario del contributo può finanziare uno o più lavori pubblici, a condizione che questi non siano già integralmente finanziati da altri soggetti e che siano aggiuntivi rispetto a quelli da avviare nella prima annualità del programma triennale: conseguentemente l'inserimento di tali lavori nella programmazione sarà possibile solo una volta formalizzata l'acquisizione del contributo.

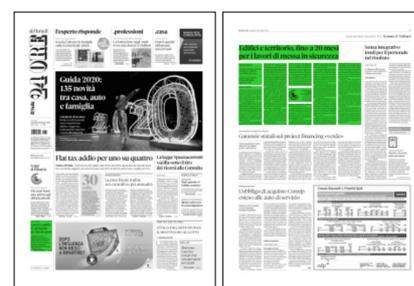
Gli enti beneficiari hanno tempi stretti per lo sviluppo delle procedure di affidamento, in quanto le nuove norme stabiliscono che l'esecuzione dei lavori deve iniziare entro il 15 settembre di ciascun anno di riferimento del contributo.

Le amministrazioni dovranno seguire con molta attenzione anche l'esecuzione dell'appalto, perché i contributi saranno ero-

gati per il 50 per cento previa verifica dell'avvenuto inizio dell'esecuzione dei lavori (attraverso il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici, nel quale tali opere devono essere riportate) e per il restante 50 per cento previa trasmissione al ministero dell'Interno del certificato di collaudo o del certificato di regolare esecuzione rilasciato dal direttore dei lavori.

In caso di mancato rispetto del termine di inizio dell'esecuzione dei lavori o di parziale utilizzo del contributo, lo stesso è revocato, in tutto o in parte, entro il 31 ottobre di ciascun anno di riferimento del contributo stesso.

Le opere realizzate con questi



contributi saranno inoltre assoggettate a un controllo a campione, effettuato dal ministero dell'interno in collaborazione con quelle delle infrastrutture.

I Comuni beneficiari, pertanto, dovranno sviluppare efficacemente le procedure di affidamento, ma ancor più dovranno prestare attenzione all'esecuzione, intensificando le attività di direzione lavori, che diventano decisive per la fruizione effettiva delle risorse.

L'utilizzo del contributo dovrà inoltre essere evidenziato nella sezione amministrazione trasparente del sito internet dell'amministrazione beneficiaria e il sindaco deve fornire tali informazioni al consiglio comunale nella prima seduta utile.

La legge di Bilancio 2020 riconfigura integralmente anche il sistema di regole per l'erogazione di contributi per la messa in sicurezza di edifici e territorio dei Comuni stabilito dalla legge 145/2018 (comma 139), determinando una prospettiva di finanziamento a lunghissimo termine (sino al 2034).

L'innovato quadro normativo è tuttavia caratterizzato da precisi termini per l'affidamento dei lavori da parte degli enti beneficiari, differenziati in base al dimen-

sionamento del valore: per i lavori finanziati con contributi fino a 100mila euro le procedure di aggiudicazione si devono concludere entro sei mesi, mentre per quelli nella fascia di valore massima (tra i 2,5 e i 5 milioni di euro), devono essere portate a termine entro 20 mesi.

Qualora l'ente beneficiario del contributo, per espletare le procedure di selezione del contraente, si avvalga degli istituti della centrale unica di committenza (Cuc) o della stazione unica appaltante (Sua) i termini per l'aggiudicazione sono aumentati di tre mesi.

La legge di Bilancio 2020 interviene con modalità di riconfigurazione analoghe anche sul sistema di concessione dei contributi per opere minori definito dalla legge 205/2017 (articolo 1, comma 857).

In tal caso viene precisato che per «affidamento dei lavori» si intende, a seconda della procedura seguita, la pubblicazione del bando, o della lettera di invito in caso di procedura negoziata, oppure della manifestazione della volontà di procedere all'affidamento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**MANOVRA 2020:
LA GUIDA
AL DDL BILANCIO**
Contributi ai
Comuni per tre
macro-tipologie
di investimenti

Garanzie statali sul project financing «verde»

L'aiuto riguarderà le opere che hanno un impatto positivo sull'ambiente

Le amministrazioni pubbliche potranno utilizzare un consistente quadro di risorse per interventi in partenariato pubblico-privato finalizzati a realizzare impianti e strutture a elevata sostenibilità ambientale, ma al tempo stesso dovranno porre particolare attenzione sulla corretta impostazione delle iniziative, che saranno sottoposte a monitoraggio sulla loro corretta gestione contabile.

La legge di Bilancio 2020 autorizza il Mef a rilasciare garanzie per sostenere programmi specifici di investimento e operazioni, anche in partenariato pubblico privato, finalizzati a realizzare progetti economicamente sostenibili e che abbiano come obiettivi la realizzazione di opere eco-sostenibili.

Le garanzie sono rivolte a un'ampia serie di interventi, tra i quali rientrano molte linee di azione delle amministrazioni locali, come la rigenerazione urbana, l'adattamento e la mitigazione dei rischi sul territorio derivanti dal cambiamento climatico e, in generale, programmi di investimento e progetti a carattere innovativo e ad elevata sostenibilità ambientale e che tengano conto degli impatti sociali.

La disposizione non prefigura particolari condizioni o limiti per l'effettuazione di questi programmi di investimento, ma delinea un quadro oggettivo con precise finalizzazioni, per cui deve ritenersi che non possano essere sostenuti dal sistema di garanzie gli investimenti non coerenti con il macroobiettivo di eco-sostenibilità.

Un Comune, pertanto, non potrebbe fruire delle garanzie per un project financing relativo alla realizzazione di un impianto sportivo tradizionale, mentre potrebbe godere qualora la realizzazione presentasse caratteristiche innovative

in chiave ambientale (come ad esempio tecniche costruttive in grado di rendere l'impianto autosufficiente dal punto di vista energetico, grazie a sistemi di produzione di energia green).

I profili operativi per il rilascio delle garanzie saranno definiti da più decreti attuativi del Mef, con individuazione di regole e criteri per evitare che da questi interventi possano derivare oneri non previsti in termini di indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche.

Proprio in questa prospettiva, la legge di Bilancio 2020 stabilisce che a fini del monitoraggio delle clausole di flessibilità nell'ambito delle regole del Patto di stabilità e crescita europeo, per la definizione del corretto trattamento statistico e contabile delle operazioni di partenariato pubblico privato le amministrazioni pubbliche sono tenute a trasmettere al Mef le informazioni e i dati relativi alle operazioni effettuate ai sensi degli articoli 180 e seguenti del Codice dei contratti pubblici.

La nuova disposizione codifica le regole di riferimento per il percorso già attivato da alcuni anni dalla presidenza del consiglio dei ministri e configurato in termini di dettaglio con la circolare del 10 luglio 2019.

Le amministrazioni pubbliche (quelle locali in particolare) devono focalizzare l'attenzione sulla corretta allocazione dei rischi nell'ambito dei rapporti di partenariato pubblico-privato, in modo tale che l'operatore economico sopporti effettivamente il rischio operativo.

Pertanto le procedure avviate in base all'articolo 164 (concessioni) e all'articolo 180 (altri contratti di partenariato) devono essere impostate in modo tale da rendere evidenti anche i riflessi dell'iniziativa sul sistema dei conti dell'ente.

— **Al.Ba.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA DITTA DI PAESE

La Euroedile a Ponte Morandi Quadruplicati i cantieri

Ordini quadruplicati in 15 mesi per la Euroedile di Paese, specializzata in ponteggi, che interverrà anche a Ponte Morandi. / APAG 20

Euroedile a Ponte Morandi per ricostruire il viadotto

L'azienda trevigiana partecipa ai lavori di messa in sicurezza degli svincoli Dopo la tragedia di Genova quadruplicati i cantieri sui cavalcavia di tutta Italia

«Capita di lavorare sospesi nel vuoto a 100 metri d'altezza. Dobbiamo progettare in tempi rapidi e in contesti diversi»

Maria Chiara Pellizzari

In due anni è più che quadruplicato il numero dei ponteggi realizzati dalla trevigiana Euroedile, azienda di Paese, su viadotti e strade del territorio nazionale per risanare le infrastrutture e garantire così la sicurezza. E ora l'azienda trevigiana sarà impegnata anche a Ponte Morandi, a Genova, per la ricostruzione del viadotto. Si occuperà, in particolare, dei ponteggi per la messa in sicurezza dei viadotti d'accesso al cavalcavia.

Complice, purtroppo, la tragedia di Genova, negli ultimi tempi sono lievitati i lavori di messa in sicurezza di infrastrutture simili. Nel 2017 i ponteggi installati su ponti da Euroedile, prevalentemente per operazioni di manutenzione superficiale del calcestruzzo, erano stati 15. L'anno dopo il numero è schizzato a 50 per salire a 65 nel 2019, con la differenza che molti degli allestimenti negli ultimi 15 mesi hanno avuto scopi ben più sostanziali di una manutenzio-

ne ordinaria: si tratta infatti dell' "effetto ponte Morandi" che ha visto subissata di richieste Euroedile, società specializzata in ponteggi speciali, fondata 35 anni fa e guidata da Nereo Parisotto. Il fatturato lo scorso anno aveva segnato 8 milioni di euro ma ora si attende, per il 31 dicembre 2019, una crescita dei ricavi pari al 40 per cento.

L'attenzione dei gestori di infrastrutture viarie, dopo la tragedia di Genova del 14 agosto 2018, si è quindi sensibilmente acuita e la necessità di verificare le condizioni statiche, soprattutto dei viadotti, si è fatta urgente.

È principalmente per questo che a Euroedile, da oltre un anno, non vengono richiesti solo ponteggi per sopralluoghi e interventi di risanamento, ma anche la posa in opera di strutture di rinforzo in grado di sostenere l'opera viaria in attesa del restauro.

Attualmente Euroedile, grazie alle 35 squadre di operai e tecnici specializzati, ha oltre 250 cantieri aperti sul territorio nazionale ed europeo. Delle 65 richieste di intervento su viadotti e strade registrate nel 2019 ben 11 sono giunte dall'Abruzzo e altrettante dal Piemonte. Seguono la Liguria e l'Emilia Romagna, con 6 ciascuna, quindi Toscana e Campania, entrambe con 5 ordini

(in Abruzzo, Piemonte e Toscana nel 2017 erano stati zero).

Uno sguardo alle istanze di sopralluogo pervenute agli uffici di Euroedile nei 12 mesi successivi all'agosto 2018, articolate per province, vede una prevalenza di richieste arrivate proprio da Genova (25) seguita da Chieti (16), quindi Firenze (15), Torino (12) e Avellino (11). L'aumento di richieste di "puntellazioni ad altissima portata", segno dell'individuazione di criticità nella sicurezza dei viadotti non più rinviabili, ha portato l'azienda trevigiana ad assumere altri 30 addetti (così ora si sfiorano le 150 unità) ma anche a brevettare un'esclusiva guida in alluminio su ruote per l'allestimento rapido di ponteggi sospesi su strutture viarie ad alta quota.

Le opere di ponteggio di Euroedile vengono richieste per tutte le strutture più importanti del settore, come viadotti, chiese o ponti particolarmente complicati da restaura-

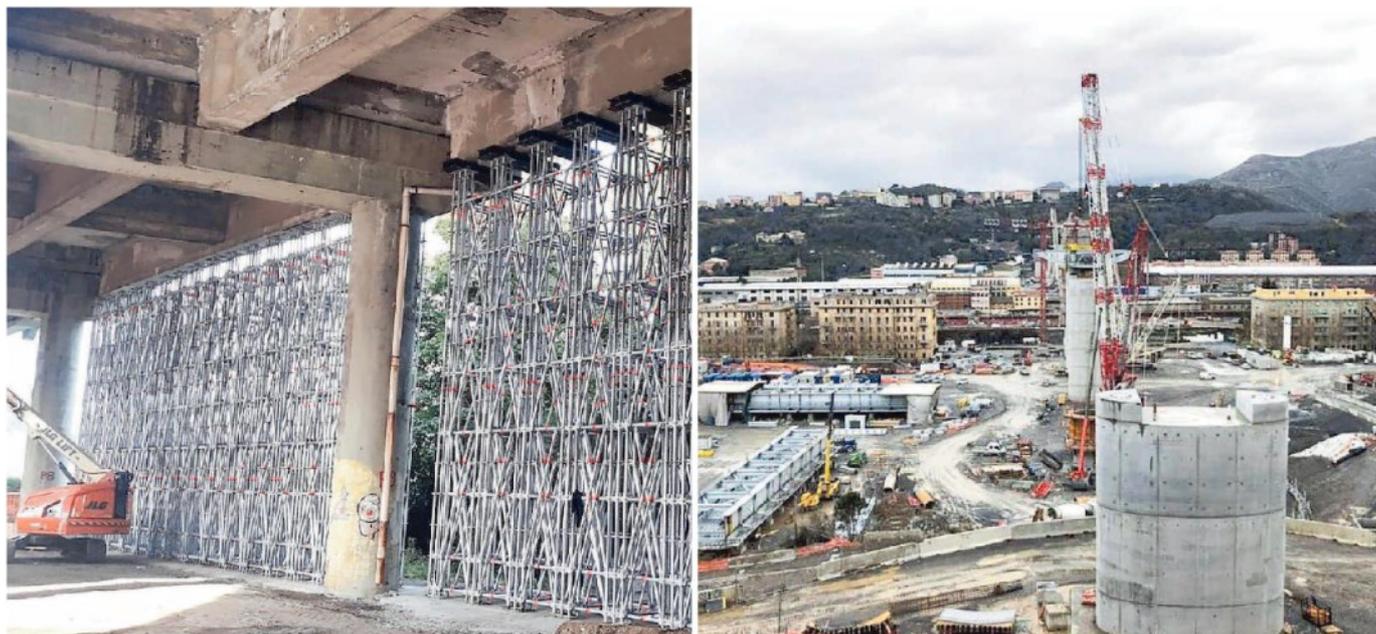


re come il ponte di San Michele a Paderno d'Adda, struttura in ferro candidata a diventare patrimonio Unesco per le sue caratteristiche strutturali che la rendono paragonabile alla Torre Eiffel.

«Negli anni ci siamo specializzati nell'operare su infrastrutture importanti, soprattutto viadotti ma anche chiese o strutture di emergenza come la passerella a Portofino, che nel giro di 48 ore è stata tolta dall'isolamento causato della frana della strada che la collegava a Santa Margherita Ligure», commenta Nereo Pa-

risotto, amministratore unico e fondatore di Euroedile, «Se siamo diventati leader a livello europeo è grazie al nostro ufficio tecnico, diretto dall'ingegner Alessandro Zanatta, dove operano ingegneri in grado di progettare ponteggi in tempi rapidi e per ogni necessità, anche per le situazioni più complicate. Un'altra caratteristica è la capacità di operare in estrema sicurezza nonostante le difficoltà che si possono incontrare nel lavorare anche a 100 metri d'altezza». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A sinistra, un esempio di ponteggio per rinforzo ponte realizzato da Euroedile. A destra, il cantiere di Ponte Morandi a Genova, in cui è impegnata anche la stessa Euroedile



NEREO PARISOTTO
TITOLARE E AMMINISTRATORE UNICO
DELLA EUROEDILE DI PAESE

LE GRANDI OPERE

La “Tangenziale est” cestinata I lotti 5 e 6 che mai si faranno

Oggi il traffico “di attraversamento” registrato è pari al solo 8%. Una percentuale molto bassa, che lascerebbe pensare non ve ne sia, ovvero che pochissimi abbiano bisogno di andare da una parte all’altra della città senza passarvi in mezzo. Ma si tratterebbe di una falsa conclusione perché – come scrivono i tecnici dei Pums – «esso risulta relativamente basso non essendo presenti sul territorio importanti direttrici passanti, se non la Tangenziale». C’erano? Qualcosa. Ci saranno? In minima parte, per usare un eufemismo. C’era infatti nelle carte del Comune il piano di una “Tangenziale est”, destinata a collegare Postumia (e potenzialmente anche lo snodo di Silea della tangenziale) con l’area Sant’Artemio, ma è stato stracciato circa quindici anni fa, salvo mantenere un profilo nelle carte del Prg (che riportavano la zona di rispetto in vista del cantiere). C’è il piano per il IV lotto della tangenziale (Paese-Feltrina), ma di fatto mancano ancora i soldi

e il progetto, e nel piano dell’amministrazione si prevede di realizzarlo per il 2030.

Ci sarebbero poi anche il V e VI lotto di quella stessa tangenziale: tratti di superstrada che dovrebbero proseguire il tracciato dalla Feltrina verso Santa Bona e da Santa Bona verso San Pelajo e Fontane. Si faranno mai? Il buon senso consiglierebbe di fare di tutto per chiudere l’anello, ma calcolando che sono trascorsi vent’anni parlando della fattibilità del IV lotto che ancora non c’è... è ben immaginabile che restino scritti nel libro dei sogni.

Alternative? Sempre una, la stessa: la liberalizzazione dell’A27, progetto che ciclicamente torna in auge, che Manildo pensava di attuare ma non è riuscito a fare, che Conte considerava possibile ma che è comunque finito nel dimenticatoio anche quando sembrava che politicamente ci fosse il momento per intavolare una trattativa. —

F.D.W.



Residenti di Monigo davanti al tracciato del IV lotto



CASO PISCINE Il Comune ha sospeso l'erogazione del canone annuale per il 2020 a Veneto Nuoto

Polo Natatorio, l'anno della verità

La soluzione appare vicina: quanto costerà la risoluzione dell'annosa vicenda?

ROVIGO -La soluzione al grande problema della città, il più grande di tutti, per quanto riguarda l'entità di quello che potrebbe essere "il danno" per le casse comunali, ancora non c'è. Parliamo della vicenda del Polo Natatorio, la piscina di viale Porta Po che ancora attende soluzione. Perché il Comune di Rovigo è "incastrato" nel fallimento di Veneto Nuoto, la società che realizzò la piscina, e si trova sul coppino una ingiunzione di pagamento di quasi 7 milioni di euro derivati dalle rate del mutuo, contratto da Veneto Nuoto nei confronti della banca proprio per la realizzazione del Polo Natatorio.

Ed ora il saldo di quel debito viene chiesto a noi, Comune di Rovigo, e quindi soldi dei cittadini che pagano le tasse, in virtù di una clausola della convenzione tra Comune e Veneto Nuoto che prevede la surroga: ovvero che in caso di mancato pagamento, nei debiti subentrati il Comune. Una clausola che, però, il Comune, ora, non vuole riconoscere. Una vicenda che viaggia in pa-

rallelo a quella del Lodo Baldetti, sempre nato all'interno del project financing per la realizzazione del Polo Natatorio e che vede il Comune già condannato a pagare un milione e 400mila euro per il ritardo nella consegna della vecchia piscina. Lodo appellato dal Comune che sta facendo il suo corso in tribunale a Venezia.

Ed oggi un nuovo tassello che quasi quasi fa sperare che la chiusura della vicenda non sia poi troppo lontana. Perché il Comune di Rovigo ha deciso sì da una parte di destinare i soldi per il canone dovuto a Veneto Nuoto e quindi al Fallimento di Veneto Nuoto - d'altronde lo deve fare per forza - ma dall'altra ne ha bloccato la liquidazione "in ragione degli sviluppi del contenzioso in atto". Insomma, destinare i quasi 300mila euro annuali al canone (245mila euro oltre i 53mila euro di Iva per un totale di 298mila 900 euro) è un obbligo, ma bloccarne la liquidazione per l'anno 2020 fa quasi pensare che sia l'anno buono, quello nel quale la vicenda sarà conclusa e i termini per il paga-

mento del canone saranno sicuramente diversi, se non più necessari. Anche perché, secondo la convenzione, in caso di fallimento, poi, la piscina torna nelle mani del Comune che dovrà, a giochi chiusi, affidarla o - improbabile - gestirla da solo. In ogni caso non dovrà certo versare un canone di "realizzazione e gestione del Polo Natatorio di Rovigo". Certo, nel momento in cui si dovesse chiudere la vicenda, probabilmente con un accordo Comune/banca sicuramente inferiore ai 7 milioni dell'ingiunzione, non ci sarà nell'immediato da giocare. Saranno comunque tanti i soldi che dovrà pagare il Comune. Ma a lungo andare si tratterà non solo di una liberazione in termini di peso della vicenda sulle spalle delle amministrazioni, ma anche in termini di soldi che potranno finalmente trovare una destinazione più utile in città rispetto a quella di fare fondo per pagare un contenzioso. E qualche milione di euro per sistemare le strade al Comune, e alla città tutta, farà sicuramente comodo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Sopra il Polo Natatorio di viale Porta Po. Di lato il sindaco Edoardo Gaffeo

