

Rassegna del 08/01/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

08/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Al tavolo grande show di Brugnaro - È Brugnaro-show contro tutti E il prefetto lo richiama	a.zo.	1
08/01/2020	Gazzettino Venezia	2 I sindaci: «Finalmente una svolta» - I sindaci: «Ora c'è una svolta ma pretendiamo chiarezza Controlleremo la situazione»	Babbo Giuseppe - Degan Diego - Fusaro Melody	2
08/01/2020	Trentino	7 Misconel: «Appalti, bene l'arrivo dei manager privati»	LU.PE.	4

SCENARIO

08/01/2020	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8 Progetto definitivo seconda linea il tram entra nella fase decisiva	D'Attino Davide	5
08/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Da giugno Venezia potrà alzare il Mose «Saremo pronti» - A giugno si potrà alzare il Mose prende forma il piano di emergenza	Zorzi Alberto	7
08/01/2020	Gazzettino	15 Zaia: «Autostrade del Nordest, la Cav pronta a investire» - «Autostrade a Nordest, Cav è in corsa»	...	10
08/01/2020	Gazzettino	16 E la Regione mette in vendita 22 case della Usi Serenissima - Venezia, occasioni in centro storico: la Regione vende 22 appartamenti	Pederiva Angela	13
08/01/2020	Gazzettino Venezia	2 Il Mose operativo entro sei mesi - Il Mose tra 6 mesi pronto ad alzarsi per le emergenze	Brunetti Roberta	16
08/01/2020	Gazzettino Venezia	3 Il nodo Agenzia, "freddi" la Regione e il Comune	R.Br	19
08/01/2020	Giornale di Vicenza	9 Mose, niente "decentramento" «Se lo dovrà gestire lo Stato»	...	21
08/01/2020	Mattino Padova	19 «Consorzio Mantegna non c'è alcun obbligo di affidamento diretto»	C.MAL.	23
08/01/2020	Nuova Venezia	18 Il piano dei lavori non cambia «Dighe ultimate a fine 2021»	A.V.	24
08/01/2020	Nuova Venezia	29 Sindaci uniti «Fare il casello autostradale a Roncoduro» - «Il nuovo casello va fatto a Roncoduro»	Abbadir Alessandro	25
08/01/2020	Nuova Venezia	24 Zona logistica speciale per il rilancio delle imprese - Crediti di imposta e semplificazioni per la nuova Zona logistica speciale	Favarato Gianni	27

IL RETROSCENA

Al tavolo
grande show
di Brugnaro

a pagina 2

È Brugnaro-show contro tutti
E il prefetto lo richiamaIl sindaco attacca: io qui sono l'unico eletto dal popolo
Il nodo del protocollo fanghi bloccato al ministero

VENEZIA «In questa stanza sono io l'unico eletto dal popolo, voi siete tutti nominati», ha gridato a un certo punto, sbattendo i pugni sul tavolo (e dimenticandosi degli altri sindaci presenti). «Signora, se lei decide di alzare il Mose mi deve avvisare», ha detto affrontando il nuovo commissario Elisabetta Spitz («io non la devo chiamare, io chiamo il prefetto», la replica, piccata). Ha attaccato il rappresentante del ministero dell'Ambiente per lo stallo del «protocollo fanghi», che sta bloccando tutti gli scavi e i dragaggi dei canali portuali in laguna, e si è commosso ricordando quella signora di Pellestrina costretta ogni anno a cambiare la lavatrice messa in tilt dalle acque alte. L'aveva voluto lui, l'incontro di ieri, e il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro l'ha trasformato in uno show personale, costringendo il prefetto Vittorio Zappalorto, padrone di casa, a richiamarlo più di una volta a moderare i toni ed essere più rispettoso.

Attorno al tavolo c'erano praticamente tutte le istituzioni. Comune e Regione, ma anche i rappresentanti dei ministeri (Ambiente, poi Beni culturali con la soprintendente Emanuela Carpani), il Por-

to, i sindaci di gronda (Marco Dori per Mira, Roberta Nesto per Cavallino-Treporti, Alessandro Ferro di Chioggia, Claudio Grosso per Quarto d'Altino e un incaricato di Jesolo), i commissari del Consorzio Venezia Nuova e Spitz (insieme al suo inseparabile cagnolino), il provveditore Cinzia Zincone, l'ammiraglio Piero Pellizzari della Capitaneria, il direttore del consorzio di università Corila Pierpaolo Campostrini, l'avvocato dello Stato Stefano Maria Cerillo, le forze dell'ordine. Il prefetto ci ha tenuto a precisare che si sarebbe trattato di una cabina di regia informativa, non decisoria (quello spetta al Comitato), ma Brugnaro ne ha approfittato per lanciare alcuni messaggi.

Come quello, un po' fuori tema rispetto al Mose («ma la salvaguardia della laguna va vista come una cosa sola»), del «protocollo fanghi», ovvero il nuovo sistema di regole per gestire i sedimenti scavati. Da due anni è in corso la revisione di quello del 1993, superato già da quasi vent'anni dalle nuove norme europee: ma ora che pareva di essere in dirittura d'arrivo, il testo è fermo al ministero dell'Ambien-

te. «Se è un problema politico, ditelo - ha accusato Brugnaro - Non nascondetevi dietro i problemi tecnici». Il rappresentante dell'Ambiente ha detto che manca ancora il parere dell'Istituto superiore per la protezione e ricerca ambientale (Ispra). «Una giustificazione che fa sorridere - ha dato manforte l'assessore regionale Roberto Marcato - visto che l'Ispra dipende dal ministero dell'Ambiente». E anche il commissario del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo non si è risparmiato. «Il protocollo vigente è illegittimo dal punto di vista comunitario, chi lo blocca è in malafede - ha detto - Prende in esame solo l'analisi chimica, ma non la tossicologia». E Brugnaro ha accusato anche il presidente del Porto Pino Musolino di essersi bloccato sui carotaggi del canale Vittorio Emanuele, la nuova via per far arrivare le navi da crociera a Venezia. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le reazioni E Brugnaro vuole massima trasparenza



I sindaci: «Finalmente una svolta»

VENEZIA «Finalmente una svolta». Lo dicono i sindaci presenti al vertice di ieri in Prefettura, soddisfatti delle garanzie ricevute sul Mose. E Luigi Brugnaro torna a chiedere massima trasparenza e un coinvolgimento costante.

Alle pagine II e III

I sindaci: «Ora c'è una svolta ma pretendiamo chiarezza Controlleremo la situazione»

**GIOVANNI SALMISTRARI
PRESIDENTE ANCE
(COSTRUTTORI):
«SI PROCEDA SPEDITI
LE IMPRESE
SONO PRONTE»**

LE REAZIONI

VENEZIA Tutti più o meno soddisfatti. Ora però si aspettano i fatti. Tra i sindaci dei Comuni lagunari che escono dal vertice in

Prefettura, si respira una soddisfazione moderata. «La notizia che avremo un cronoprogramma entro una settimana e tra sei mesi la possibilità di alzare il Mose è positiva - commenta il sindaco di Cavallino Treponti, Roberta Nesto - La preoccupazione resta. Non solo per quanto successo ma anche perché il nostro territorio è provato da vent'anni di cantiere. Queste notizie sono positive, ci fanno ben sperare. Alle parole devono seguire i fatti».

JESOLO

A rappresentare il Comune di Jesolo, all'incontro in Prefettura,



c'era l'assessore all'Urbanistica Otello Bergamo, soddisfatto al termine della riunione. «Sono state date delle indicazioni operative fondamentali per quanto riguarda la salvaguardia della laguna di Venezia - ha commentato - È stato un incontro tecnico fondamentale, ma soprattutto utile per chiarire l'attuale situazione e le prospettive future. Ora ci auguriamo che la stessa trasparenza si trasformi in atti concreti, per la salvaguardia della laguna». Per quanto riguarda le opere di difesa specifiche per lo specchio di laguna affacciato sul territorio di Jesolo, il Comune attende delle indicazioni dal prossimo Comitato.

MIRA

«Bene, ci voleva. Il governo ha dato seguito all'impegno su questa cabina sull'informazione ed è fondamentale che ci siano i Comuni, che devono essere costantemente aggiornati - commenta il sindaco di Mira, Marco Dori - Ora aspettiamo questo cronoprogramma per capire meglio an-

che la gestione sulla grande opera».

L'ANCE

«Quella annunciata dal sindaco Brugnaro, ovvero che il Mose si potrà alzare entro sei mesi per l'emergenza è una buona notizia per Venezia - aggiunge Giovanni Salmistrari, presidente di Ance Venezia - Ora si proceda spediti al suo completamento, comprese le opere complementari. Le imprese sono pronte».

QUARTO D'ALTINO

«Ero lì per affrontare l'argomento sui finanziamenti ricevuti ma è stato comunque un incontro fondamentale e interessante - commenta il sindaco di Quarto d'Altino, Claudio Grosso - Il tema dell'acqua alta non riguarda solo Venezia. Lo scorso 12 novembre anche Quarto ha subito gli effetti della marea. Se il Mose funzionasse risolverebbe i problemi anche a noi». Il Comune di Quarto ha ricevuto 750 mila euro: «Non c'è stato il tempo per fare un ragionamento su come utilizzarli.

Andranno in avanzo di amministrazione in attesa di capire i settori nei quali potranno essere spesi. Potranno essere usati per la riqualificazione del territorio».

CHIOGGIA

«Sono stato il primo a chiedere, durante un'emergenza, quella del 12 novembre, che venissero alzate le paratoie del Mose. Dunque questa decisione non può che farmi piacere» dichiara il sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro. «Soddisfazione» per il fatto che sia stato deciso un termine per le emergenze: «dimostra che era realizzabile, magari anche prima di oggi, con i dovuti accorgimenti» e la posizione unanime dei sindaci «ha sicuramente contribuito ad accelerare la decisione. Toccherà al super commissario Spitz decidere. Quando sarà a regime sarebbe opportuno venga ripristinato il Magistrato alle acque».

*(Hanno collaborato
Giuseppe Babbo, Diego Degan,
Melody Fusaro)*

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CONSTRUTTORI
Giovanni Salmistrari



CA' CORNER

Sopra, una parte del tavolo sul Mose che si è riunito ieri in Prefettura

Misconel: «Appalti, bene l'arrivo dei manager privati»



• Giulio Misconel, imprenditore e presidente di Ance Trento

Le scelte. Il presidente dell'Associazione trentina dell'edilizia: «Spinta all'efficienza»

TRENTO. «Vedo con grande interesse e come presidente dell'Associazione trentina dell'edilizia sostengo la decisione della giunta provinciale di aprire le porte dell'Agenzia per gli appalti ai privati. Finalmente all'Apac arriverà una ventata d'aria nuova. Serve una svolta».

Il presidente di Ance Trento, Giulio Misconel, nei suoi interventi pubblici non ha mai nascosto la necessità - a suo dire indifferibile - di mettere mano all'organizzazione degli appalti pubblici in Trentino nell'ottica di garantire maggiore velocità di assegnazione e meno burocrazia. La decisione della giunta provinciale di indire un bando pubblico per la scelta del nuovo dirigente generale dell'Agenzia degli appalti «va proprio in questa direzione e ne siamo più che soddisfatti» - sottoli-

nea Misconel.

«L'arrivo di un manager esterno, con esperienza e scelto con tutti i crismi della competenza spero dia all'Apac quella svolta che serve. Oggi abbiamo bisogno di far partire i lavori, lavori che vengono assegnati al rallentatore proprio per la burocrazia e le lentezze delle procedure. Tra l'altro - continua Misconel - nel vicino Alto Adige gli appalti vengono assegnati molto più velocemente. Forse lassù riescono a fare un migliore lavoro di squadra, dal primo dirigente all'ultimo dei funzionari».

E rispetto al rischio di "privatizzare" il vertice di una struttura come l'Apac che si occupa di una materia delicata come gli appalti pubblici (spesso oggetto di pressioni dall'esterno e ricorsi alla magistratura) Misconel non vede pericoli: «Qui si tratta di creare un nuovo metodo di lavoro che renda più efficiente l'intero sistema non di andare a mettere le mani dove non si deve. Questo deve essere chiaro». **LU.PE.**



Progetto definitivo seconda linea il tram entra nella fase decisiva

Lorenzoni: entro marzo si chiude, con i residenti sceglieremo tra 8 ipotesi per Voltabarozzo

PADOVA Quello appena cominciato, finalmente verrebbe da dire, sarà l'anno del tram. Un mezzo, al di là di qualche inconveniente di troppo, molto amato dalla stragrande maggioranza dei padovani visto che, dando retta a un sondaggio diffuso un paio di settimane fa dall'istituto veronese Scenari Politici, il 72% degli intervistati si dice favorevole all'implementazione del sistema, aggiungendo nuove linee a quella Pontevigodarzere-Guizza attiva ormai da quasi tredici anni. E proprio in merito alla tabella di marcia per la realizzazione di queste nuove linee, vanno registrate alcune importanti novità. Entro fine marzo, infatti, ad opera di Italferr (società controllata al 100% da Ferrovie dello Stato), sarà pronto il progetto definitivo della seconda tratta Stazione-Voltabarozzo, già finanziata dal governo con 56 milioni di euro, a cui il Comune, se necessario, ne sommerà altri 12 e mezzo. Mentre entro fine giugno la compagine milanese Mobility in Chain srl consegnerà a Palazzo Moroni lo studio di fattibilità relativo alla terza linea Chiesanuova-Ponte di Brenta (eventualmente allungabile fino a Rubano da una parte e fino a Vigonza dall'altra), per la quale verrà poi chiesto a Roma un ulteriore finanziamento, stavolta di ben 100 milioni. «Stiamo procedendo a passo spedito - evidenzia il vicesindaco Arturo Lorenzoni - con l'obiettivo di dare vita a un sistema di mobilità sostenibile moderno, pulito ed efficiente. Tanto che, entro la fine di questo mese, per quanto riguarda la tratta Stazione-Voltabarozzo, cominceranno gli incontri proprio con i residenti di Voltabarozzo per decidere, tutti assieme, il percorso che va dal nuovo ponte sul Bacchiglione al capolinea di via Piovese. Italferr - anticipa il professore di Coalizione Civica - ha preso in esame ben

otto alternative, facendo per ognuna una dettagliata analisi costi-benefici». Dopodiché, sciolto pure quest'ultimo nodo, tra aprile e maggio verrà pubblicato il bando di gara per il progetto esecutivo e l'appalto dei lavori: «L'intenzione - conferma Lorenzoni - è sempre quella di aprire i cantieri, che dureranno almeno un paio d'anni, all'inizio del 2021».

Un cronoprogramma, quello appena illustrato dal vicesindaco, reso più certo anche dal fatto che, un mese fa, il Tar ha respinto i due ricorsi presentati l'estate scorsa da Rizzani de Eccher Spa e Sicea Srl, ovvero due delle aziende che facevano parte del Consorzio Mantegna (quello che, tra il 2003 e il 2007, ha realizzato la prima linea Pontevigodarzere-Guizza) e che pretendevano che la costruzione della tratta Stazione-Voltabarozzo fosse affidata direttamente a loro: «Nelle motivazioni della sentenza rese note oggi (ieri, ndr) dal Tribunale amministrativo regionale - sottolinea Lorenzoni - si dice chiaramente che non esisteva alcuna clausola contrattuale che desse una sorta di priorità a Rizzani e Sicea e quindi si ribadisce che, come Comune, abbiamo fatto le cose per bene».

Ma le novità non finiscono qui. Pare infatti che Mobility in Chain, nello studio di fattibilità che sta elaborando per il tracciato Chiesanuova-Ponte di Brenta, abbia previsto un doppio capolinea nella zona est della città: uno, appunto, a Ponte di Brenta e l'altro, invece, circa tre chilometri prima, all'interno del futuro ospedale di San Lazzaro. «Si tratta di un'ipotesi molto interessante - commenta il vicesindaco - Se non altro perché, in direzione del nuovo polo medico sanitario di Padova Est, si muoveranno ogni giorno migliaia di persone».

DAVIDE D'ATTINO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



”

56



milioni il finanziamento già ottenuto per il «Sir3» che è diventato la futura seconda linea

Il vice sindaco Terza linea, è allo studio un doppio capolinea verso est: Ponte di Brenta e il futuro ospedale di San Lazzaro

100

i milioni che il Comune chiederà al governo per il Sir 2 (potrebbe diventare anche filobus)

L'acqua alta Resta da chiarire a chi spetta la scelta finale

Da giugno Venezia potrà alzare il Mose

«Saremo pronti»

Cabina di regia e piano per le emergenze

VENEZIA Sei mesi per alzare il Mose. Al termine delle riunioni di ieri che hanno coinvolto sindaco, prefetto, commissari e Provveditore alle acque, Venezia sa che da giugno potrà alzare il Mose nelle grandi emergenze. Non è ancora chiaro a chi spetti la decisione finale, ovvero chi debba premere il pulsante.

alle pagine 2 e 3 **Zorzi**

A giugno si potrà alzare il Mose prende forma il piano di emergenza

Primo vertice, c'è un protocollo tecnico. Resta da chiarire a chi spetta la decisione finale

VENEZIA «Tra sei mesi saremo in grado di sollevare le paratoie del Mose in caso di emergenza». Fuori, con i giornalisti, la bocca è cucita: «E' stato un incontro molto utile, in questo tavolo potremmo scambiare opinioni e scontrarci, trovando sempre una soluzione più proficua per la città e dando certezze ai cittadini», si limita a dire. Ma dentro la sala della Prefettura di Venezia, al primo incontro della «cabina di regia» sulle dighe mobili, è arrivata la promessa del commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz, incalzata dal sindaco Luigi Brugnaro: «Vogliamo una data», ha ripetuto più volte il sindaco e l'architetto, nominata un mese fa, ha confermato l'obiettivo a cui tutti puntano dopo la disastrosa «acqua granda» del 12 novembre, con la marea record a 187 centimetri: non doversi ritrovare in autunno a contare ancora centinaia di milioni di euro di danni alla città.

Quel giorno il Mose non si

poteva alzare, perché gli impianti non sono ancora terminati, c'è un solo compressore per bocca, non ci sono i generatori di emergenza, mancano le squadre operative. La notte del 23 dicembre si è arrivati a un passo dal sollevamento della sola schiera di Lido-Treporti, su input di Spitz e del provveditore alle opere pubbliche in pectore Cinzia Zincone, salvo poi tornare indietro perché si è capito che sarebbero stati più i rischi che i benefici di una chiusura parziale. Ora però le due donne che hanno in mano i destini del Mose hanno chiesto ai tre commissari del Consorzio Venezia Nuova - Giuseppe Fienngo, Francesco Ossola e Vincenzo Nunziata - di accelerare il passo e di redigere un nuovo cronoprogramma relativo proprio all'uso delle dighe in situazioni di emergenza.

I tempi sono stretti e il prefetto Vittorio Zappalorto ha preannunciato un nuovo incontro tra una decina di giorni per questo tavolo chiesto

proprio da Brugnaro per poter essere informato sullo stato di evoluzione dei cantieri del Mose: ieri erano presenti tutti gli enti che si occupano di dighe e laguna, ma il prefetto ha già detto che i prossimi incontri saranno a «geometria variabile», a seconda dei temi. E faceva sorridere che mentre dentro si parlava di acque alte eccezionali, fuori c'era una bassa marea a meno 40 centimetri, con le gondole in secca nei canali.

Già secondo il cronoprogramma attuale, a metà di quest'anno gli impianti dovrebbero essere quasi tutti terminati: ecco perché i sei mesi sono una data verosimile, visto che il piano era eseguire dei test in condizioni di alta marea e maltempo già dal prossimo autunno. Ma servono condizioni di sicurezza specifiche per consentire anche di anticipare le chiusure per eventi estremi.

Per esempio servono dei generatori di emergenza, da portare a bordo di chiatte. Servono quattro squadre, una

per schiera, mentre ora ce n'è una sola. Servono i sub, i vigili del fuoco, agenti di tutte le forze dell'ordine nel caso in cui qualcosa vada storto. E soprattutto serve capire chi sarà a «premere il bottone». Su questo la procedura non è ancora chiara. Spitz ha infatti spiegato che da parte sua ci può essere al Cvn solo un «invito» alla chiusura. D'altra parte l'atto di nomina la incarica di finire i lavori e gestire l'avviamento, non l'emergenza. C'è chi dice che l'input dovrebbe allora arrivare dal prefetto, chi dalla Protezione civile. E proprio su questo bisognerà confrontarsi. Zincone ha precisato che non ci sarà una «soglia automatica» per il sollevamento. «Sarà valutato per ogni evento il rapporto costi-benefici della messa in funzione», ha detto. Brugnaro ha ribadito chiaramente che il Comune non brama la gestione dell'opera, idem la Regione Veneto, rappresentata dall'assessore alla legge speciale per Venezia Roberto Marcato. «L'opera resta a carico dello Stato e solo ad esso, oltre che i costi, spettano le decisioni - ha detto Brugnaro - Per me era importante essere informato per poter a mia volta informare i cittadini, perché possano andare a letto tranquilli sapendo che c'è chi sta lavorando per loro». Sulla stessa linea Marcato: «Dovrà essere lo Stato a gestire il Mose». Il presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino ha invece accennato a come lo scalo di Venezia diventerà «regolato», quando il Mose sarà operativo, rilanciando la necessità di una sorta di «torre di controllo» per gestire il traffico delle navi in entrata e uscita a Malamocco. «Ora si proceda spediti al completamento del Mose, comprese le opere complementari - ha commentato il presidente dell'Ance Venezia Giovanni Salmistrari - Le imprese sono pronte».

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tutti i protagonisti al tavolo



Il sindaco

Luigi Brugnaro, sindaco di Venezia dal 2015, aveva chiesto al Comitato del 26 novembre un tavolo informativo sul Mose: ieri la prima riunione



Lo «sblocca cantieri»

Elisabetta Spitz, già alla guida del Demanio e di Invimit, è stata nominata una mese fa come commissario «sblocca-cantieri» per il Mose



Il commissario

Giuseppe Fiengo è uno dei tre amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova: è stato nominato dalla Prefettura di Roma su input dell'Anac



Il provveditore

Cinzia Zincone è il nuovo provveditore alle opere pubbliche in pectore: è stata scelta dal ministro Paola De Micheli, manca la formalizzazione della nomina



Il prefetto

Vittorio Zappalorto è il prefetto di Venezia da un anno e mezzo. Tra il 2014 e il 2015 era stato commissario del Comune dopo l'arresto del sindaco

4

squadre di tecnici

Sono quelle necessarie per far funzionare il Mose, una per ciascuna delle quattro file di paratoie alle bocche di porto

187

centimetri

Il livello raggiunto dall'acqua alta da record del 12 novembre scorso. La più alta mai registrata dopo quella del 1966

5,4

miliardi di euro

Il costo del Mose (3.200 miliardi di lire quello previsto nel 1989). Altri 100 milioni l'anno saranno necessari per farlo funzionare

La vicenda



● Il Mose è un sistema di dighe mobili per difendere Venezia dall'acqua alta. E' composto da 78 paratoie in 4 schiere, che si alzeranno per isolare la laguna dal mare con una marea prevista superiore ai 110 centimetri

● A realizzarlo è il Consorzio Venezia Nuova, pool di imprese concessionario dello Stato. Per lo scandalo tangenti del 2014 è sotto la guida di tre commissari: Giuseppe Fiengo, Francesco Ossola e Vincenzo Nunziata

● Un mese fa il governo ha nominato anche il nuovo commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz che si è affiancata al provveditore Cinzia Zincone

Il paradosso

Canali senza acqua e gondole in secca. Nel giorno delle grandi decisioni per fermare l'acqua alta il meteo capriccioso ha portato una bassa marea da record (foto Pattaro/Vision)



Infrastrutture Zaia: «Autostrade del Nordest, la Cav pronta a investire»

Il governatore Zaia punta ad ampliare il raggio d'azione della Cav, società al 50% della Regione e al 50% dell'Anas, e a farne la concessionaria unica delle autostrade venete acquisendo in futuro per esempio anche la gestione della Pedemontana oppure della

Brescia-Padova. Zaia spiega e ironizza: «Cav sarebbe la culla per la crescita delle concessioni in Veneto, il problema è che nessuno ci fa allestire la culla malgrado il governo continui a dire che vuole tutte concessionarie pubbliche».

A pagina 15

«Autostrade a Nordest, Cav è in corsa»

► Il presidente della Regione Zaia: «La società è pubblica, col cambio d'oggetto sociale pronti a investire un miliardo» ► «L'idea è di partecipare con Autovie alle gare su altre concessioni, a partire da Brescia-Padova e Pedemontana»

**CON LA TRASFORMAZIONE
IN CONCESSIONARIA
AUTOSTRADALE
SI POTREBBE GIÀ
ARRETRARE LA BARRIERA
DI MARGHERA A DOLO**

INFRASTRUTTURE

VENEZIA «Cav è l'unico esempio in Italia di tutto pubblico, ma non le viene data possibilità di muoversi. Chiediamo la modifica del suo oggetto sociale, che ci darebbe la possibilità di investire subito un miliardo di euro nella viabilità regionale».

Il presidente del Veneto Luca Zaia punta ad ampliare il raggio d'azione della Cav, società al 50% della Regione e al 50% dell'Anas, e a farne la concessionaria unica delle autostrade venete acquisendo in futuro per esempio anche la gestione della Pedemontana oppure della Brescia-Padova, oggi controllata dalla spagnola Abertis, multinazionale dove l'Atlantia dei Benetton è socio di riferimento. Il presidente spiega e ironizza: «Cav sarebbe la culla per la crescita delle concessioni in Veneto, il problema è che nessuno ci fa allestire la culla malgrado il governo continui a dire che vuole tutte concessionarie pubbliche».

La strategia è chiara ed è stata messa a punto da tempo. «È una partita che portiamo avanti da un paio d'anni - spiega Zaia -. Abbiamo già presentato due emendamenti, uno al Governo Conte-I e ci è stato boc-

ciato dal Movimento Cinquestelle, e l'altro al nuovo governo non è passato in sede parlamentare. Ma non hanno nulla di sporco o tramaccioso».

Nei giorni scorsi l'ex ministro alle Infrastrutture dei 5 stelle Danilo Toninelli aveva attaccato: «Le uniche Regioni dove sono aumentati i pedaggi sono Lombardia e Veneto, le uniche amministrati dai "bravissimi" leghisti. Una delle concessioni autostradali che ha predisposto aumenti è, per esempio, quella del Veneto di Luca Zaia. Gli aumenti sono scattati perché il modello di gestione alla base delle concessioni è sbagliato».

L'attuale oggetto sociale di Cav, ricorda il governatore, è la gestione in concessione del Passante di Mestre e della Venezia-Padova. L'accordo stipulato a suo tempo, prevede un piano tariffario per rientrare dei costi. «Questa gestione - precisa Zaia - funziona. Quel che chiediamo al Governo è invece la modifica dell'oggetto sociale che consenta alla società di diventare concessionaria autostradale a tutti gli effetti. L'intenzione è quella di intercettare tutto, anche attraverso eventuali accordi con Autovie Venete. Ma vogliamo essere pronti anche a partecipare alle eventuali gare per la Pedemontana, se si libera, per la bretella per l'aeroporto o per altre concessioni, qualora si liberassero. E ricordiamo che gli utili di Cav sono destinati per statuto alla viabilità regionale, e infatti i 600 milioni già previsti di utile saranno dedicati alle strade e alla

manutenzione dei viadotti regionali».

Con la modifica dell'oggetto sociale sarà possibile, secondo Zaia, arretrare a Dolo la barriera autostradale della Venezia-Padova di Villabona-Marghera, liberalizzare il Passante per i residenti nei comuni interessati. «I soldi sono là e noi vogliamo investirli subito, tra messa in sicurezza e una serie di opere, come ad esempio la partita della via del Mare (che partirebbe dal casello di Meolo-Roncade, n.d.r.)», dice Zaia.

Il presidente del Veneto auspica che l'assessore regionale alle infrastrutture Elisa De Berti e la ministra dei trasporti Paola De Micheli possano essere protagonisti di questa svolta storica.

RICHIESTA A ROMA

Nei giorni scorsi il presidente della Regione aveva annunciato tempi stretti: «Il 10 gennaio presenteremo al ministro delle Infrastrutture De Micheli il progetto che prevede la trasformazione radicale della Cav in Cav 2.0, attraverso la liberalizzazione di un miliardo di investimenti senza più pesare sulle casse dello Stato e una completa autonomia della concessionaria in termini di bilancio,



Dir. Resp.: Roberto Papetti

gestione, leve tariffarie. E, quel che più conta per i veneti, l'abolizione o una drastica diminuzione dei pedaggi per tutte le tratte origine-destinazione all'interno del perimetro della stessa Cav. Tanto per chiarire, chi percorrerà la Padova-Marghera o non pagherà nulla, o pagherà un pedaggio ridottissimo unicamente legato ai costi di gestione», ha precisato Zaia. «Cav ha un bilancio in perfetto ordine, manutenzioni a regola d'arte e, attraverso un Bond internazionale, si sta pagando da sola tutti gli investimenti. Non si tratta di una reazione alle notizie di giornata. Reitereremo il progetto al Ministro fra pochi giorni, perché il nostro progetto deve essere, ovviamente, concordato con Ministero dei Trasporti e Ministero dell'Economia ed essere in linea con le norme Ue».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1

i miliardi che Cav potrebbe subito investire se cambia l'oggetto sociale

100

i milioni che la società al 50% di Veneto e Anas investirà sulla rete

Cav, la società del Passante di Mestre

La Concessioni Autostradali Venete è una società per azioni costituita per legge il 1° marzo 2008 da Anas e Regione Veneto con il compito di gestire il Passante di Mestre e di rimborsare ad Anas le somme anticipate per la sua costruzione. Unica nel panorama delle concessioni autostradali, CAV ha per vincolo l'investimento degli utili in nuove infrastrutture per il Veneto. Non è prevista alcuna redistribuzione dei dividendi.

ASSETTO SOCIETARIO



PRESIDENTE

Luisa Serato
(nomina Regione)

AMMINISTRATORE DELEGATO

Ugo Dibennardo
(nomina Anas)





GRANDE TRAFFICO La tangenziale di Mestre nei pressi del casello autostradale di Villabona della Venezia-Padova

Venezia

E la Regione mette in vendita 22 case della Usl Serenissima

Ce n'è per tutti i gusti (e per tutte le tasche). Da un mini appartamento a Cannaregio che vale 160mila euro, a un intero blocchetto a Castello, stimato oltre 1,6 milioni: alloggi sfitti, finora di proprietà dell'Ulss 3

Serenissima, che ieri è stata autorizzata dalla Regione a metterli in vendita. I primi 22 immobili andranno all'asta nel piano di alienazioni che sembra promettere grandi affari a Venezia.

Pederiva a pagina 16

Venezia, occasioni in centro storico: la Regione vende 22 appartamenti

► All'asta gli alloggi dell'Ulss 3 a San Marco, Castello, Cannaregio e Dorsoduro, più un'abitazione a Mestre

CE N'È PER TUTTI I GUSTI (E PER TUTTE LE TASCHE): DA UN MINI DI 53 METRI QUADRATI A 163.200 EURO, A UN INTERO BLOCCHETTO CHE VALE 1,6 MILIONI

IL PIANO

VENEZIA Ce n'è per tutti i gusti (e per tutte le tasche). Da un mini appartamento a Cannaregio che vale poco più di 160mila euro, a un intero blocchetto a Castello che è stimato oltre 1,6 milioni: alloggi sfitti, finora di proprietà dell'Ulss 3 Serenissima, che ieri è stata autorizzata dalla Regione a metterli in vendita. I primi 22 immobili andranno all'asta nell'ambito del piano di alienazioni che, dopo inaffrontabili ville venete e improbabili reliquati stradali, questa volta sembra promettere grandi affari in pieno centro a Venezia: «Si tratta di una decisione importante, che

porterà nuove risorse per il potenziamento delle strutture e delle strumentazioni della sanità veneziana», ha annunciato il governatore Luca Zaia.

LA DELIBERA

Con la delibera approvata dalla Giunta, su cui dovrà esprimere il proprio parere la quinta commissione del Consiglio regionale, è stato concesso all'azienda sanitaria di cedere al migliore offerente un totale di 32 beni, per un valore complessivo di 13,4 milioni di euro. Le prime ad andare all'incanto saranno 22 abitazioni, di cui una localizzata a Mestre e le restanti nella città storica, libere da contratti di locazione, vincoli o servitù e tutte stimate almeno 150mila euro, per un ammontare complessivo di 8,7 milioni di euro. «Questi futuri introiti – ha spiegato Zaia – si aggiungeranno agli oltre 25 milioni ricavati da precedenti vendite di immobili di proprietà regionale. Da quando sono presidente del Veneto, e ho trovato immobili in affitto a

prezzi ridicoli, ho dato mandato alle strutture di mettere in vendita, quando le procedure lo consentono, i beni che non sono funzionali alle nostre attività istituzionali: ville, palazzi, terreni agricoli, valli da pesca, alberghi dismessi. Purtroppo i meccanismi delle aste sono lunghi e farraginosi, ma ce la stiamo mettendo tutta. Ad esempio per l'ex hotel San Marco, in Consiglio, speriamo che vada a buon fine il tentativo della trattativa privata con rilancio. Non c'è altro modo per noi di mettere a rendita queste proprietà, perché la Regione non può e non deve fare l'immobiliarista: non ne è titolata e non



dispone degli strumenti di gestione del privato».

L'ELENCO

Come detto, l'autorizzazione alla vendita riguarda i cespiti disponibili già da subito, per un importo complessivo stimato dall'Agenzia delle Entrate in 8.696.300 euro (ovviamente al netto delle necessità di restauro). Al di là di 98 metri quadrati in via Torre Belfredo a Mestre, del valore di 174.700 euro, ecco l'elenco delle disponibilità in centro storico a Venezia. Tre sono nel sestiere di Cannaregio: 53 metri quadrati a 163.200 euro; 148 a 380.000; 89 a 244.000. Altri sei si trovano a Castello, dove il pezzo più pregiato si estende su 402 metri quadrati ed è stimato 1.685.000 euro, ma ci sono anche: 70 metri quadrati a 270.000 euro; 106 a 401.000; 98 a 417.000; 133 a 466.000; 109 a 245.000. Tre le offerte a Dorsoduro: 58 metri quadrati a 211.000 euro; 109 a 449.500; 173 a 454.000. Nove, infine, le possibilità nel sestiere di San Marco: 127 metri quadrati a 357.000 euro; 96 a 330.000; 65 a 249.800; 75 a 225.100; 117 a 500.000; 86 a 244.000; 64 a 201.000; 196 a 660.000; 144 a 369.000.

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le offerte

144

I metri quadri proposti nel sestiere San Marco e stimati 369.000 euro

270

Le migliaia di euro quantificate per 70 metri quadri a Castello

8

I vani di un alloggio da 449.500 euro (e 109 mq) a Dorsoduro

ALL'INCANTO
L'alloggio da 196 metri quadrati situato nella palazzina rossa a San Marco qui accanto (stimato 660.000 euro) e l'abitazione nella foto grande: 148 metri quadri a 380.000 euro (LUIGI COSTANTINI / FOTOATTUALITÀ)





DA SISTEMARE
Sul mercato
finirà anche
questo
immobile,
che come
altri
necessita
di lavori:
64 metri
quadrati,
stimati
201.000 euro,
nel sestiere
di San Marco

Il Mose operativo entro sei mesi

►La decisione nel vertice in Prefettura: le barriere mobili entreranno in funzione in caso di emergenza per la città

Tra sei mesi, in caso di emergenza, il Mose potrà entrare in funzione. In forma provvisoria, con l'opera ancora da ultimare, le barriere potranno essere alzate e, se tutto funzionerà a dovere, evitare a Venezia altre acque alte disastrose come quelle vissute nell'ultimo scorcio del 2019. Questo l'impegno che il commissario al Mose, Elisabetta Spitz, si è assunta ieri al tavolo convocato in Prefettura con i tanti soggetti coinvolti nella salvaguardia di Venezia. Impegno tutt'altro che scontato, visto i ritardi accumulati e il parere finora contrario dei commissari del Consorzio Venezia Nuova che avevano chiesto più tempo per

►Il super commissario Spitz: «Cronoprogramma la prossima settimana». Ma resta il nodo su chi deciderà il sollevamento

prove non operative, stoppando anche il tentativo di sollevamento del 23 dicembre. Ieri mattina, prima del vertice, il commissario ha partecipato anche a una riunione in Provveditorato alle Opere pubbliche. Quindi il passaggio a Ca' Corner per il tavolo convocato dal prefetto Zappalorto, istituito dall'ultimo Comitato con l'obiettivo di informare la città sullo stato di avanzamento dell'opera. Da capire poi anche chi dovrà decidere di alzare il Mose in questa fase provvisoria. Sia Marcato che Brugnaro hanno chiesto precisazioni: il commissario chiarirà questo passaggio.

Brunetti a pagina II

Laguna e salvaguardia

Il Mose tra 6 mesi pronto ad alzarsi per le emergenze

►Maxi vertice in Prefettura per decidere l'entrata in funzione in caso di necessità

►Rivista la linea del Cvn, che aveva sempre parlato di fine dell'opera. Ma chi deciderà?

**CRONOPROGRAMMA
ENTRO LA FINE
DELLA PROSSIMA
SETTIMANA
ZINCONE: «DECISIONI
DI VOLTA IN VOLTA»**

CABINA DI REGIA

VENEZIA Tra sei mesi, in caso di emergenza, il Mose potrà entrare in funzione. In forma provvisoria, con l'opera ancora da ultima-

re, le barriere potranno comunque essere alzate e, se tutto funzionerà a dovere, evitare a Venezia altre acque alte disastrose come quelle vissute nell'ultimo scorcio del 2019. Ecco l'impegno che il commissario sblocca cantieri del Mose, Elisabetta Spitz, si è presa ieri davanti al tavolo convocato in Prefettura con i tanti soggetti coinvolti nella salvaguardia di Venezia. Impegno tutt'altro che scontato, visto il ritardo dei lavori accumulati dalla grande opera e il parere finora contrario dei commissari del Consorzio

Venezia Nuova che avevano chiesto più tempo per prove non operative, stoppando anche il tentativo di sollevamento parziale del



23 dicembre scorso. Ora in questo braccio di ferro tra vecchi e nuovi commissari, almeno per il momento e sempre a parole, pare averla spuntata l'ultima arrivata.

DOPPIA RIUNIONE

Ieri mattina, prima del vertice in Prefettura, il commissario ha partecipato a una riunione in Provveditorato alle Opere pubbliche, con il provveditore in pectore, Cinzia Zincone, e i tre commissari del Cvn, Francesco Ossola, Giuseppe Fiengo e Vincenzo Nunziata. Un paio di ore di confronto serrato, anche con momenti di tensione. Quindi il passaggio a Ca' Corner per il tavolo convocato dal prefetto Vittorio Zappalorto. Un tavolo istituito dall'ultimo Comitato, proprio con l'obiettivo di informare periodicamente la città sullo stato di avanzamento della grande opera. Ieri c'erano veramente tutti gli attori coinvolti, a cominciare dai rappresentanti dei cittadini. Per la Regione, l'assessore Roberto Marcato. E poi il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, con gli altri sindaci dei Comuni di gronda. Tanti anche i rappresentanti delle istituzioni: dal presidente dell'Autorità portuale, Pino Musolino, all'avvocato generale dello Stato, Stefano Maria Cerillo, alla soprintendente Elisabetta Carpani, al direttore del Corila, Pierpaolo Campostrini, al comandante della Capitaneria di Porto, Piero Pellizzari.

GLI IMPEGNI E I NODI

Il commissario Spitz è stata chiara. Entro la fine della prossima settimana si è impegnata a presentare un cronoprogramma dettagliato dei lavori da qui a un anno, con l'obiettivo dichiarato di poter alzare, in casi di acque alte eccezionali, tutte le quattro schiere già tra sei mesi. E poi per tutti i tre anni di avviamento.

Un'assicurazione su cui sono stati chiesti chiarimenti, viste le perplessità espresse nelle ultime settimane dai commissari del Cvn per una serie di mancanze: dai compressori, ai piani di sicurezza, alle squadre di tecnici. Tutto risolvibile in sei mesi? Brugnaro ha chiesto espressamente a Ossola, il commissario tecnico più scettico, di esprimersi. E Ossola ha dato una risposta interlocutoria, spiegando che il nuovo cronoprogramma fisserà una serie di scadenze, solo se tutte saranno rispettate si arriverà a poter mettere in funzione il sistema tra sei mesi. Altrimenti i tempi slitteranno ancora. Cosa che si capirà, strada facendo, scadenza dopo scadenza.

Da chiarire poi anche chi dovrà decidere di alzare il Mose in questa fase provvisoria, tra sei mesi e poi nei tre anni prima della consegna. Sia Marcato che Brugnaro hanno chiesto precisazioni. Il commissario Spitz si è presa questo impegno. Ma la questione non è chiarissima. E se i commissari del Cvn, che nei prossimi an-

ni avranno ancora in consegna l'opera, non fossero d'accordo? Fiengo, a questo proposito, ha precisato di essere commissario non del Cvn, ma del contratto tra Cvn e Stato, rivendicando quindi un'autorità superiore. E che ruolo avrà il provveditore? E il prefetto? Insomma i giochi restano apertissimi e quanto mai incerti.

NUOVI INCONTRI

Fin qui la ricostruzione di una riunione di quasi tre ore, a porte chiuse. Al termine, no comment da parte dei commissari del Cvn. «Io non parlo. Chiedete al commissario Spitz» ha glissato Fiengo. «È stato un incontro molto utile - ha commentato Spitz - sicuramente questo è un tavolo dove potremo scambiare opinioni, scontrarci e trovare sempre la soluzione più proficua per la città». Qualcosa in più ha spiegato Zincone sulle modalità di possibile messa in funzione delle barriere in casi di acque alte eccezionali: «Il commissario straordinario del Mose chiederà agli amministratori del Cvn di valutare per ogni evento il rapporto costi-benefici della messa in funzione». Soddisfatto il prefetto Zappalorto: «L'incontro è stato positivo. Tra dieci giorni ci ritroveremo per esaminare il cronoprogramma, cosa che finora mancava. Poi il tavolo sarà convocato ogni 10, 15 giorni per verificare le scadenze del cronoprogramma». Sarà un controllo passo, passo.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I volti



VINCENZO NUNZIATA

Avvocato dello Stato, 61 anni, Vincenzo Nunziata lo scorso novembre è stato nominato terzo commissario del Consorzio Venezia Nuova, a fianco di Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. Nunziata ha una lunga esperienza come consigliere giuridico di più ministri.



GIUSEPPE FIENGO

Vice Avvocato Generale dello Stato, Giuseppe Fiengo era stato nominato dal prefetto di Roma, Giuseppe Pecoraro, commissario del Consorzio Venezia Nuova nell'aprile 2015 assieme a Francesco Ossola e Luigi Magistro (poi dimessosi).



ROBERTO MARCATO

Assessore regionale alle Attività produttive, il leghista Roberto Marcato era presente ieri al vertice in Prefettura in rappresentanza del governatore Luca Zaia. La Regione è uno degli enti del Comitato.



LE SIGNORE DEL MOSE Il super commissario del Mose, Elisabetta Spitz (a sinistra) con Cinzia Zincone, presidente del Provveditorato alle opere pubbliche del Triveneto



Il nodo Agenzia, "freddi" la Regione e il Comune

►L'assessore Marcato: «Non è fissato chi darà l'ordine di alzare le paratoie ma sia chiaro che spetta allo Stato». Brugnaro: «Ci basta essere informati»

LA GESTIONE

VENEZIA Un'opera dello Stato, che lo Stato deve pagarsi, sottolinea l'assessore regionale Roberto Marcato. Un sistema che compete ad altri, ma su cui la città deve essere informata dettagliatamente, rivendica il sindaco Luigi Brugnaro. Regione e Comune, nel giorno del vertice in Prefettura con i commissari del Mose, precisano il loro ruolo, anche in vista della futura gestione del Mose che resta un'incognita, un'altra casella da riempire in fretta.

COSTI DELL'AGENZIA

«Non è ancora chiaro chi dovrà dare l'ordine di alzare le paratoie tra sei mesi, quando il Mose dovrebbe poter funzionare nelle emergenze, nei successivi tre anni di avviamento e poi, soprattutto, della fase successiva» ha sottolineato Marcato che comunque non è contrario all'idea di un'agenzia per la gestione, rilanciata di recente dal sottosegretario Andrea Martella: «Va benissimo l'agenzia, ma deve essere chiaro che il Mose è un'opera dello Stato e tutti gli oneri de-

vono restare in capo allo Stato». Anche Brugnaro ieri ha precisato di non essere interessato ai poteri sul Mose. «Questa cabina informativa è più che sufficiente. Era fondamentale informare i cittadini sullo stato di avanzamento dell'opera e su questo ci siano trovati tutti concordi. Il cittadino ha bisogno di certezze e queste gli vanno date».

POTERE DELL'INFORMAZIONE

Quanto alle «competenze si dovranno dipanare, lo farà il Prefetto, l'Avvocatura di Stato, che dovranno dire cosa spetta ai vari enti attori. Il Comune, la Città metropolitana, la Regione non hanno alcun potere su questa materia. E noi non abbiamo chiesto alcuni tipo di potere - ha precisato ancora il sindaco -. Vogliamo essere informati per informare, a nostra volta, i cittadini. Certo, l'informazione è un grande potere. Nello sport è come fare pressione senza fare fallo. Vogliamo fare proprio questo. E saremo ben contenti di raccontare i risultati che i vari commissari riusciranno a portare a casa per dare tranquillità ai cittadini».

ATTESA PER IL COMITATONE

Nell'attesa, il prossimo appuntamento resta quello del Comitatonone, che doveva tenersi prima di Natale, slittato a gennaio, non ancora fissato. «Sapevo che sarebbe finita così - ha commentato Marcato - Ora dal Comitatonone ci aspettiamo i 150 milioni all'anno che abbiamo chiesto come Regione. Servono assolutamente. La laguna non è solo Mose. La grande opera è solo una parte della salute della laguna». In attesa del Comitatonone anche il sindaco, che sta chiudendo la conta dei danni dell'acqua grande del 12 novembre. «La contabilità è quasi ultimata - ha spiegato Brugnaro -. Siamo a 320 milioni solo per le opere pubbliche, più 80 per il ripristino dei danni immediati patiti dai privati. Per gli altri danni dei privati abbiamo già richieste per 70 milioni, ma i termini scadono a fine mese. Il conto potrebbe salire. Ma questi sono solo i danni legati all'emergenza di quella notte. Poi ci sono i 150 milioni all'anno che abbiamo chiesto al Comitatonone. Attendiamo».

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





LA RICHIESTA Il sindaco Luigi Brugnaro ieri ha chiesto di essere informato su tutti i passaggi

SUMMIT IN PREFETTURA. Obiettivo primo: verificare se entro sei mesi le paratoie sono usabili

Mose, niente “decentramento” «Se lo dovrà gestire lo Stato»

La Regione e il Comune: «Incroci commissariali troppo complessi»

Il commissario Spitz presenterà il cronoprogramma Non è ancora chiaro chi decide sull'azionamento
VENEZIA

Il Mose resta di competenza di Roma. Lo ribadisce l'assessore regionale Roberto Marcato dopo il summit di ieri che ha provato a far scattare un'accelerata sperimentale per poter rendere operativo il sistema delle paratoie anti-acqua alta nel giro di sei mesi. «L'incontro - ha spiegato Marcato in una nota - è stato utile anche per chiarire la delicata questione della gestione futura del Mose, che qualcuno ha ipotizzato di affidare alla Regione Veneto: visto quanto emerso oggi, e la complessità delle diverse gestioni commissariali che insistono sull'opera e la mancata chiarezza dei ruoli, appare ancora più evidente che questa è un'opera dello Stato e che dovrà essere lo Stato a gestirla».

Indicazioni confermate anche dal sindaco Luigi Brugnaro: «Puntiamo alla massima trasparenza e periodicamente terrò informati, con delle conferenze stampa, i cittadini sullo stato di completamento del Mose», ha premesso. E su una eventuale «cabi-

na di regia» per la gestione del sistema ha ribadito: «L'opera è dello Stato e suo carico, Regione e Comune non hanno potere esecutivo. Per i compiti che abbiamo però chiediamo la massima trasparenza e comunicazione così come è avvenuto ieri davanti al prefetto Vittorio Zappalorto per dare tranquillità e concretezza delle cose ai cittadini».

«Entro sei mesi tutte le paratoie del Mose saranno in grado di funzionare per le emergenze», ha confermato il sindaco dopo il confronto che ha visto in prefettura tutti i soggetti competenti per la salvaguardia della città, a cominciare dal nuovo commissario governativo Elisabetta Spitz e poi i commissari del Cvn-Consorzio Venezia Nuova, la Regione, il commissario per il porto Pino Musolino. Brugnaro ha sottolineato che il commissario Spitz a breve renderà noto «il cronoprogramma per il completamento dell'opera».

Tra le questioni non definite c'è quella del definire chi «nel breve - ha detto Brugnaro - dovrà premere il “bottonone” per attivare il sistema, fino al completamento dell'opera». Poi «una volta raggiunto il pieno funzionamento e la messa a regime si deciderà chi sarà il responsabile della gestione del Mose. Ricordiamo che l'opera resta a carico dello Stato e che solo ad esso, oltre che i costi, spettano le decisioni».

Altro tema ancora aperto è quello della Legge speciale per Venezia, per la quale rimane la richiesta di un contributo di 150 milioni di euro l'anno per dieci anni. All'uscita sia Spitz che i commissari del Consorzio Venezia Nuova non hanno rilasciato dichiarazioni.

Cinzia Zincone, che regge il Provveditorato alle opere pubbliche, ha confermato che i tre gruppi di paratoie del Mose in caso di necessità saranno alzate contemporaneamente «sulla base delle previsioni dell'acqua alta disponibili e delle valutazioni tecniche che verranno fatte per ogni singolo evento meteorologico. Non è stata stabilita una soglia automatica che farà scattare l'uso delle paratoie - ha sottolineato - ma il commissario straordinario per il Mose chiederà agli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova di valutare per ogni evento il rapporto costi-benefici della messa in funzione del sistema». Nulla potrà essere programmato con troppo anticipo ma «al massimo una settimana prima», ha chiarito Zincone, sulla base delle previsioni. Per sei mesi si lavorerà alla funzionalità delle paratoie, poi «cercheremo di capire di volta in volta - ha concluso - cosa possiamo fare in sicurezza in caso di acque alte eccezionali». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Uno dei sistemi di cassoni che formano le paratoie del "Mose"

LE MOTIVAZIONI DEL TAR

«Consorzio Mantegna non c'è alcun obbligo di affidamento diretto»

«L'affidamento diretto delle altre due linee del tram al Consorzio Mantegna era una facoltà di cui Aps e Comune potevano avvalersi come no». È questa la motivazione con cui i giudici del Tar hanno dato respinto il ricorso di Rizzani De Eccher e Sicea, due delle aziende che hanno realizzato la prima linea del tram e che chiedevano l'assegnazione dei lavori senza gara per la seconda e la terza, in base a una clausola del contratto del 2004.

«È stata riconosciuta la correttezza del nostro lavoro. Quella di assegnare i lavori senza gara era una facoltà di Comune e Aps che però ha deciso di non avvalersene – commenta il vicesindaco Arturo Lorenzoni – Dopo 18 anni e con delle condizioni di mercato completamente mutate non aveva senso. Sono soddisfatto che i giudici amministrativi siano entrati nel merito della vicenda».

«Né Aps, né il Comune han-

no mai esercitato la facoltà di affidare in via diretta le ulteriori attività di progettazione ed esecuzione delle linee tramviarie Sir2 e Sir3, ma che ne esisteva solo l'astratta possibilità, purché si realizzassero una serie di condizioni e di presupposti, tra i quali, in primis, il reperimento dei finanziamenti e l'adozione dei necessari provvedimenti autorizzativi da parte del Comune di Padova – scrivono i giudici del Tar nelle motivazioni della sentenza – Il Consorzio Mantegna poteva ritenersi titolare di una mera aspettativa di fatto, in quanto tale non meritevole di tutela». I giudici hanno riconosciuto che è mutato il quadro di riferimento in questi anni. E che anche il Consorzio Mantegna è profondamente cambiato. Non è escluso, comunque, che Rizzani e Sicea possano ricorrere in Consiglio di Stato contro questa decisione. —

C.MAL.



Il piano dei lavori non cambia «Dighe ultimate a fine 2021»

Ma il cronoprogramma dei lavori resta lo stesso. Ieri in Prefettura si è parlato di scenari di emergenza. Il calendario per il completamento dei lavori del Mose resta invece fissato al 31 dicembre 2021. Il primo appuntamento previsto è per il giugno prossimo. Quando dovranno essere ultimati gli impianti, le telecomunicazioni, la sala operativa (*control room*) all'Arsenale. È tutto scritto in una memoria firmata dai tre commissari straordinari del Mose, Giuseppe Fiengo, Francesco Ossola e Vincenzo Nunziata, inviata in novembre al ministero delle Infrastrutture.

Un documento da cui si è partiti anche ieri, per verificare se siano possibili «accelerazioni» almeno in casi di emergenza.

«La prima cosa da fare», scrivevano i commissari il 27 novembre, «sarà il completamento degli impianti, l'alimentazione elettrica di rete. I compressori e le apparecchiature ausiliarie per l'aria compressa saranno ultimate nella primavera del 2020, in ottobre saranno pronti anche i gruppi elettrogeni e gli impianti di condizionamento. Una scansione precisa è prevista anche per le «prove di funzionalità». Necessarie, secondo il Consorzio «a comprovare la rispondenza dell'eseguito allo scopo dell'opera». Insomma, se le paratoie funzionano come da progetto oppure no. Le prove di funzionalità del Mose, spiegavano gli ingegneri in quella rela-

zione, confermata anche ieri, «saranno completate nel novembre del 2021.

Particolare attenzione per quelle che si dovranno svolgere «in condizioni di mare agitato», in cui in genere dovrà operare la barriera di dighe mobili. Cominceranno nel novembre del 2020 per concludersi un anno dopo, nel novembre 2021. In estate ovviamente il mare non presenta turbolenze e le acque alte non sono mai eccezionali. Le prove in condizioni di mare mosso e vento forte con tutte le quattro barriere in funzione saranno avviate a partire dal prossimo autunno. «Con «prove progressive, step by step sull'altezza di marea, il vento, il moto ondoso, le correnti.

Confermata anche la prevista consegna dell'opera collaudata. La *dead line* rimane il 31 dicembre del 2021. «Sempre che», si legge nel rapporto inviato al ministero, «siano rispettate alcune condizioni». La prima, in parte già avvenuta, è lo sblocco dei 551 milioni di euro necessari a finanziare la conclusione dei lavori e in particolare «ulteriori interventi di messa a punto che si rendessero necessari». Insomma, gli imprevisti.

Come le famose vibrazioni anomale dei tubi che portano alle paratoie acqua e aria compressa. Che aveva causato il rinvio della prova generale prevista per il 4 novembre scorso, alla vigilia delle acque alte eccezionali. —

A.V.



Giuseppe Fiengo



RIVIERA E MIRANESE

Sindaci uniti «Fare il casello autostradale a Roncoduro»

I sindaci di Riviera e Miranese chiedono alla Regione che il casello venga arretrato a Roncoduro, tra Pianiga e Mirano. **ABBADIR/APAG.29**

MIRANO

«Il nuovo casello va fatto a Roncoduro»

I sindaci di Miranese e Riviera concordati: se si abbatte Villabona la barriera non va arretrata allo svincolo di Marano

«Da anni la Regione promette di riaprire il nodo autostradale nella vecchia sede»

Alessandro Abbadir

MIRANO. I sindaci della Riviera del Brenta e del Miranese chiedono con forza alla Regione che la barriera autostradale venga arretrata all'altezza di Roncoduro, nel territorio fra Pianiga e Mirano, dove si trovava un tempo il casello della A4, prima cioè della realizzazione del Passante di Mestre. L'assessore regionale Elisa De Berti ha spiegato che il casello di Villabona verrà rasato al suolo e la porta d'ingresso a Mestre arretrata di molti chilometri: dai progetti è prevista dopo il bivio tra la A57 e il Passante.

Su dove sarà concretamente realizzato il nuovo casello però fra i sindaci non c'è certezza. «Da quello che si capisce», spiega il sindaco di Pianiga Federico Calzavara, «la Regione con cui c'erano stati degli incontri informali punta a far ar-

retrare la barriera di Villabona all'altezza dell'attuale casello di Mirano-Dolo. Sarebbe effettivamente un danno per la Riviera del Brenta considerando che la barriera autostradale in quel punto taglierebbe a metà il nostro comprensorio con Comuni come Dolo, Pianiga e Fiesso che resterebbero danneggiati dall'arretramento. Se si portasse la barriera che ora è a Villabona tra Vetrego e Marano, allora bisognerebbe dotare la Riviera del Brenta di un nuovo casello a pedaggio gratuito, in questo caso da costruire ad Albarea nel Comune di Pianiga. Sarebbe opportuno portare la barriera a Roncoduro».

Sulla stessa linea a dar manforte ai sindaci della Riviera la sindaca di Mirano Maria Rosa Pavanello: «L'arretramento della barriera, lo ribadiamo alla Regione e all'assessore de Berti deve essere fatto a Roncoduro, come abbiamo sempre chiesto e come è promesso da anni. Si parla di problemi tecnici, ma sappiamo che ci sono delle soluzio-

ni con progetti specifici in gradi di superarli. Ci aspettiamo che le istanze del territorio della Riviera e Del Miranese vengano accolte».

Anche Federica Boscaro, sindaca di Fossò e presidente della Conferenza dei sindaci della Riviera, è chiara: «Come sindaci della Riviera», spiega, «chiediamo che un eventuale arretramento della barriera autostradale sia fatta a Roncoduro e non da altre parti come l'attuale casello di Mirano-Dolo, ad esempio. Su questa linea c'è la massima compattezza». Nei giorni scorsi è scoppiata la protesta dei sindaci della Riviera del Brenta sulla questione dei rincari dei pedaggi autostradali decisi sulla tratta Mestre-Padova da Cav. Per i primi cittadini del comprensorio ciò genererà più smog e traffico.

Ma resta una domanda: il casello di Villabona è enorme, come può essere realizzato a Vetrego o Roncoduro uno svincolo di quelle dimensioni? —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il casello di Mirano-Dolo sull'autostrada A4 tra Mestre e Padova



Zona logistica speciale per il rilancio delle imprese

Il nuovo anno è iniziato con il via libera alla Zona logistica speciale per il rilancio industriale di Porto Marghera, Murano, Arsenale, Campalto, Tronchetto e Porto commerciale, per un totale di 368 ettari. In queste aree le imprese potranno avere agevolazioni del credito di imposta, con investimenti mirati al rilancio e all'innovazione della attività economiche. Grazie al riconoscimento dei crediti, potrebbero esserci sgravi su contributi previdenziali ed assistenziali. FAVARATO / PAGINE 24 E 25

Crediti di imposta e semplificazioni per la nuova Zona logistica speciale

Con il via libera all'emendamento del ministro Provenzano entra in vigore la nuova norma in sintonia con le regole Europee

Sono interessate le aree di Murano, Porto Marghera, Campalto Arsenale e Trochetto

La Zls avrà gli stessi vantaggi, anche fiscali previsti per le Zone economiche speciali

Gianni Favarato

Il 2020 comincia con una ardita scommessa, sostenuta per fortuna, da adeguati provvedimenti governativi per uscire

dalla crisi che ha colpito negli ultimi anni realtà economiche importantissime per Venezia, come il polo industriale di Porto Marghera, l'isola del "vetro" di Murano, il grande complesso dell'Arsenale ceduto dal De-



manio, le aree abbandonate di Campalto e il Tronchetto tra terraferma e centro storico.

Quello che l'ex Governo gialloverde dei "grillini" e la Lega di Salvini avevano promesso ma mai realizzato, lo fa ora il Governo giallorosso on il Pd, dando il via libera alla creazione di una zona logistica speciale (Zls) "rafforzata", cioè con alcuni vantaggi previsti per le Zone economiche speciali (Zes) nelle provincie di Venezia e di Rovigo. Si tratta delle aree veneziane con particolar difficoltà dal punto di vista economico, di Porto Marghera, Campalto, Murano, Arsenale, i terminal del Porto commerciale e passeggeri e il Tronchetto (per un totale di 385 ettari in gran parte dismessi dalle industrie) a cui si aggiungono alcuni comuni del Rodigino concentrati nelle zone depresse del Polesine. Prima di Natale, infatti, insieme alla Legge di Bilancio è stato approvato definitivamente anche l'emendamento del ministro per la Coesione Speciale, Giuseppe Provenzano, che permette di accedere alle procedure amministrative semplificate e alle norme per il credito d'imposta delle Zone economiche speciali, attualmente consentite solo per le regioni del Sud Italia, anche nelle regioni del Centro-Nord d'Italia, con la creazione di Zone logistiche speciali. Era stato lo stesso ministro Provenzano, sollecitato dai territori interessati, a garantire, ancor prima che cominciasse le votazioni sulla Legge di Bi-

lancio in Parlamento, che: «su richiesta degli amministratori locali veneziani e del rodigino incontrate nelle scorse settimane, abbiamo avviato, anche attraverso un confronto proficuo con i rappresentanti delle forze produttive, l'istruttoria necessaria per riconoscere alla zona di Porto Marghera e dei comuni del Polesine uno status speciale». «Si tratta della strada più efficace - aveva aggiunto Provenzano - per dare una risposta immediata a un territorio che sta vivendo ore difficili a causa dell'alluvione e delle alte maree del novembre scorso, con l'istituzione di una Zona logistica speciale che avrà gli stessi vantaggi, anche fiscali, delle Zone economiche speciali». E' così è stato, la norma approvata con l'emendamento presentato dal ministro, stabilisce, quindi, che le agevolazioni del credito di imposta previsto per le Zes, possano essere estese anche alle Zls del Centro-Nord, laddove esista un legame tra le aree portuali di «importanza europea» (definite dal regolamento Ten-T) e i comuni individuati dalla carta degli aiuti a finalità regionale della Commissione europea». In prospettiva, ha aggiunto il ministro dopo l'approvazione del suo emendamento, «si lavorerà a unificare la normativa sulle Zes e quella sulle Zls rafforzate». Ora spetterà alla Regione Veneto avanzare al Governo la proposta dettagliata affinché i comuni interessati dell'area Marghera-Polesine possano accedere alle procedure ammi-

nistrative semplificate e alle norme per il credito d'imposta Zes. Provenzano ha poi auspicando che «tutte le forze politiche possano convergere su un obiettivo che quell'area di crisi richiede da tempo e che non era mai stato raggiunto». «Farlo oggi - ha sottolineato il ministro - è ancora più doveroso, di fronte alla difficoltà che si trova ad affrontare l'area, come un segno tangibile del valore della coesione nazionale». L'approvazione dell'emendamento e gli impegni del ministro sono stati accolti con favore da tutte le categorie economiche veneziane e rodigine, cominciare da Confindustria di Venezia e Rovigo che ne ha fatto una sua bandiera e dalle associazioni degli operatori logistici e portuali, e, naturalmente, dall'Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia, interessata direttamente dall'istituzione e alla gestione della futura zona logistica speciale.

Per tutti questi siti inclusi nella Zona logistica speciale potranno esserci investimenti mirati al rilancio e all'innovazione della attività economiche, con il riconoscimento di crediti d'imposta, esenzioni e riduzioni sui contributi previdenziali ed assistenziali dei lavoratori. Il tutto insieme a semplificazioni amministrative, che rendano meno burocratica l'acquisizione delle autorizzazioni necessarie agli insediamenti produttivi stessi. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA LEGGE DI BILANCIO

L'istituzione della Zls

Nella foto a sinistra una banchina del porto commerciale che rientrerà nella zona logistica speciale istituita grazie all'emendamento del ministro Giuseppe Provenzano (nella foto sopra) approvato con l'ultima Legge di Bilancio.

