

Rassegna del 23/01/2020

SCENARIO

23/01/2020	Adige	17	Rischio Anas per A22 con il "Milleproroghe"	Do.S.	1
23/01/2020	Arena	9	Più salute, meno spreco nell'agroalimentare Male il consumo di suolo	m.s.	3
23/01/2020	Conquiste del Lavoro	1	Grandi opere, modello Genova	Campaioli Alberto	4
23/01/2020	Conquiste del Lavoro	5	Edilizia, al Fondo Sanedil aderisce anche l'Ance. Sospesa la mobilitazione del 7 febbraio	Sa.Ma.	6
23/01/2020	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	10	Olimpiadi 2026, il piano di De Menech: «Elettrificare la ferrovia fino a Calalzo» E per le strade c'è il modello Alto-Adige	M. G.	7
23/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3	Bandi deserti: «Ora si cambia» Il niet del ministro ai commissari - Tav veneta, bandi deserti: ora si cambia	Zambon Martina	8
23/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3	Pedemontana, una voragine a due passi da casa - Pedemontana, una voragine accanto a casa. E i costruttori offrono sei mesi in albergo	Centin Benedetta	10
23/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Ok dalla cabina di regia Il Mose sarà operativo entro il 30 giugno - Mose operativo da giugno per le maree eccezionali	Zorzi Alberto	13
23/01/2020	Corriere delle Alpi	17	Entro fine anno il primo treno elettrico si cercano i soldi per sistemare le strade	Forzin Alessia	15
23/01/2020	Corriere delle Alpi	17	«La Regione dovrebbe aiutare a fare sintesi, o ci pensiamo noi»	A. F.	17
23/01/2020	Gazzettino	12	Mose, via a giugno. Ma solo per i "picchi" - Il Mose potrà alzarsi da fine giugno	Brunetti Roberta	18
23/01/2020	Gazzettino	15	«Reddito, 242mila euro per ogni occupato» - Confapi, uno "spreco" di Cittadinanza	M.Cr	20
23/01/2020	Gazzettino Venezia	14	«A4 gratis e nuovo casello»	Bortolussi Gaia	22
23/01/2020	Gazzettino Venezia	14	«Scuole, persi dalla Giunta contributi regionali»	Compagno Vittorino	24
23/01/2020	Gazzettino Venezia	9	Edilizia, c'è una ripresina In calo gli autoriparatori	Guidone Paolo	25
23/01/2020	Gazzettino Venezia	7	Abitazioni nell'ex Conterie a febbraio bando per giovani	...	27
23/01/2020	Gazzettino Venezia	2	Mose, l'emergenza scatta a 140 - Mose, l'emergenza scatta a quota 140 Pronti in autunno	Brunetti Roberta	29
23/01/2020	Gazzettino Venezia	2	I timori del sindaco «Ma noi rischiamo di essere allagati» - Ferro e la paura di Chioggia «Rischiamo allagamenti Vogliamo precise garanzie»	Degan Diego	32
23/01/2020	Gazzettino Venezia	3	Martedì il commissario Elisabetta Spitz in sopralluogo	G.B.	34
23/01/2020	Giornale di Vicenza	30	Crateri di campagna - Pedemontana, voragine spaventa i residenti	Armeni Giulia	35
23/01/2020	Mattino Padova	25	Reddito cittadinanza «Solo l'1,85% ora lavora»	...	38
23/01/2020	Nuova Venezia	19	Paratoie pronte per l'emergenza in estate entro giugno opere di sicurezza concluse	Vitucci Alberto	39
23/01/2020	Nuova Venezia	19	Cabina poco trasparente Il prefetto chiude la sala	A.V	41
23/01/2020	Nuova Venezia	19	Consorzio, stipendi a rischio e bilancio verso il rosso	A.V	42
23/01/2020	Nuova Venezia	26	Tra Porto e Comune risolto il contenzioso sulle aree	M.A	43
23/01/2020	Nuova Venezia	26	Galileo e Ferriera Preo, nuova vita Dal degrado a hotel con 500 letti - Ex Ferriera Preo e industrie Galileo Uffici, residenza e hotel da 500 letti	Artico Marta	44
23/01/2020	Nuova Venezia	27	Ascesa e fallimento Un secolo e mezzo di storia industriale	M.A	48
23/01/2020	Nuova Venezia	34	«Un disboscamento senza alcun senso» Proteste in via Jutificio	G. Ca.	50
23/01/2020	Nuova Venezia	35	Jesolo Magica, ruspe in azione l'obiettivo è aprire a Natale 2021	Cagnassi Giovanni	51
23/01/2020	Nuova Venezia	35	Porta Nord, nuovo ingresso del basso Piave presentato il bando, i lavori entro l'estate	G.Ca.	52
23/01/2020	Nuova Venezia	37	A4, nuovo casello San Stino teme ripercussioni	R.P.	53
23/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	18	Intervista a Anna Di Pasquale - Autovie verso la newco - Autovie verso la newco iter concluso entro l'anno si attende la conferma del valore delle opere fatte	Pellizzari Giacomina	54
23/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	14	Intervista a Vendemiano Sartor - Sartor «Gli utili di Cav alla Pedemontana e prolungare la A27 fino a Tai di Cadore»	Salmaso Albino	56
23/01/2020	Sole 24 Ore	14	Salini Impregilo sarà WeBuild Piano di sviluppo a marzo - Salini Impregilo sarà WeBuild A marzo il piano di sviluppo	Galvagni Laura	58
23/01/2020	Stampa	14	La corsa al mattone tra visite di gruppo e aste tra acquirenti - Visite di gruppo e aste tra acquirenti La corsa al mattone seduce Milano	Baldi Chiara	60
23/01/2020	Tribuna-Treviso	17	Tecnocasa investe nel portale trevigiano di annunci online	...	61
23/01/2020	Voce di Rovigo	33	In breve - In funzione a luglio	...	62

Rischio Anas per A22 con il "Milleproroghe"

Dal luglio potrebbe essere "nazionalizzata" Allarme tra i soci pubblici, oggi l'assemblea

Liquidazione dei privati: dalla ministra De Micheli, per ora, nessuna risposta

C'è un silenzio ministeriale, sulla partita del rinnovo trentennale della concessione di A22, che va avanti da quasi tre mesi. E c'è il decreto legge 162 dello scorso 30 dicembre, il cosiddetto "Milleproroghe", che contiene un articolo "bomba": la previsione che dal prossimo 1 luglio la gestione dei 314 chilometri dal Brennero a Verona, possano in teoria passare ad Anas, la spa pubblica che dal gennaio 2018 è entrata a far parte del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Ecco perché i soci pubblici di Autostrada del Brennero spa hanno di che preoccuparsi. Ecco perché il presidente della Regione Trentino Alto Adige (primo azionista di Autobrennero), **Arno Kompatscher**, li ha convocati oggi. C'è da valutare la portata delle due novità intercorse, dal 7 novembre, quando tutti i soci incontrarono a Roma la ministra delle infrastrutture e trasporti, **Paola De Micheli**. La prima novità riguarda la proroga dei termini per la firma della concessione al 30 giugno 2020, che in teoria concede un po' di respiro a tutti i protagonisti in campo per trovare una soluzione. La seconda è, appunto, il decreto "Milleproroghe".

L'articolo che allarma i soci è il n. 35. Stabilisce che, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento ad un nuovo concessionario e per il tempo necessario alla sua individuazione, Anas spa possa assumere la gestione infrastrutture stradali e autostradali, incluse quelle a pedaggio, e senza l'eventuale indennizzo da subentro. Nella seduta congiunta delle commissioni affari costituzionali e bilancio della Camera, lo scorso 16 maggio, la ministra ha chiarito che la disciplina dell'articolo 35 «assume una valenza generale». Non vale cioè solo per Aspi-Benetton, og-

getto del contendere dopo la tragedia del ponte Morandi di Genova. Vale per tutte le concessionarie e indica il percorso da seguire in caso di decadenza, revoca o risoluzione. Vale quindi anche per A22. Vero che i soci pubblici di Autobrennero hanno sempre considerato di essere al sicuro, perché garantiti dalla convenzione che prevede, a concessione scaduta, che la società continui con la gestione fino all'eventuale nuovo subentrante, e dall'articolo 13 bis del decreto fiscale del 2017, su cui si basa l'accordo di concessione poi approvato dal Cipe e impugnato dal Autobrennero e da alcuni soci. Ma il dispositivo del "Milleproroghe", e l'interpretazione che ne ha dato la ministra in audizione, non fa dormire sonni tranquilli. Tanto più che arriva dopo la conclusione dell'iter amministrativo al Cipe, con l'ok all'accordo per la nuova concessione che impone la "totalizzazione pubblica", cioè la liquidazione dei quattro soci privati di Autobrennero che detengono il **14,1575%** del capitale.

I soci, oggi, oltre che misurare la portata del "Milleproroghe", dovranno anche decidere se e come rapportarsi con la ministra De Micheli. Lo dovranno fare in considerazione di un dato oggettivo: dal Mit non è arrivata alcuna comunicazione, da novembre. Sul tavolo, da tempo, ci sono tre scenari: o liquidare i privati (come prevede l'accordo approvato dal Cipe), direttamente o attraverso la costituzione di una *newco* interamente a capitale pubblico; o modificare la legge che impone la "totalizzazione pubblica"; o, infine, accettare la soluzione che tutti vorrebbero, a parole, scongiurare: la messa a gara della concessione, esercitata in proroga dall'1 maggio 2015. La ministra, incontrando il governatore Kompatscher e **Maurizio Fugatti**, il 2 ottobre, aveva assicurato una "risposta a breve", che sarebbe stata data nell'incontro successivo con tutti i soci pubblici, soprattutto in ordine

alla percorribilità, previa verifica a Bruxelles, dell'affido diretto della concessione mantenendo in Autobrennero i soci privati di minoranza.

Il 7 novembre, la ministra, incontrandoli, s'è di nuovo impegnata a trovare in tempi rapidi una soluzione, verificando l'applicabilità della direttiva Ue del 2014 che prevede che la presenza dei soci privati, purché senza poteri di indirizzo e controllo. Da allora, nulla. Se non la proroga per la firma della concessione e la novità del "Milleproroghe" e del possibile subentro temporaneo dell'Anas nella gestione.

Ci sono anche equilibri politici da garantire, qui come a Roma. Tra i soci pubblici di Autobrennero, c'è un'asse che va da Fugatti ai "sudisti" di Verona, Mantova, Modena e Reggio Emilia, che preferisce la revisione del vincolo della "totalizzazione pubblica": una linea che la ministra ha fatto intendere di condividere. E c'è un asse che è convinto, per ragioni diverse, che l'unica via sia la liquidazione dei soci privati: è la linea di Kompatscher, in passato sposata dall'ex ministro Toninelli (ma pure da **Graziano Delrio**), e oggi fatta propria dal ministro **Stefano Stello**, **Riccardo Fraccaro**.

Inevitabile, in questo contesto, e con i tempi che stringono, considerare, per quanto problematica, la costituzione della *newco*, la ipotizzata BrennerCorridor spa interamente pubblica. È la soluzione preferita da Kompatscher, che passerebbe attraverso lo "svuotamento" del patrimonio di Autobrennero spa per capitalizzare la nuova società.

Oggi, i soci pubblici dovranno, se ce le faranno, definire un percorso condiviso e decidere se mandare una lettera a Paola De Micheli, con una semplice domanda: che hai fatto, cara ministra, dopo l'incontro del 7 novembre?

Do. S.





Traffico sull'autostrada A22. Sopra, la ministra delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli

La ricerca di Nomisma

Più salute, meno spreco nell'agroalimentare

Male il consumo di suolo

Agricoltura italiana in pole position per il Green Deal. Dallo studio dell'Osservatorio Fieragricola-Nomisma presentato da Denis Pantini a Roma emerge che il 60% dei prodotti agroalimentari controllati dall'Efsa, Autorità europea per la sicurezza alimentare, nel 2017 in Italia è privo di residui, meglio di Francia, Spagna e Germania.

L'Italia si distingue anche per la riduzione degli sprechi, con i rifiuti alimentari pro-capite (126 chili annui) del 16% inferiori alla media europea e in forte calo nel decennio. L'Italia inoltre ha il record Ue di superficie e incidenza bio per seminativi e colture permanenti con 1,5 milioni di ettari, davanti a Francia, Spagna e Germania, mentre calano le emissioni di gas serra (-12,3% negli ultimi 20 anni secondo Eurostat), che incidono per il 7% sul totale delle emissioni contro il 10% della media europea. Secondo l'Ispra, Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra), nel decennio è sceso l'uso di agrofarmaci e fertilizzanti e spesso i consumi si sono dimezzati: insetticidi, da 1,2 chili di principi attivi a ettaro a 0,6 chili; fungicidi -30%; erbicidi -20%; ma anche di azoto, -25%; anidride fosforica -36%; ossido di potassio -50%. Per la tutela di biodiversità e aree boschive l'Italia è stabilmente tra i primi 5 Paesi Ue, ma è fanalino di coda nel rapporto prelievi/risorse idriche, dove l'agricoltura incide la metà del proprio uso complessivo.

Gravosi infine, i fenomeni di consumo del suolo, +50% negli ultimi 30 anni, così come l'erosione da acqua che vede l'Italia in cima alla classifica europea per danni inferti al territorio da eventi mete. In media in Italia si verifica un'erosione di quasi 9 tonnellate di suolo per ettaro all'anno, contro i 4 della Spagna e i 2 della Francia. **m.s.**



Grandi opere, modello Genova

A dottare il 'modello Genova' in tutta Italia, per sbloccare le infrastrutture impantanate da "pastoie burocratiche" che comportano "tempi davvero insostenibili nella realizzazione". E' la proposta che la segretaria generale della Cisl Annamaria Furlan, ha lanciato dalla tavola rotonda che la stessa Cisl ha organizzato al Centro studi di Firenze su "Infrastrutture: per lo sviluppo e la crescita del Paese" e che è stata aperta dall'intervento del direttore del Centro studi Francesco Scrima, inquadrata dall'introduzione del professor Ennio Cascetta, dell'Università Federico II di Napoli e moderata da Giorgio Santilli, de Il Sole 24 Ore.

Al 'commissario', ha spiegato la segretaria Cisl, bisognerebbe ricorrere "in casi eccezionali", mentre occorre in generale "creare le condizioni, perché la velocità del commissariamento nella realizzazione dell'opera diventi poi ordinaria: non possiamo accettare tempi talmente lunghi nella realizzazione delle opere che mettono a rischio poi il fatto che l'opera continui a servire."

Nel caso del Ponte di Genova, ha aggiunto Furlan, "la scelta commissariale ha accelerato sicuramente i tempi, e meno male che è stato così: non solo la città di Genova non avrebbe sopportato, ma anche tutto il Paese, tempi biblici, generalmente circa 15-20 anni, per realizzare un'opera infrastrutturale."

"Non chiamiamolo magari commissario, che evoca l'idea di necessità di fare

pulizia - avverte il sindaco di Genova, Marco Bucci, per l'occasione in veste di 'modello' - ma come avviene nelle aziende private, project manager, cioè una persona che ha in carico totalmente il progetto. E' un sistema adottato dalle aziende di tutto il mondo e funziona. Lo si può adottare anche in Italia, non come eccezione, ma in maniera generale."

Una proposta che per la ministra Paola De Micheli può valere per quei cantieri "che hanno grandi complicazioni in termini realizzativi, quindi ingegneristici, o grandi complicazioni in termini amministrativi"; ma, sottolinea la titolare delle Infrastrutture e Trasporti, "la burocrazia non deve essere un alibi" per i ritardi: "assumiamoci la responsabilità e vedrete che poi anche sul piano burocratico le cose seguiranno. Abbiamo sbloccato 4 miliardi di opere in 4 mesi, ma la stragrande maggioranza di quelle opere avevano problemi politici. La semplificazione normativa, che realizzeremo col regolamento unico e con alcune modifiche normative che prevedremo nei prossimi passaggi di legge, sarà una risposta."

Il presidente della Toscana, Enrico Rossi, ha insistito sulla necessità di porre un limite ai tempi del processo decisionale ("si faccia un dibattito pubblico, con i cittadini, poi però si decida" e una volta deciso "chi ha ruoli istituzionali non può chiedere di ridiscutere continuamente le opere") e su quello dei ricorsi su bandi e gare, che non possono

bloccare all'infinito le agiudicazioni, ha detto Rossi citando il caso della gara unica regionale per il trasporto pubblico locale su gomma, per la quale la Regione Toscana combatte da 4 anni contro i ricorsi della cordata uscita sconfitta.

"La nostra volontà - ha detto il presidente di Ance, Gabriele Buia - è di portare semplificazione nel mercato delle opere pubbliche e dell'edilizia privata per rilanciare un sistema paese che ha necessità di correre, perché abbiamo bisogno di dare risposte a una società cambiata, ma con questi tempi non ci riusciremo mai."

Se c'è una parte d'Italia in cui le infrastrutture sono più deficitarie, è certamente il sud, come ha ricordato il presidente della Regione Sicilia, Nello Musumeci: "L'infrastruttura, sia quella materiale che quella immateriale, è il presupposto perché un'area possa crescere. Serve un progetto di crescita - e il Mezzogiorno non ce l'ha - e poi mancano le infrastrutture e quindi serve un piano straordinario, anticiclico, magari per 5 anni soltanto, con una regia romana, che consenta alle regioni del Mezzogiorno di dotare il territorio, con procedure celeri e non ordinarie: metteteci nelle condizioni di recuperare il divario con il Nord."

Sbloccare e accelerare le infrastrutture è stato insomma il mantra di tutti gli interventi. Il perché lo ha ricordato, con i numeri, proprio Furlan nel suo intervento finale: "130 miliardi che sono lì, già stanziati, su progetti cantierabili, che però non riescono ad esse-



re sbloccati” e che “corri - spondono a circa 5-600.000 posti di lavoro”; opere funzionali al turismo, all’export, all’economia del Paese e in grado di migliorare la vita degli italiani.

Alberto Campaioli



Edilizia, al Fondo Sanedil aderisce anche l'Ance. Sospesa la mobilitazione del 7 febbraio

In seguito alla decisione dell'Ance di sottoscrivere l'intesa per la costituzione del Fondo Sanedil, i sindacati di categoria Feneal Uil, Filca Cisl e Fillea Cgil hanno deciso di sospendere la mobilitazione prevista per il 7 febbraio. "Ribadiamo però - affermano in un comunicato unitario - che la priorità deve essere l'effettivo e rapido avvio del Fondo, atteso dai circa 700 mila operai e impiegati dell'edilizia".

"Sanedil - continuano - sarà un'eccellenza del nostro sistema di welfare integrato, e garantirà agli addetti del settore prestazioni sanitarie e sociosanitarie omogenee su tutto il territorio nazionale, un vero valore aggiunto rispetto a quanto già offrono il welfare e il sistema bilaterale edile". La mobilitazione era stata decisa come risposta all'atteggiamento dell'Ance, che a differenza di tutte le altre associazioni datoriali non aveva sottoscritto l'accordo tra le parti costituenti. La lettera ricevuta dai sindacati a firma del vicepresidente dell'associazione dei costruttori, Marco Garantola, mette fine a questa vicenda e pone le basi per una ripresa delle relazioni industriali.

Ora i sindacati si attendono che anche su Fondo prepensionamenti, Fondo Giovani e applicazione dell'allegato 6 sui diritti per le partite Iva si proceda celermente.

Sa. Ma.



Giochi e infrastrutture

Olimpiadi 2026, il piano di De Menech:
«Elettrificare la ferrovia fino a Calalzo»
E per le strade c'è il modello Alto-Adige

BELLUNO Il futuro della viabilità bellunese? Dovrà servire ai turisti ma soprattutto ai residenti. Più che grandi direttrici, rapidi e sicuri collegamenti intervallivi connessi a ciò che c'è già, che verrà migliorato. Il Pd guarda al modello altoatesino per disegnare la provincia di Belluno che verrà. L'occasione - ghiotta - è data dalle olimpiadi di Milano-Cortina 2026, per le quali il governo ha stanziato un miliardo di euro per le due regioni Lombardia e Veneto. «Ma servono 800 milioni di euro solo per le opere di primo livello previste in provincia di Belluno - conteggia l'onorevole Pd Roger De Menech - e dato che circa metà dei soldi già stanziati arriveranno in Veneto, stiamo lavorando per portare a casa i 300-400 milioni che mancano».

Si troveranno probabilmente nei bilanci di Rfi (rete ferroviaria italiana) ed Anas. Come già accaduto per quanto riguarda l'elettrificazione dell'anello ferroviario Vittorio Veneto-Belluno-Feltre-Montebelluna. «Per quel progetto sono stati stanziati dapprima 130 milioni, poi saliti a 200 - spiega De Menech -. E si tratta interamente di fondi di Rfi.

Una pratica andata a buon fine, che permetterà a fine 2020 di vedere arrivare i treni elettrificati alla stazione di Belluno». Ora l'obiettivo è di completare l'opera fino a Calalzo. «Elettrificare il tratto Ponte - Calalzo è indubbiamente più complicato e più costoso - ammette De Menech - ma il buon lavoro fatto nell'anello basso ci insegna che se c'è una visione chiara i soldi si trovano».

Per il deputato bellunese la visione mancata è ciò che finora ha fatto arenare il progetto del treno delle Dolomiti, che annaspa tra ipotesi di tracciato più volte cambiate. «La concertazione con il territorio non può essere una scusa per non fare, ma un valore aggiunto - attacca la Regione De Menech -. Certo, poi è più semplice ragionare concretamente quando ci sono già i soldi a disposizione». E le strade? Come detto il modello è quello altoatesino. «Oltre al dettagliato piano mondiale di Anas, in vista delle olimpiadi sarà necessario collegare le nostre valli con l'A 27, con la Valsugana e la Pedemontana. E migliorare le strade interne, i passi, senza la necessità di costruire nuove arterie».

M.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Restyling
Anche la stazione di Calalzo, in foto, sarà oggetto di ristrutturazione in vista dei giochi olimpici di Milano-Cortina 2026



TAV VENETA

Bandi deserti:
«Ora si cambia»
Il nient del ministro
ai commissari

VENEZIA Tav a singhiozzo. Dopo il primo bando andato deserto per la galleria di Lonato, un secondo bando si è chiuso senza esiti. Ora si ripubblica quello per Lonato ma con clausole più allettanti. Ma il ministro dice no ai commissari. a pagina 3 **Zambon**

Tav veneta, bandi deserti: ora si cambia

Ripubblicato l'invito per la costruzione della galleria di Lonato. De Micheli: «Ma niente commissari»

VENEZIA Tav a singhiozzo. Dopo il primo, cruciale, bando andato deserto, quella per la galleria di Lonato, nel Bresciano, un secondo bando si è chiuso, a ridosso di Natale, senza alcun partecipante. Nel primo caso la base d'asta sfiorava i 205 milioni di euro, nel secondo, più modesto, si trattava di 57 milioni per la realizzazione di opere a Peschiera del Garda, un'altra galleria, quella di colle Baccotto. Pare invece ci sia qualche ditta interessata per un altro bando, quello già scaduto sulle opere di San Giorgio in Salici ma il sito del general contractor, Cepav Due, non riporta l'esito della gara chiusa (dopo una proroga) il 6 dicembre. Si attende, infine, l'esito del bando-bis per la galleria di Lonato che scadrà il 4 febbraio. Un bando, spiegano i tecnici, che presenta una serie di modifiche introdotte per diventare più allettante agli occhi delle ditte. Che succede? L'alta velocità tanto attesa e in stallo per oltre un anno durante il mandato del ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli è nuovamente al palo questa volta per mancanza di ditte interessate? Dopo almeno due bandi andati deserti la domanda è lecita.

Il delegato alle Infrastrutture di Confindustria Veneto e presidente del consorzio di promozione della Tav, Transpadana, Franco Miller, tenta di dare una risposta: «Sì, per Lonato si attenderà l'esito il 4 febbraio. Credo che i primi due bandi siano andati deser-

ti per il combinato disposto fra margini risicati e complessità dell'opera. Qualsiasi galleria, nonostante la "talpa cinese" in arrivo e le tecnologie più avanzate, cela decine di possibili problematiche tecniche da risolvere». Resta da capire cosa accadrà se, ad esempio, anche il bando bis per la galleria di Lonato non dovesse raccogliere partecipanti. «Funziona così, spiega Miller - il general contractor deve subappaltare il 60% dei lavori con priorità a ditte del territorio ma ci possono essere deroghe sulla legge europea che regola la materia. Alla luce di difficoltà specifiche e carattere d'urgenza. Solitamente dopo un paio di bandi deserti si cambia ed è il committente Rfi, sentito il ministero, a concedere al general contractor la possibilità di realizzare in proprio una parte maggiore delle opere. Cose già successe sui cantieri dell'alta velocità fra Torino e Milano prima delle Olimpiadi invernali 2006».

E Rfi fa sapere che prima di pensare a un piano B si attenderà, appunto, il 4 febbraio. Per il resto, assicura Miller, si procede anche con la progettazione definitiva per la tratta più arretrata, fra Vicenza e Padova. In questo caso il general contractor sarà il consorzio Iricav 2. Appianati, infine, i dubbi sul tracciato nel Veronese con la scelta di scendere a sud dell'abitato di San Bonifacio. La Tav a singhiozzo, si diceva. Per i motivi più disparati. Ma per l'opera più attesa

a Nordest servirebbe un commissario, ha detto a più riprese Miller. La risposta, indiretta ma non per questo meno netta, giunge dalla titolare delle Infrastrutture Paola De Micheli che ieri ha dichiarato: «Potenzieremo ruolo del Responsabile unico del procedimento, il Rup, la cui funzione è determinante. Se non gli conferiamo qualche potere in più scivoliamo nell'idea che dobbiamo commissariare tutto con un mega-commissario amministrativo e tecnico anche per le opere minori. E invece io credo che i commissari servono per due tipologie di complessità: o amministrativa, derivante dalla stratificazione delle norme, oppure quando ci sono grandi complessità ingegneristiche. Se noi potenziamo la figura del Rup io credo che la responsabilità che facciamo ricadere su questa figura ci consenta su molte questioni di natura amministrativa e burocratica di superare degli ostacoli». E superato il nodo delle gallerie fra Brescia e Verona est, va detto che la Tav veneta correrà tutta in pianura.

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il punto

● Dopo lo stallo di dodici mesi nel periodo in cui Toninelli era ministro, i cantieri Tav fra Brescia e Verona sono partiti

● Deserti però, due bandi di gara fra cui quello, cruciale della galleria di Lonato (Bs)



I primi cantieri Reti arancio dei cantieri Tav nel Veronese

I cantieri della superstrada



La terra trema La maggiore delle voragini in prossimità dei cantieri della Pedemontana è ampia 25 metri e profonda 12

Pedemontana, una voragine a due passi da casa

CORNEDO (VICENZA) Braccio di ferro fra i fratelli Zaupa di Cornedo, nel Vicentino, e Sis che costruisce la Pedemontana. Accanto a casa si aprono voragini anche di 25 metri. E una galleria passerà a 17 metri da casa loro. L'azienda propone di pagar loro un albergo per i 6 mesi di cantieri. a pagina 3 **Centin**

Pedemontana, una voragine accanto a casa. E i costruttori offrono sei mesi in albergo

Cornedo, cedimenti continui: la battaglia per i risarcimenti

di **Benedetta Centin**

CORNEDO (VICENZA) Quella bifamiliare costruita con tanti sacrifici per i fratelli Silvano e Florindo Zaupa non è più un porto sicuro. Ora che gli scavi per la costruzione della Pedemontana Veneta avanzano nella loro direzione, in contrada Cracchi a Cornedo Vicentino, ora che avvallamenti e cedimenti nel terreno si sono trasformati in voragini - la più grande, di 12 metri di profondità e 25 di ampiezza, apertasi a novembre, è a soli duecento metri da casa loro - i due più

che sessantenni e le loro mogli sono preoccupati.

Ancor più da novembre, quando hanno appreso «dalla documentazione fornita da Sis che la galleria passerà al di sotto delle loro proprietà». Esattamente «a 17 metri dalla loro casa e per almeno un terzo» precisa l'avvocato Giorgio Destro che tutela gli Zaupa e che si chiede «se sul piano campagna ci sono simili cedimenti cosa succederà quando il tracciato arriverà sotto la casa?». Il legale patavino ha già portato le carte in tribunale a Vicenza, lamentando danni per 750mila euro e chiedendo lo

stop ai lavori visto che da una perizia tecnica commissionata emerge che «le opere di costruzione di una galleria nel sottoterra degli immobili di proprietà comportano il rischio di crollo degli stessi con evidente pericolo per i loro oc-



cupanti».

In extremis, il legale che sollecita una perizia sulla tenuta del terreno, ha chiesto che se mai il giudice dovesse autorizzare la continuazione degli scavi questo avvenga solo previo versamento di una cauzione di 750mila euro. Ma l'udienza fissata per febbraio potrebbe anche non tenersi: ieri pomeriggio l'ingegnere Pasquale Dolgetta di Sis assieme a due tecnici ha incontrato gli Zaupa e Destro. A quanto trapelato è stato proposto agli Zaupa di allontanarsi per sei mesi, il tempo di ultimare i lavori della galleria Malo-Castelgomberto. La proposta è stata rifiutata. E per questo si è

aperta una trattativa che potrebbe vertere sull'acquisto *tout court* della casa. A dare risalto a quanto accade a Cornedo - dove a detta di Spv «è tutto sotto controllo» - è la consigliera regionale Cristina Guarda (del gruppo consiliare CpV) che si è mossa con un'interrogazione alla giunta del Veneto e al presidente Luca Zaia e un esposto al ministero dell'Ambiente sollevando «perplexità sulla gestione del cantiere e sulle tecniche di scavo che risulterebbero inadeguate alla qualità del terreno», riferendo della seconda voragine aperta - nell'«area sottoposta a vincolo paesaggistico». Per Guarda «chi ha case ed attività a

Cornedo vive ore di ansia, sono lasciati soli dall'amministrazione regionale che non li sta ascoltando. Ritengo urgente - dice - aprire un tavolo di confronto tra la Regione e la popolazione per capire il perché di questi danni e sapere se siano previste azioni in tutela delle famiglie, per i danni che appaiono ormai inevitabili». Altro caso quello delle famiglie di Vallugana di Malo che respirano polveri e convivono con rumori continui del cantiere di Spv (anche se le esplosioni dovrebbero smettere pure di giorno): scatta la prima (di 14) richiesta danni a Sis «per malesseri e problemi di natura neurologica accertati dai medici».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

- La bifamiliare abitata dai due fratelli ultra sessantenni Silvano e Florindo Zaupa si trova a due passi dalle voragini create dai cantieri della superstrada Pedemontana, la più grande è fonda 12 metri e larga 25
- Parte del tracciato in galleria dovrebbe passare a 17 metri dalle mura di casa
- La società che sta costruendo l'opera si è offerta di pagare agli Zaupa sei mesi in albergo durante i lavori ma i fratelli puntano a un risarcimento



Terra collassata La maggiore delle voragini che si sono aperte nel Vicentino, in zona Cornedo, a ridosso dei cantieri della Pedemontana, è profonda 12 metri e ampia 25



Cantiere Uno dei cantieri della superstrada che collegherà Treviso a Vicenza

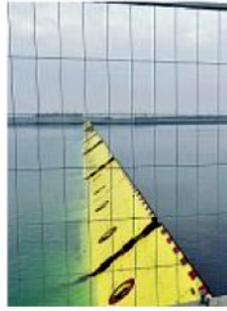
ANTICIPATA L'ENTRATA IN FUNZIONE MA SOLO NEI CASI ECCEZIONALI

Ok dalla cabina di regia Il Mose sarà operativo entro il 30 giugno

di **Alberto Zorzi**

VENEZIA Sono stati potenziati compressori e generatori e rafforzate le squadre che dovranno alzare le paratie, per questo la cabina di regia riunita ieri a Venezia ha dato il via libera alla messa in funzione del Mose entro il 30 giugno. Accadrà solo nei casi più gravi mentre è scontro su cui debba farsi carico dei relativi costi aggiuntivi.

a pagina 2



Prove tecniche Test sul Mose al Lido

Mose operativo da giugno per le maree eccezionali

Via libera della cabina di regia: si alzerà a 140 cm. Scontro su chi paga i test

Chioggia

Completata la «due giorni» di prove, il sindaco Ferro: «È andato tutto bene»

VENEZIA Per marzo dovrebbero essere operativi altri tre compressori per bocca di porto, che si andranno ad aggiungere all'unico finora cablato, con cui si stanno eseguendo i test. Così come sarà formata la seconda delle quattro squadre necessarie per il sollevamento delle paratoie del Mose, mentre le ultime due arriveranno per giugno. Idem per i generatori di riserva nel caso in cui manchi la corrente. Ecco perché ieri a Ca' Corner, sede della Prefettura di Venezia, è stato ribadito dai commissari del Consorzio Venezia Nuova - presenti Francesco Ossola e Vincenzo Nunziata - e da una collaboratrice del nuovo commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz, che «entro il 30 giugno» il Mose sarà utilizzabile in caso di emergenza.

Con due postille però. La prima è che l'operatività non sarà garantita, come da progetto, per tutti gli eventi superiori ai 110 centimetri, bensì per una quota superiore: è ancora da stabilire, ma dovrebbe essere attorno a quota 140 centimetri. Il Mose sarà cioè alzato in emergenza quando c'è il rischio di danni gravi alla città e dunque «il gioco vale la candela». Anche se il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro - il cui pressing è

stato l'origine della creazione di questa «cabina di regia informativa» guidata dal prefetto Vittorio Zappalorto - ha sottolineato che non ci dovrebbero essere rischi, visto che l'aggiunta dei compressori in più, oltre a velocizzare le operazioni di sollevamento e abbassamento, rende anche il sistema «più forte», perché le dighe sono in grado di fronteggiare meglio vento e onde. Il sindaco ha poi spiegato come la prospettiva dell'opera sia cambiata: «Abbiamo invertito i termini, prima si parlava di finire il Mose e sperimentarlo per tre anni, ora facciamo le prove prima e questo potrebbe essere un modo nuovo per finirlo dopo averlo già sperimentato e collaudato». Questo apre però un problema sui costi: chi deve pagare i test che si stanno eseguendo? Secondo il Provveditorato, infatti, andrebbero fatti rientrare nei contratti già in corso, mentre il Consorzio sostiene che vadano pagati a piè di lista. «I contratti vanno rivisti», è l'opinione di Brugnaro.

E qui spunta la seconda postilla, sottolineata ancora una volta dal sindaco: «L'importante è che i finanziamenti arrivino in maniera sistematica e non a stantuffo com'è avvenuto in tutta la storia di quest'opera - afferma il sindaco - Questo vale anche per la conclusione delle dighe, che è stata confermata per fine 2021: per questo faccio un appello ai nostri parlamentari».

Tra l'altro Comune e Regione, rappresentata dall'assessore alla legge speciale Roberto Marcato, hanno ribadito che porteranno avanti la richiesta di 150 milioni all'anno a testa per la salvaguardia della città e del suo territorio, manifestata nel Comitato dello scorso 26 novembre. «Non c'è solo il Mose, ma anche il tema del disinquinamento e della tutela della laguna - spiega Marcato - Serve una visione complessiva».

Intanto ieri si è conclusa la due giorni di test a Chioggia: martedì era stata alzata mezza schiera, ieri le altre 9 paratoie. «Tutto è andato bene - conferma il sindaco Alessandro Ferro uscendo dalla riunione in Prefettura - anzi, mi è stato detto che oggi le operazioni sono andate anche meglio, perché più si movimentano le paratoie e migliori sono le performance». Ferro è anche intervenuto sul tema delle quote per l'emergenza. «Noi abbiamo il "mini-Mose" che protegge la città a 130-135 centimetri - spiega - Mi è stato spiegato che quando sarà alzato l'acqua in laguna resterà al massimo a 110».

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La messa in funzione è stata anticipata grazie al rafforzamento di squadre e impianti

Come funziona



Il Mose è un sistema di difesa di Venezia e della laguna dalle acque alte

1,6 km

Sviluppo complessivo delle dighe



93% stato dell'avanzamento lavori

Costi

5,493 miliardi di €
 Costo complessivo

Numeri

- **2003-2021**
Durata dei lavori
- **100 milioni all'anno**
Il costo di gestione
- **4.000**
Occupati coinvolti nel progetto

L'Ego-Hub

Entro fine anno il primo treno elettrico si cercano i soldi per sistemare le strade

Mancano circa 300 milioni di euro per completare il piano delle «opere essenziali» previsto da Anas per la provincia

De Menech: «A breve incontro con i sindaci e gli enti del territorio per definire le priorità»
Alessia Forzin

BELLUNO. Entro la fine dell'anno il primo treno elettrico correrà sui binari della provincia di Belluno. Entro il 2026 saranno effettuati lavori per almeno 4-500 milioni, ma il Pd si metterà d'impegno per trovare i soldi necessari per completare il piano di quelle che Anas ha definito «opere essenziali» per la viabilità veneta, e bellunese in particolare. Ad oggi mancano circa 300 milioni di euro, ma il deputato Roger De Menech è fiducioso che, con l'approccio giusto, si troveranno.

IL PIANO OLIMPICO

Lo Stato ha stanziato un miliardo di euro per le Olimpiadi del 2026, «che rappresentano un'occasione per sistemare la rete della mobilità di tutta la nostra regione», precisa De Menech. «In questi giorni sono iniziate le trattative per dividere questa cifra fra Lombardia e Veneto. Si può stimare che a noi arriverà una quota pari al 40-50%». Quindi fra i 400 e i 500 milioni di euro, soldi che si sommano al piano per il Mondiali di sci del 2021 e che il territorio dovrà essere bravo a «sfruttare» per migliorare le sue criticità. Soprattutto per quanto riguarda la mobilità. Su ferro e su gomma.

FERROVIA

L'elettrificazione dell'anello basso è cosa fatta: «L'obiettivo è arrivare a Calalzo entro il 2026», spiega De Menech. «Di sicuro entro la fine dell'anno il primo treno elettrico arriverà in provincia di Belluno». Le opere nella parte alta della ferrovia sono sicuramente più complesse, ma De Menech ha fiducia: «Mi auguro che Rfi, visto il buon lavoro fatto nell'anello basso, decida di intervenire anche fino a Calalzo», aggiunge.

Nel piano olimpico c'è anche la sistemazione delle stazioni: ci sono le risorse per quelle di Calalzo e Ponte nelle Alpi, che saranno completamente riqualificate. Accanto agli edifici saranno realizzati dei parcheggi scambiatori.

STRADE

L'obiettivo, per il 2026, è collegare agevolmente l'uscita dell'autostrada A27 con il Cadore, il Comelico, ma anche con l'Agordino, la Valbelluna, il Feltrino e il Trentino. E si vuole connettere la viabilità provinciale con la Valsugana e la Pedemontana.

«Ad oggi sono a disposizione 170 milioni per opere lungo la statale 51 di Alemagna e 135 per le opere sulla statale che porta in Comelico (51 bis e 52 Carnica)», ricorda De Menech. «Anas ci ha comunicato che per le opere essenziali nel nostro territorio serviranno complessivamente 800 milio-

ni di euro. Se ci arriveranno 4-500 milioni dallo Stato (quota di quel miliardo stanziato per i Giochi, ndr), significa che mancheranno ancora circa 300 milioni di euro. Ci impegneremo per trovarli».

Come? «Portando a Roma un piano chiaro, nato dal confronto con i rappresentanti degli enti territoriali», continua. «Lo avvieremo a breve».

IL PROGRAMMA

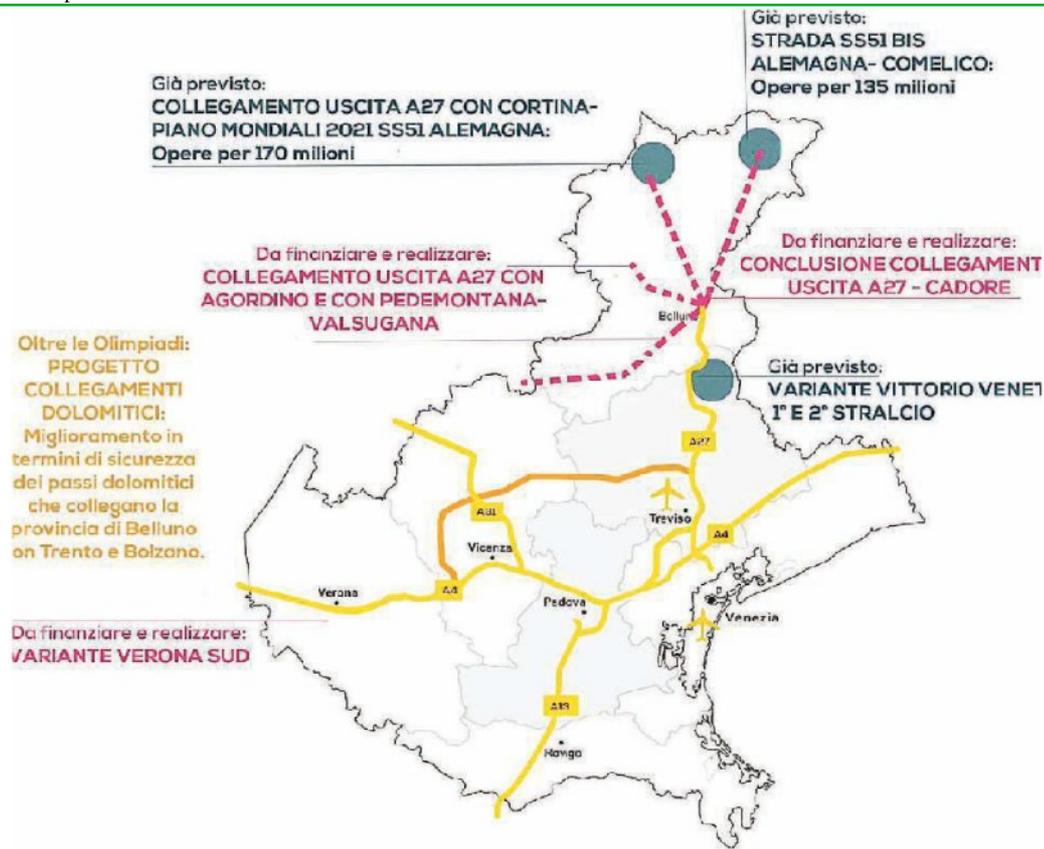
Fra gli interventi in programma, quelli già finanziati sono le varianti di Tai, Valle, San Vito e Cortina (170 milioni), le opere di adeguamento sulla 51 bis e la galleria di Coltrondo (70 milioni).

Da finanziare e realizzare entro il 2026 ci sono la variante di Longarone, il completamento delle varianti di Cortina, la sistemazione degli abitati di Borca, Vodo e Valle e del tratto Calalzo - Lozzo, la variante di Cadola, la Belluno-Mas, la sistemazione della 203 Agordina, le varianti di Feltre, di Busche, di Lentiai, la riqualificazione della Sp1. Inoltre si punta a migliorare i collegamenti intervallivi con Trento e Bolzano.

Il prossimo obiettivo è la legge Olimpica, con la nomina di un commissario ad hoc per le opere per i Giochi. «A valle della legge olimpica e dello stanziamento delle risorse arriveremo con la lista delle priorità per sistemare la nostra viabilità», conclude De Menech. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**I COLLEGAMENTI STRADALI
 VERSO CORTINA-MILANO 2026**

La mappa degli interventi previsti sulla viabilità veneta in vista delle Olimpiadi del 2026

I NODI SULL'ALEMAGNA

Quattro lavori a Longarone in partenza a primavera

BELLUNO. Castellavazzo, 4 Valli, Fortogna. Tre cantieri molto importanti per rendere più fluido il traffico sull'Alemagna, ma che rischiano di paralizzare la circolazione perché partiranno tutti nello stesso periodo: in primavera. «Si sta studiando un piano per la gestione del traffico», spiega De Menech. Oltre a questi tre cantieri è in programma anche l'avvio della sistemazione dell'innesto fra l'Alemagna e la provinciale 251 della Val di Zoldo. Opere, continua De Menech, «già finanziate e cantierabili, e che aiuteranno a rendere più fluido il transito in quella zona della nostra provincia».

Per quanto riguarda, invece, il superamento del nodo di Longarone, l'intervento non è ancora finanziato: «Se i sindaci e gli enti territoriali indicheranno che questa è una priorità, rientrerà nel piano dei progetti finanziati attraverso la quota del miliardo di euro stanziato dallo Stato e destinato al Veneto», conclude De Menech. «Altrimenti troveremo le risorse necessarie», assicura. —

A.F.

TRENO DELLE DOLOMITI, UFFICIALE IL QUARTO TRACCIATO

«La Regione dovrebbe aiutare a fare sintesi, o ci pensiamo noi»

BELLUNO. Il quarto tracciato per il treno delle Dolomiti è finito nel dossier della Regione. La richiesta fatta dai sindaci dell'Agordino di un percorso che attraversi la Val Cordevole è stata inviata alla Provincia via mail e gli uffici l'hanno girata all'assessore De Berti, che aveva chiesto proprio un documento ufficiale per poter iniziare un ragionamento anche su questa ipotesi.

Anche, appunto, perché i desiderata sul tavolo ormai sono quattro per prolungare la ferrovia da Calalzo a Cortina: passaggio per la Valle del Boite, per la Val dell'Ansiei con tunnel per raggiungere Cortina, una terza ipotesi che mescola le due precedenti e ora l'ipotesi D, lungo l'Agordino.

«Io spero che gli studi finanziati diventino presto dei progetti preliminari», spiega il deputato del Pd, Roger De Menech. Non solo fiducioso che il Treno delle Dolomiti prima o poi diventi realtà, ma anche convinto che la provincia di Belluno non possa fare a meno di questa infrastruttura.

Realizzare il Treno delle Dolomiti costerà circa un miliardo, milione più, milione meno. «Tutte le grandi opere hanno un costo», ribatte De Menech. «La mobilità sosteni-

bile è il futuro. Il modello che dobbiamo imitare è quello dell'Alto Adige: loro hanno l'asse del Brennero, da cui partono collegamenti veloci via strada e ferrovia. E chi ha responsabilità di governo dovrebbe sedersi al lavoro con gli amministratori anche due volte in più se necessario, per fare sintesi e trovare il tracciato migliore. Questo è il ruolo della politica. Se la Regione non vuole svolgere questo ruolo di facilitatore, lo facciamo volentieri noi».

La certezza, confermata da De Menech, è che il Treno delle Dolomiti non sarà pronto entro il 2026, ma il traino olimpico permetterà di portare avanti il progetto dopo i Giochi.

Del resto il Pd ha le idee chiare su quale mobilità dare al Bellunese: «Nel 2016 abbiamo organizzato un convegno con l'allora ministro Graziano Delrio», ricorda il segretario provinciale Monica Lotto, «presentando la nostra idea. In questi anni sono state fatte scelte importanti e chiare, con l'obiettivo di garantire l'accessibilità non solo a chi viene nel nostro territorio per turismo, ma soprattutto a chi ci vive. E che merita una mobilità sicura». —

A.F.



Roger De Menech e Monica Lotto



Mose, via a giugno. Ma solo per i "picchi"

Il Mose, da fine giugno, metterà al sicuro Venezia dai disastri. Non dalle acque alte per così dire "normali", ma dai "picchi", da quelle cioè più dannose. Per questo si sta valutando a che previsione di marea sollevare le enormi dighe, da giugno e fino a fine 2021, fa-

se di avviamento dell'opera. L'ipotesi è di puntare su una previsione di marea attorno ai 140 centimetri sopra il medio mare, una quota che comporta l'allagamento del 59% per cento della città storica, con disagi notevoli per tutte le attività a pianterreno e per la vivibilità stessa di Venezia.

Brunetti a pagina 12

Il Mose potrà alzarsi da fine giugno

►L'annuncio del Consorzio Venezia Nuova durante la riunione della Cabina di regia: dighe in funzione da quota 140 centimetri ►Di fatto, visto che l'estate non è un periodo di acqua alta, l'attivazione in caso d'emergenza avverrà solo in autunno

BRUGNARO: «CAMBIATA L'IMPOSTAZIONE CHE PREVEDEVA IL COMPLETAMENTO DEI LAVORI E POI 3 ANNI DI AVVIAMENTO»

LA GRANDE OPERA

VENEZIA Il Mose, da fine giugno, metterà al sicuro Venezia dai disastri. Non dalle acque alte per così dire "normali", ma da quelle più dannose. Per questo si sta valutando a che previsione di marea sollevare le enormi dighe, da giugno e fino a fine 2021, fase di avviamento dell'opera. L'ipotesi è di puntare su una previsione di marea attorno ai 140 centimetri sopra il medio mare, una quota che comporta l'allagamento del 59% per cento della città storica, con disagi notevoli per tutte le attività a pianterreno e per la vivibilità stessa di Venezia. Una soglia ben più alta dei 110 centimetri, previsti dai protocolli del sistema Mose a regime, ma che a Venezia sono ben tollerati, consentono l'utilizzo di passerelle nei punti strategici e comunque comportano l'allagamento "solo" del 12% della città. Altra cosa rispetto ai 140 o peggio, con disastri come quelli del 12 novembre scorso, con i suoi 187 centimetri, che il Mose a questo punto eviterebbe.

QUESTIONE DI SCADENZE

Si è parlato anche di questo, ieri, in Prefettura a Venezia, dove il

prefetto Vittorio Zappalorto ha convocato la Cabina di regia sul Mose. Al centro dell'incontro quel cronoprogramma accelerato che dovrà consentire proprio la funzionalità dell'opera, in casi di acque alte particolari, anche prima della sua consegna a fine 2021, già tra sei mesi. Scadenza che era stata annunciata dal commissario straordinario del Mose, Elisabetta Spitz, un paio di settimane fa. E che ieri è stata confermata dagli amministratori del Consorzio Venezia Nuova. Il sistema potrà essere messo in funzione per fermare le acque alte sulla carta già da fine giugno, ma visto che l'estate non è stagione di acqua alta, la scadenza effettiva slitta all'autunno. Comunque un punto fermo che pare abbia soddisfatto i tanti partecipanti a questa Cabina di regia, pensata soprattutto per tenere informata la città sull'opera.

IN ATTESA DEL COMITATONE

«Un incontro veramente proficuo - ha commentato l'assessore regionale Roberto Marcato -. È un risultato importante sapere che per l'estate di quest'anno il Mose sarà operativo a fronte delle più urgenti necessità. A nome della Regione ho ribadito anche la richiesta di 150 milioni di euro, già fatta al Governo in sede di Comitato, per rifinanziare la legge speciale. La salvaguardia della laguna e della città di Venezia, infatti, deve avere una visione complessiva e può passare solo attraverso investimenti su tutto il ba-

cino scolante». Ma il Comitato annunciato entro Natale, non è ancora stato convocato. E Marcato ha polemizzato: «Questa Cabina è davvero un tavolo operativo, non capita di trovarne tanti, non proprio al Comitato. Qui decidiamo, lì siamo in attesa».

DA FANGHI A SEDIMENTI

Soddisfatto anche il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro: «Siamo riusciti a cambiare i termini rispetto all'iniziale impostazione, che prevedeva prima il completamento dell'opera e poi i tre anni di avviamento». Resta l'incognita dei finanziamenti necessari a questa fase, che già in passato hanno visto scontrarsi Provveditorato e Cvn. «Andranno rivisti i contratti tra lo Stato e il Cvn Nuova per normare i pagamenti» ha annotato il sindaco. Questione non semplicissima.

Brugnaro ha portato anche altri argomenti sul tavolo, a cominciare dal quel protocollo fanghi, che in attesa di una revisione, sta bloccando gli scavi in laguna, con ripercussioni sui lavori del Mose, ma soprattutto sull'operatività del Porto. «Ci hanno assicurato tempi brevi, pare che stavolta ci siamo». Il tavolo tecnico del Provveditorato ha licenziato l'ultima versione del testo ribattezzato protocollo sedimenti che è stato inviato all'Istituto superiore di sanità per il parere. Poi mancherà solo la firma dei ministri.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alte maree eccezionali rilevate a partire dal 1923

Livello raggiunto in cm



Data

+ 194 4 novembre 1966

+ 187 12 novembre 2019

+ 166 22 dicembre 1979

+ 158 1 febbraio 1986

+ 156 1 dicembre 2008

+ 156 29 ottobre 2018

+ 154 15 novembre 2019

+ 151 12 novembre 1951

+ 149 11 novembre 2012

+ 148 29 ottobre 2018

+ 147 16 aprile 1936

+ 147 16 novembre 2002

+ 145 15 ottobre 1960

+ 145 25 dicembre 2009

+ 144 3 novembre 1968

+ 144 6 novembre 2000

+ 144 23 dicembre 2009

+ 144 24 dicembre 2010

+ 143 1 novembre 2012

+ 143 12 febbraio 2013

+ 142 8 dicembre 1992

+ 140 17 febbraio 1979



L'ULTIMO TEST Le paratoie del Mose affiorano alla bocca di porto di Chioggia (foto NUOVE TECNICHE)

«Reddito, 242mila euro per ogni occupato»

Reddito di Cittadinanza: un flop che diventa anche spreco di denaro pubblico. Secondo Confapi Padova, sono soltanto 1.189 i veneti che hanno ricevuto l'assegno dallo Stato e poi hanno anche trovato un impiego, l'1,85% del totale dei beneficiari che sono più di 63mila. Commenta Davide D'Onofrio, direttore di Confapi Padova: «Spesi 242mila euro per ogni nuovo posto di lavoro, otto volte di più di quanto si spende per uno stipendio medio italiano. Insomma, con la stessa cifra si potevano creare otto volte di posti in più, senza l'indotto».



FLOP La card del reddito di cittadinanza

Crema a pagina 15

Confapi, uno "spreco" di Cittadinanza

►Le piccole imprese di Padova: «In Veneto solo l'1,8% di chi incassa il Reddito ha trovato lavoro» ►Il presidente Carlo Valerio: «Altro che strumento per trovare un'impiego, è solo assistenzialismo»

SECONDO L'ASSOCIAZIONE CON LA CIFRA SPESA DALLO STATO PER OGNI NUOVO OCCUPATO SE NE SAREBBERO POTUTI CREARE OTTO LO STUDIO

VENEZIA Reddito di Cittadinanza: un flop che diventa anche spreco di denaro pubblico. Secondo Confapi Padova, solo 1189 veneti che hanno ricevuto l'assegno dallo Stato poi hanno anche trovato un impiego, l'1,85% del totale dei beneficiari che sono più di 63mila. Il Davide D'Onofrio, direttore di Confapi Padova: «Spesi 242mila euro per ogni nuovo posto di lavoro, otto volte di più di quanto si spende per uno stipendio medio italiano. Insomma, con la stessa cifra si potevano creare otto volte di posti in più, senza l'indotto». Il presidente Carlo Valerio: «Ci era stato venduto come uno strumento per ridare spinta all'occupazione, quando in realtà solo un terzo delle persone coinvolte è tenuto al patto per il lavoro. Che nazione è quella che agli investimenti preferisce l'assistenzialismo?».

In tutt'Italia sono 28.763 (475 in Friuli Venezia Giulia) i beneficiari del reddito di cittadinanza che hanno trovato un lavoro a metà dicembre 2019: appena l'1,17% del totale delle persone che usufruiscono del sussidio (2.451.953 italiani), percentuale che sale al 3,63% se si considerano esclusivamente le persone ritenute occupabili (poco più di 791mila). Per avviare questo percorso sono necessarie alcune condizioni, tra cui essere senza lavoro da non più di due anni, e per at-

tivare il percorso bisogna passare per un colloquio con un centro per l'impiego, che a dicembre erano arrivati a 331mila.

Dei quasi 30mila beneficiari del reddito di cittadinanza, il 67,2% ha un contratto a tempo determinato, il 18% a tempo indeterminato, il 3,8% in apprendistato; il 67,9% ha meno di 45 anni e il 58,6% sono uomini. Entro gennaio, sottolineava Anpal (Agenzia Nazionale Politiche Attive del Lavoro) in una nota di fine 2019, dovrebbe partire anche la misura di politica attiva dell'assegno di ricollocazione.

In Veneto le domande di accesso al reddito di cittadinanza accolte riguardano 32.488 nuclei familiari (a Padova 6.607), interessando 63.968 persone (di cui 13.208 a Padova), il 2,6% del totale del Paese. Di queste domande accolte, 1.189 sono sfociate in un impiego da parte dei beneficiari, vale a dire l'1,85% del totale, una percentuale leggermente più alta rispetto al dato nazionale.

PROVOCAZIONE

«Ovviamente la nostra è una provocazione, ma fino a un certo punto - avverte il direttore di Confapi -. Quanto più utile sarebbe stato rimettere in circolo quelle risorse direttamente per favorire l'occupazione? Una domanda che acquista ancora più senso se prendiamo in esame un ulteriore dato: nel triennio 2020-2022 lo Stato stanzerà in tutto circa 26 miliardi per finanziare il reddito di cittadinanza, mentre nello stesso arco di tempo alle politiche attive per il lavoro sono destinate risorse per 9,7 miliardi. Una sproporzione tanto evidente quanto del tutto priva di senso».

Il presidente di Confapi Carlo Valerio attacca: «Attenzione, noi

non diciamo che lo Stato non debba occuparsi di chi è svantaggiato e non può lavorare, ma ci sembra che qui sia stata spacciata volutamente una cosa per l'altra: il reddito di cittadinanza è stato venduto come uno strumento per creare occupazione e invece i veri beneficiari, finora, sono stati i 4mila navigator assunti dall'Anpal, ognuno dei quali ha iniziato a percepire lo stipendio di 1.700 euro, con 300 euro di indennità aggiuntive, ancor prima di prendere servizio. Non sarebbe stato meglio, al loro posto, assumere ispettori del lavoro, che almeno sono più utili?».

PIÙ ISPETTORI MENO ASSISTITI

«Il reddito di cittadinanza, come temevamo, conferma di non andare né nella direzione del rilancio economico, né in quella dello sviluppo del lavoro, tant'è che uno dei suoi problemi è proprio il suo meccanismo disincentivante che spinge casomai verso il lavoro nero - chiude Valerio -. L'impressione è che in Italia si destinano troppe risorse a quello che, a conti fatti, altro non è che puro assistenzialismo, e troppo poche agli investimenti per creare vera occupazione, alle grandi opere pubbliche e alla ricerca».

M.Cr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il reddito di cittadinanza



il 3,63%
del totale delle
persone occupabili
che ricevono il reddito
di cittadinanza
ha trovato lavoro



l'1,17%
del totale
dei beneficiari
ha trovato lavoro



2.451.953
gli italiani
che usufruiscono
del sussidio



242 mila euro
il costo medio
di ogni nuovo
posto di lavoro



8 volte
in più i posti
di lavoro
che si potevano
creare con
la stessa cifra



26 miliardi
lo stanziamento
dello Stato
per il reddito
di cittadinanza
nel triennio
2020-2022

centimetri

«A4 gratis e nuovo casello»

►I sindaci preoccupati per l'incremento del traffico causato dagli aumenti dei pedaggi di Cazzago e ad agevolazioni per i residenti ►Primi cittadini favorevoli alla riapertura del casello

RIVIERA DEL BRENTA

Con l'aumento dei pedaggi autostradali sulla tratta Padova-Mestre, i sindaci della Riviera fanno quadrato per chiedere una soluzione che non penalizzi i residenti ma che eviti anche di riversare il flusso automobilistico nei loro territori. E chiamano ad unirsi a loro anche i sindaci del Miranese. L'aumento del pedaggio dell'1,2% della tratta, gestita da Cav, riguarda circa 22 chilometri. Riuniti in Conferenza dei sindaci nei giorni scorsi, principale punto d'incontro dei primi cittadini è quello che riguarda la necessità di riaprire un casello nell'area ovest della Riviera, a Roncoduro-Cazzago di Pianiga, dismesso anni fa con l'apertura del passante di Mestre. Una richiesta non nuova: circa tre anni fa proprio alcuni sindaci della Riviera ne avevano già sollecitato la riapertura, nonostante la presenza del casello a Vetrego di Mirano (uscita Dolo-Mirano). Portando a casa però un nulla di fatto. Oggi, alla luce degli aumenti del 1. gennaio 2020, il tema torna al centro delle discussioni dei sindaci. Oltre

alla riapertura del casello di Roncoduro, rilanciano anche l'idea del pedaggio gratuito per i residenti-pendolari.

ANDREA ZAMPIERI

«Durante la Conferenza - spiega Andrea Zampieri, sindaco di Campolongo - è emerso un totale allineamento dei sindaci sia nel fare "massa critica" con il Miranese, sia per la necessità di avere di nuovo un casello per la Riviera. Quest'aumento porta diversi svantaggi: dal lato del traffico si creerebbe un "effetto imbuto" riversando nei comuni un flusso di mezzi che molte nostre strade non sono pronte a sostenere, andando a creare anche problemi di sicurezza e inquinamento. Con il pedaggio gratuito gran parte degli automobilisti invece sarebbero invogliati ad utilizzare l'autostrada».

ANTONIO FUSATO

«La Regione - rileva Antonio Fusato, sindaco di Camponogara - ha anche parlato di arretramento del casello di Mestre, fatto che ci penalizzerebbe ulteriormente con una redistribuzione

del traffico non adatto alle nostre strade. Sono contrario all'aumento dei pedaggi. Una decisione che va rivista, anche con il coinvolgimento dei sindaci del Miranese. Favorevole alla riapertura del casello per la Riviera, trovo che rendendo gratuito almeno la tratta Padova-Mirano, il traffico verrebbe molto alleggerito nel nostro territorio e si tutelerebbero le tasche degli utenti».

ALBERTO NATIN

«Sostengo la riapertura del casello di Roncoduro - dice Alberto Natin, sindaco di Campagna Lupia -, trovo interessante anche rendere gratuita la tratta, ma ritengo ci sia bisogno di una visione a lungo termine che comporti prima una pianificazione delle strade e dei raccordi. Infatti aprendo un casello, in entrata e in uscita, si va inevitabilmente ad intasare alcune strade. Uno studio condiviso tra sindaci potrebbe tornare utile per una giusta redistribuzione di auto e mezzi».

Gaia Bortolussi

© RIPRODUZIONE RISERVATA





AUTOSTRADA Auto in coda al casello di Villabona. Si parla di un suo arretramento verso la Riviera e i sindaci non sono d'accordo

«Scuole, persi dalla Giunta contributi regionali»

► **Attacco al sindaco**
Andrea Danieletto
 da parte delle minoranze

VIGONOVO

L'Amministrazione 5 stelle di Vigonovo non partecipa a due importanti finanziamenti regionali su sicurezza sismica e protezione civile e incassa le critiche delle minoranze consiliari.

«La Regione Veneto, consapevole della priorità della messa in sicurezza strutturale dei plessi scolastici, ha pubblicato un bando a favore di opere di miglioria, anche strutturali, per gli impianti sportivi - dicono i consiglieri Alberto Ceccato e Filippo Fogarin - Tale contributo economico sarebbe stato indispensabile per la messa in sicurezza delle palestre delle scuole di Galta e di Vigonovo. Inspiegabilmente l'Amministrazione pentastellata ha deciso di non partecipare al bando, perdendo di conseguenza il contributo. Constatiamo con molto ram-

marico che per questa Amministrazione la sicurezza degli edifici scolastici e il buon funzionamento dell'unità di Protezione civile non sono cose prioritarie».

Ma non è questa l'unica critica rivolta dai due consiglieri contro l'operato della Giunta guidata dal sindaco Andrea Danieletto. «Nell'ultima variazione di bilancio sono stati tagliati fondi destinati alla sicurezza strutturale nelle scuole per un importo di 10mila euro. Un ulteriore bando regionale riguardava proprio l'erogazione di contributi per l'acquisto di attrezzature per la protezione individuale, nonché per la manutenzione di mezzi in uso alla Protezione civile, oltremodo necessari al potenziamento della capacità di intervento dei volontari. La Giunta si è ricordata dei volontari della Protezione civile soltanto per cercare una giustificazione ai poco chiari rimborsi spese degli assessori, ma non certo per fornire loro attrezzature adeguate, come invece avrebbe previsto il finanziamento regionale».

Vittorino Compagno



SINDACO
Andrea Danieletto



Edilizia, c'è una ripresa In calo gli autoriparatori

► Per Confartigianato la provincia di Venezia ► Il settore delle costruzioni in crescita anche
unica in Veneto dove le imprese aumentano grazie a ristrutturazioni e riqualificazioni

**BUONI RISULTATI
SONO STATI
REGISTRATI PURE
NEI COMPARTI
DELL'ALIMENTAZIONE
E DEL BENESSERE**

ECONOMIA

MESTRE Se l'artigianato Veneto crolla, almeno a Venezia il comparto regge e, anzi, si consolida. L'area della Città Metropolitana è infatti l'unica in tutta la regione in cui si registra un saldo positivo tra attività artigiane che aprono e che chiudono. Un dato che emerge dall'analisi dell'ultimo report sulla demografia delle imprese venete nel primo semestre del 2019, realizzato dall'ufficio studi della Confartigianato Imprese Veneto, su dati Infocamere. Il settore che in provincia di Venezia registra in assoluto il migliore risultato è proprio quello dell'edilizia, che può vantare il numero più alto di nuove imprese, grazie soprattutto al traino derivante dalle ristrutturazioni e dalle riqualificazioni energetiche dei vecchi

edifici ma anche grazie alle agevolazioni fiscali e agli ecobonus. Nel settore edile si contano complessivamente 5.953 imprese artigiane che danno lavoro a 11.510 addetti.

TROPPE TASSE

«Non si può parlare di una vera e propria ripresa ma piuttosto di una resilienza del nostro tessuto economico ma per sostenerlo servono interventi per abbattere il cuneo fiscale e l'eccessiva tassazione - spiega il presidente di Confartigianato Metropolitana Salvatore Mazzocca - ed in questa direzione un segnale positivo arriva dalla Regione sulla partita dei crediti edilizi che è un meccanismo fondamentale per incentivare le ricostruzioni in un settore trainante come quello dell'edilizia». Un comparto che nel primo semestre del 2019 ha contato 49 nuove attività invertendo così il trend negativo dei due semestri precedenti. Nel territorio veneziano buoni risultati li registra anche il settore dell'alimentazione, con 18 nuove aperture che portano il totale a 1.269 attività operative per 5.285 addetti.

VITALITÀ

«Una vitalità del settore - osserva il presidente di federazione Alessandro Cella - che vede premiare dalla clientela il prodotto artigiano di qualità, preferito rispetto a quello industriale». Buone notizie arrivano anche dal settore benessere, in particolare estetica ed acconciatura, con 18 nuove attività che hanno portato il totale a quota 2.030 ed a 4.262 addetti. Tra le attività artigiane che arretrano, in provincia di Venezia spicca invece quella dell'autoriparazione, un comparto che fatica a rimanere al passo con l'evoluzione continua dei dispositivi elettronici presenti nelle auto e che paga anche le politiche commerciali di fidelizzazione del cliente da parte dei concessionari che, sempre più di frequente, nel prezzo di acquisto del mezzo, includono la sua completa manutenzione. Nel semestre preso in esame dallo studio di Confartigianato Imprese Veneto, si sono registrate 10 cessazioni di attività che hanno ridotto a 776 il numero di autofficine.

Paolo Guidone

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL MATTONE TIENE Registrata un ripresa del settore artigiano dell'edilizia grazie a ristrutturazioni e riqualificazioni energetiche

Abitazioni nell'ex Conterie a febbraio bando per giovani

►Ieri mattina sopralluogo del vicesindaco Colle ►La graduatoria definitiva sarà invece pronta insieme all'assessore Venturini e ai vari tecnici alla prossima primavera per evitare i ricorsi

**IN QUELLA ZONA
CI SONO 36 ALLOGGI ERP
DI DIVERSA TIPOLOGIA
DI PROPRIETÀ DEL COMUNE
AI QUALI VANNO AGGIUNTI
ALTRI 10 DELL'ATER**

MURANO

Si avvicina il traguardo da tempo atteso per le abitazioni e gli alloggi nella zona delle ex Conterie.

Ieri la vicesindaco Luciana Colle, e l'assessore alle Politiche sociali, Simone Venturini, si sono recati in sopralluogo, assieme ai tecnici del Comune e di Insula, alle Ex Conterie di Murano, area oggetto da anni di un ampio progetto di riqualificazione. In particolare hanno visitato alcuni dei 36 alloggi Erp di diversa tipologia (10 con 1 camera, 18 con 2 camere e 8 con 3) di proprietà del Comune, che, assieme ad ulteriori 10 dell'Ater, saranno assegnati a breve.

SPAZIO AI GIOVANI

Gli assessori hanno infatti annunciato che la graduatoria provvisoria del bando per gio-

vani coppie uscirà a breve, all'inizio di febbraio, mentre quella definitiva sarà disponibile a primavera, una volta scaduti i termini di legge per la presentazione di eventuali ricorsi. Il bando prevede per le giovani coppie punteggi particolari, con precedenza alla posizione lavorativa. Centocinquanta i partecipanti che come presupposto dovevano avere quello di lavorare in isola o in centro storico. Insomma, casa e lavoro individuati come fattori volti a trattenere i giovani in città, nel caso particolare in un'isola che al lavoro e all'artigianato ha legato alterne fortune.

«Inoltre – ha spiegato l'assessore Venturini – abbiamo voluto renderci conto dello stato di avanzamento della costruzione delle 16 nuove case del Comune nella piazzetta in zona Conterie, che, al termine dei lavori, saranno destinate a social housing».

NUOVI BLOCCHI

Dal canto loro i tecnici hanno illustrato l'intervento in atto, che comprende l'edificazione di nuovi blocchi edilizi, con appartamenti mini, bicamere e

tricamere, ma anche il recupero conservativo e il consolidamento del capannone esistente, vincolato dalla Sovrintendenza, da cui, oltre alle abitazioni, sarà ricavata una piazzetta coperta.

«Parallelamente – ha concluso Venturini – alcuni spazi saranno assegnati al Museo del Vetro per il suo ampliamento e altri ancora a giovani artigiani. Alla fine quest'area di Murano potrà tornare a essere fruibile e vissuta, anche grazie alle calli di passaggio, che collegano il nuovo quartiere col resto del tessuto urbano».

RIQUALIFICAZIONE

«Diamo la massima attenzione al territorio – ha continuato la vicesindaco Colle – e siamo in prima fila per accertarci che sia tutto a posto. Il complesso delle Conterie è una parte di Murano molto importante e con la sua riqualificazione e rivitalizzazione attraverso le nuove residenze speriamo che anche questo pezzo dell'isola, con le giovani coppie e le persone che vi abitano e vi lavorano, sia di buon auspicio per un nuovo "Rinascimento" di Murano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





MURANO Nelle fotografie alcuni aspetti del cantiere delle ex Conterrie. Al centro, invece, tecnici ed assessori durante il sopralluogo

Mose, l'emergenza scatta a 140

► Definito il piano in caso di acqua alta: paratoie in azione a quella quota. Sistema pronto a giugno

► La prima occasione ipotizzabile in autunno. L'obiettivo sarà evitare un altro 12 novembre

La soglia di emergenza per sollevare le paratoie del Mose scatterà a una previsione di marea a 140 centimetri. A partire da giugno si lavorerà su questa ipotesi. Una soglia più alta dei 110 centimetri, previsti dai protocolli del sistema a regime, ma che per ora permetterebbe al Porto di prepararsi a chiusure più frequenti.

Di questo si è parlato ieri in Prefettura, alla seconda riunione della Cabina di regia sul Mose. Per acque meno alte, come 120 e 130, quindi, le paratoie rimarrebbero giù.

Non ancora valutato il cronoprogramma accelerato per consentire l'utilizzo del Mose, in ca-

si di emergenza, già tra sei mesi: gli amministratori del Cvn ne hanno anticipato i contenuti, ma la consegna del documento slitta alla prossima riunione a fine febbraio.

Dovranno esserci le "regole per l'apertura delle paratoie" e i "parametri di azionamento".

Entro marzo ogni bocca di porto sarà dotata di tre compressori operativi, mentre entro giugno anche gli impianti di condizionamento (importanti per evitare la corrosione) e i generatori saranno pronti. Saranno raddoppiate le squadre di sollevamento, per avviarsi così a una normalizzazione degli impianti.

Brunetti a pagina II

Laguna e salvaguardia

Mose, l'emergenza scatta a quota 140 Pronti in autunno

► In Prefettura la cabina di regia ha definito le modalità di sollevamento con acqua alta

► Sistema utilizzabile da giugno, ma di fatto le prime situazioni saranno a novembre

IL SOLLEVAMENTO GARANTIRA' UN MASSIMO IN LAGUNA A 110 A REGIME L'OPERA SARA' ALZATA A QUELLA QUOTA LA CABINA DI REGIA

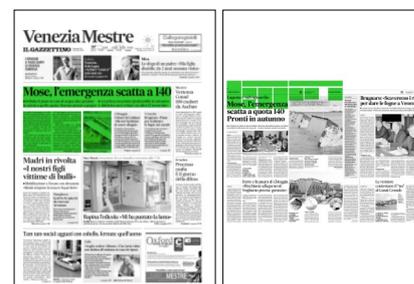
VENEZIA Far entrare in funzione il Mose con previsioni di marea superiori ai 140 centimetri. A partire da fine giugno e fino al termine del prossimo anno - quindi prima della conclusione

definitiva dell'opera, che resta fissata per dicembre 2021 - questa potrebbe essere la soglia "d'emergenza" in cui le barriere sarebbero comunque alzate per salvare Venezia dalle acque alte più dannose. Una soglia più alta dei 110 centimetri, previsti dai protocolli del sistema a regime, ma che in questa fase transitoria di prove, accontenterebbe anche il Porto che avrebbe del tempo per prepararsi a chiusure più frequenti. Per il momento solo un'ipotesi di lavoro, ma di cui si è cominciato a parlare ieri, in Prefettura, alla seconda riunione della Cabina di regia

sul Mose.

UN TAVOLO RISTRETTO

Una riunione meno affollata della prima convocazione del 7 gennaio scorso. Un'ora e mezza filata via senza particolari attri-



ti. Al tavolo convocato dal prefetto Vittorio Zappalorto, si sono ritrovati il provveditore alle Opere pubbliche, Cinzia Zincone, con gli amministratori straordinari del Cvn, Francesco Ossola e Vincenzo Nunziante. Non c'era il commissario del Mose, Elisabetta Spitz, impegnata a Roma, ma un'altra funzionaria del suo staff. Tra i politici, l'assessore regionale Roberto Marcato, i sindaci di Venezia, Luigi Brugnaro, e di Chioggia, Alessandro Ferro. E poi i rappresentanti delle tante istituzioni coinvolte: dal Porto, ai Vigili del fuoco, alla Soprintendenza, all'Avvocatura di Stato, alla Capitaneria di Porto.

CRONOPROGRAMMA AL VAGLIO

L'impegno del commissario, nell'ultima riunione, era stato quello di presentare un cronoprogramma accelerato per consentire l'utilizzo del Mose, in ca-

si di emergenza, già tra sei mesi. Un documento che ieri non era ancora pronto nella sua stesura definitiva. Gli amministratori del Cvn ne hanno anticipato i contenuti, ma la consegna del cronoprogramma slitta alla prossima riunione: a fine febbraio, quanto il corposo documento - una scheda di scadenze, con vari studi annessi - sarà stato controllato da Provveditorato e commissario. In particolare dovrà contenere le "regole per l'apertura delle paratoie" e i "parametri di azionamento".

Confermata comunque la scadenza a sei mesi per la messa in funzione del sistema in casi di acque alte particolarmente dannose, ora si tratterà di stabilire quali maree ritenere tali. Ed ecco l'ipotesi dei 140 centimetri, come previsione di marea in cui azionare il Mose. Insomma per acque alte significative di 120, 130 centimetri, le dighe potreb-

bero non essere alzate. Ma con una previsione di 140 il sistema si alzerebbe per lasciare a Venezia un livello di marea non superiore a 110 centimetri. Ipotesi.

I PROSSIMI PASSAGGI

Intanto, per arrivare al risultato, ci sono una serie di passaggi intermedi, illustrati ieri. Entro marzo ogni bocca di porto avrà tre compressori operativi, oggi ce n'è uno per bocca. Entro giugno anche gli impianti di condizionamento (importanti per evitare la corrosione) e i generatori (per i black out) saranno pronti. Sempre entro marzo ci saranno due squadre di sollevamento che per giugno saranno quattro. A quel punto le quattro schiere del sistema potranno essere alzate insieme per fermare la marea. Ma l'estate, si sa, non è stagione d'acqua alta. Se ne riparerà in autunno.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PARATOIE II Mose a Chioggia



PREFETTURA La riunione del tavolo tecnici sul Mose ieri mattina a Ca' Corner, con il prefetto Vittorio Zappalorto. Era assente il super commissario Elisabetta Spitz



IL NUOVO TEST E LO STATO DELLE PARATOIE

Sopra e in basso, le immagini del secondo giorno di prove del Mose, ieri mattina alla bocca di porto di Chioggia. Nei tondi le corrosioni e il livello graduato delle paratoie, nell'ultimo capocantiere Alessandro Soru

Paola Filippini/Nuove Tecniche

Chioggia

**I timori del sindaco
«Ma noi rischiamo
di essere allagati»**

Il sindaco Alessandro Ferro ha chiesto garanzie perché Chioggia, quando saranno alzate le barriere del Mose, non si ritrovi sommersa dall'acqua dal lato della laguna, e ha avuto rassicurazioni dai tecnici al tavolo della Cabina di regia sul Mose ieri in Prefettura.

Degan a pagina II

Ferro e la paura di Chioggia «Rischiamo allagamenti Vogliamo precise garanzie»

**IERI NUOVO TEST
LA RUGGINE
NON PREOCCUPA
I TECNICI
«SIAMO AL 93-94%
DELL'OPERA»
CHIOGGIA**

Ha chiesto garanzie perché Chioggia, quando saranno alzate le barriere del Mose, non si ritrovi sommersa dall'acqua dal lato della laguna. Il sindaco Alessandro Ferro ha espresso la preoccupazione di tanti e ha avuto rassicurazioni dai tecnici al tavolo della Cabina di regia sul Mose, convocata, ieri in Prefettura. «Una riunione positiva ha commentato all'uscita Ferro - Hanno confermato che il Mose sarà operativo da giugno. Ho chiesto garanzie per Chioggia che, in situazione meteo particolari, non venga compromessa dal livello della laguna. Faccio un esempio: con una previsione di marea a 180 centimetri, le barriere potrebbero essere alzate per mantenere in laguna un livello di 130 centimetri. A quel punto, con un po' di bora, a Chioggia l'acqua potrebbe arrivare a 140 e il baby Mose non bastare più. Mi hanno assicurato che l'acqua in laguna sarà mantenuta a un livello di 110 centimetri». Soddisfatto il sindaco

anche per le prove di sollevamento di ieri, effettuate proprio a Chioggia: «Sono andate meglio di quelle del giorno prima, confermando che più si movimentano le barriere, più migliorano le performance».

I TEST

Intanto si sono conclusi, ieri mattina, i due giorni di "prova" delle 18 paratoie del Mose alla bocca di porto di Chioggia. E tutto è andato bene. I dati raccolti saranno ora filtrati e analizzati e serviranno di base per i prossimi test di innalzamento perché, ribadiscono i tecnici che lo gestiscono, «il sistema sta imparando come comportarsi nelle diverse condizioni». I due test, infatti, non sono stati uguali, nonostante il tempo ravvicinato in cui sono stati eseguiti. Martedì, quando sono state alzate le paratoie lato nord (Pel-lestrina), la corrente in uscita dal porto era abbastanza forte, ieri il mare, invece, era praticamente piatto. Martedì, dopo il controllo di routine delle tubazioni, il riscaldamento dell'olio dei compressori, e tutte le altre operazioni di controllo preliminare, le paratoie sono state alzate completamente nel giro di due ore, mentre ieri la stessa movimentazione è stata compiuta in metà tempo. La velocità di questa operazione dipende dalla velocità con cui viene im-

messa nei cassoni l'aria per sollevarli e, a sua volta, questa dipende da quanti compressori si usano contemporaneamente. Ne sono previsti sei, tre per ogni linea di alimentazione (una in uso e una di riserva). Finora ne sono stati posizionati cinque, due dei quali sono collegati alle paratoie.

«Lo stato di avanzamento dei lavori - dice il capo cantiere Alberto Piz - è del 93-94%, ma quello che resta da fare si vede poco». Si tratta, infatti, di lavori di impiantistica (tubazioni, collegamenti, quadri elettrici) che, contrariamente alle opere edili, occupano poco volume. Dal punto di vista strettamente impiantistico manca ancora l'installazione delle porte alle conche di navigazione che sono dei bacini per permettere il passaggio delle imbarcazioni con il Mose chiuso: la chiusura, infatti, creerà un dislivello, di qua e di là dalla barriera, che impone la presenza di conche, a lato del-



le barriere stesse, con porte di accesso che si aprono e si chiudono una alla volta, per consentire il transito delle navi. Mancano ancora tutte le opere di mascheramento dei casermoni di cemento armato del centro di controllo, studiate dallo Iuav per le tre bocche di porto.

L'USURA E LA RUGGINE

Ma se il programma delle cose da fare è abbastanza chiaro, qualche incertezza rimane per l'usura delle opere già fatte. Le macchie di ruggine e le incrostazioni che si intravedono sulla superficie e negli anfratti delle paratoie potrebbero far pensare che l'azione del mare non sia così lieve, ma il capocantiere non sembra preoccupato. «Se pensiamo che queste barriere sono sott'acqua da un anno e mezzo – dice – sono fin troppo pulite. In ogni caso è prevista la possibilità di ripulirle agganCIandole con gli appositi maniglioni (inseriti nei “cerchi” che si vedono sulla superficie, ndr) e sollevandole dal mare». Per ora, quindi, tutto sembra funzionare al meglio, anche se le prove non sono finite. E' già previsto, infatti, un sollevamento delle paratoie “sotto stress”, ovvero con condizioni meteo-marine avverse, che è il tipico scenario dell'acqua alta, in cui la marea sale sospinta dal vento e in mare si formano onde importanti. Per sperimentare il comportamento del sistema in queste condizioni è già pronta un'ordinanza della Capitaneria, efficace per i prossimi quattro mesi, che permetterà l'innalzamento delle barriere con sole 48 ore di preavviso ai naviganti. In altre parole, quando ci saranno le prossime previsioni meteo di maltempo di lì a due giorni, potrà essere automaticamente emessa l'ordinanza di interdizione alla navigazione in concomitanza con le prove del Mose. E anche questi dati si aggiungeranno alla “memoria” del sistema a beneficio delle future emergenze reali.

Diego Degan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cavallino

**Martedì
 il commissario
 Elisabetta Spitz
 in sopralluogo**

CAVALLINO TREPORTI (G.B.) Riqualficazione di Punta Sabbioni, si terrà martedì prossimo il sopralluogo con il commissario straordinario al Mose Elisabetta Spitz. Sotto esame l'area tra il terminal e il faro, una zona che il Comune punta a riqualficare radicalmente. Prima di tutto riappropriandosi delle aree che hanno ospitato i cantieri del Mose e che progressivamente verranno dismessi. «Ci stiamo confrontando quotidianamente – spiega il vicesindaco, Francesco Monica – con il Provveditorato alle opere pubbliche e il Porto. Stiamo ragionando sulla riqualficazione dei tutto il waterfront di Punta Sabbioni, un'area spesso dimenticata per cui prevediamo un completo rilancio. Per questo chiediamo che i cantieri

nella zona vengano chiusi prima possibile. Lo abbiamo ribadito anche nella riunione con il Consorzio Venezia Nuova: il sopralluogo servirà a definire le modalità di intervento per Punta Sabbioni». Il Comune riqualficherà l'area del Terminal e il lungomare Dante Alighieri, fino alla spiaggia. «La progettazione del waterfront prosegue – aggiunge l'assessore con delega a Punta Sabbioni, Nicolò D'Este – dove ci sono i cantieri del Mose realizzeremo una passeggiata sospesa sulla laguna, con punti panoramici, zone d'ombra, nuovi arredi urbani e una pista ciclabile. Questa zona diventerà motivo di attrazione, con un nuovo terminal per il servizio di navigazione e una riqualficazione di Lio Grado».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CORNEDO. I LAVORI DELLA PEDEMONTANA



Crateri di campagna

di **GIULIA ARMENI**

Si è aperto un cratere, profondo 12 metri e ampio 25 in località Cracchi, a Cornedo, nella zona protetta delle Poscole, vicino al cantiere della Pedemontana e della galleria. La popolazione è in allarme. **PAG 30**

CORNEDO. La consigliera regionale di opposizione si fa portavoce delle istanze delle famiglie in zona Poscole e chiede al presidente Zaia un intervento sul Consorzio Sis

Pedemontana, voragine spaventa i residenti

Terra sprofondata per 12 metri e un diametro di 25
Guarda: «Tecniche costruttive inadeguate per una
zona fragile: le case sono minacciate dalle frane»

Subito un tavolo con aziende e popolazione che stanno vivendo con ansia

CRISTINA GUARDA
CONSIGLIERA REGIONALE "CIVICA"
Giulia Armeni

Un cratere nel verde. Profondo 12 metri e ampio almeno 25. Non in una zona vulcanica o geologicamente instabile ma nella vegetazione della località Cracchi, a Cornedo Vicentino, in piena "zona di conservazione speciale delle Poscole". E in piena zona di costruzione della Pedemontana veneta, in particolare della galleria Malo-Castelgomberto. Lì dove solo poche abitazioni punteggiano la campagna, da qualche mese il tappeto erboso dei prati ha co-

minciato a muoversi assumendo, in breve tempo, le sembianze della superficie lunare. Ovvero cedimenti, avvallamenti, fosse e l'incredibile voragine, a 300 metri dalla più vicina delle case, che ha spinto le due famiglie residenti - quelle di Florindo e Silvano Zaupa - a presentare ricorso al tribunale di Vicenza per chiedere lo stop immediato dei lavori, oltre che una perizia sulla tenuta del terreno e il versamento di una cauzione di 750 mila euro per mettere al riparo i proprietari da eventuali crolli in futuro. Questo in relazione anche alla scoperta, solo nel mese di novembre, che il tratto di Spv passerà proprio sotto alle loro fondamenta, seppur a 17 metri di profondità.

Fin qui il procedimento civile, avviato dall'avvocato Giorgio Destro e che sarà aperto il 14 febbraio con la prima

udienza; di pari passo però, la consigliera regionale di "Civica per il Veneto" Cristina Guarda, che si sta interessando alla vicenda e che ieri mattina ha convocato una conferenza stampa al Caffè Scrigni di piazza Duomo, ha depositato un'interrogazione alla giunta veneta, inviando contestualmente al ministero dell'ambiente una lettera-esposto per informare il ministro Sergio Costa di quanto sta accadendo in quella che, ricorda Guarda, «è un'area classificata Sic, vale a



dire di interesse comunitario». A detta di Guarda e dell'avvocato Destro, all'origine delle alterazioni della superficie - in primis con l'apparizione di quello che tecnicamente viene chiamato "fornello", ossia la spaccatura di 12 metri - ci sarebbero le operazioni eseguite dal consorzio Sis.

Operazioni che, scrive Guarda anche nella missiva al ministro Sergio Costa, «sollevano molte perplessità in merito alle tecniche scelte per lo scavo delle gallerie, che risulterebbero inadeguate alla qualità del terreno, molle, argilloso e pieno di risorgive». Di qui l'appello al governatore Luca Zaia ad aprire «un tavolo urgente di confronto con la popolazione, perché chi ha case e attività produttive a Cornedo sta vivendo ore d'ansia».

Tanto più che, sottolinea Guarda, «prosegue il via vai di camion senza che vi sia ancora un progetto di ripristino del "fornello" approvato dalla Regione e senza contare che si tratta della seconda voragine che si apre nel sito Rete Natura 2000, in un'area che, come la Vallugana, fino a pochi mesi fa era un piccolo paradiso con fossati e siepi a dividere i campi e che ora vede l'acqua sparire e i terreni abbassarsi e franare».

A monitorare la situazione anche il sindaco di Cornedo Francesco Lanaro, che invita però ad «evitare gli allarmismi»: «Sto vigilando sulla sicurezza dei miei cittadini attraverso canali tecnici e istituzionali, in stretto contatto con la Regione; la tutela delle persone e dei luoghi è al primo posto, questo è certo». Tutto ciò mentre, ad inizio dicembre, l'ingegner Elisabetta Pellegrini, che dirige la struttura di progetto della Pedemontana, tracciava un dettagliato e avanzato cronoprogramma dell'intervento da 2 miliardi e 258 milioni di euro «completato - rivelava proprio durante un incontro con industriali e categorie a Cornedo - per il 72-73%». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sos esplosioni

E ora a Malo 14 famiglie fanno causa

Timori e preoccupazione a Cornedo, timori e preoccupazione a Malo, in zona Vallugana. È notizia di ieri, divulgata dall'avvocato Giorgio Destro, che 14 famiglie residenti nella frazione citeranno in giudizio il consorzio Sis e Spv per chiedere un risarcimento danni per «i serissimi problemi di salute». Quelli che, secondo Destro, stanno manifestando gli abitanti della zona da quando sono in corso i lavori per la Spv. «Parliamo di disagi anche di natura neurologica a causa del continuo scoppio di mine che provocano mini terremoti - spiega l'avvocato - senza contare i disturbi legati alla polvere che si solleva». Una situazione che aveva già portato il sindaco di Malo ad emanare due ordinanze specifiche, una per vietare lo scoppio di mine di notte e una per tenere sotto controllo le polveri. «Di recente il Consorzio ha comunicato che l'esplosione sarà momentaneamente sospesa anche di giorno». **G.A.R.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La voragine profonda 12 metri e larga 25 metri che si è aperta nella zona protetta delle Poscole



CONFAPI

Reddito cittadinanza «Solo l'1,85% ora lavora»

Sono 28.763 i beneficiari del reddito di cittadinanza che hanno trovato un lavoro: si tratta appena dell'1,17% del totale delle persone che usufruiscono del sussidio (2.451.953 italiani), percentuale che sale al 3,63% se si considerano esclusivamente le persone ritenute occupabili (poco più di 791 mila). Lo attestano i numeri forniti a fine 2019 da Anpal Servizi, l'Agenzia Nazionale Politiche Attive del Lavoro, dai quali traspare come solo un terzo dei beneficiari sia tenuto al "patto per il lavoro" e come una percentuale esiguissima di questo terzo l'abbia effettivamente trovato sin qui.

Fabbrica Padova, centro studi di Confapi, ha analizzato nello specifico la situazione in Veneto. Ebbene, in regione le domande di accesso al reddito di cittadinanza accolte riguardano 32.488 nuclei familiari (a Padova 6.607), interessando

63.968 persone (di cui 13.208 a Padova), il 2,6% del totale del Paese. E, di queste domande accolte, 1.189 sono sfociate in un impiego da parte dei beneficiari, vale a dire l'1,85% del totale, una percentuale leggermente più alta rispetto al dato nazionale.

«Considerando che la Legge di bilancio 2019 ha stanziato per il reddito di cittadinanza 6,969 miliardi, è come se ognuno dei 28.763 posti di lavoro che sono stati creati grazie alla norma sia venuto a costare 242 mila euro. E considerando che la retribuzione lorda di un lavoratore italiano medio si attesta attorno ai 29.601 euro all'anno (dati JobPricing), possiamo arrivare ad affermare che con i 242 mila euro con cui si è arrivati ad avere un posto di lavoro se ne sarebbero potuti creare 8, spendendo in modo più intelligente questi soldi», afferma Davide D'Onofrio, direttore di Confapi Padova.



BRUGNARO: «ADESSO ASPETTIAMO I SOLDI PER LA MANUTENZIONE DELLA CITTÀ»

Paratoie pronte per l'emergenza in estate entro giugno opere di sicurezza concluse

La riunione in Prefettura. Si cercano i finanziamenti e restano da riparare le criticità, a partire dalla conca di navigazione

Alberto Vitucci

Se il 1° luglio dovesse arrivare un'acqua alta eccezionale - caso non ancora avvenuto nella storia - il Mose potrebbe essere alzato. Perché «in fase di emergenza» le paratoie si potranno sollevare a partire dal 30 giugno prossimo. È la decisione assunta ieri dalla seconda riunione della «Cabina di coordinamento» convocata dal prefetto su richiesta del sindaco Luigi Brugnaro e in applicazione di quanto deciso dal Comitato del 26 novembre scorso. Presenti gli enti che si occupano di salvaguardia, assente la commissaria Elisabetta Spitz. Riunione dove è stato ribadito quanto già detto il 7 gennaio. Con il nuovo «cronicoprogramma per l'emergenza», consegnato dagli amministratori straordinari del Consorzio. Non cambiano i tempi previsti per la conclusione del progetto, cioè il 31 dicembre del 2021. Potrebbe invece cambiare la scansione degli interventi da ultimare nei prossimi mesi.

Così entro giugno dovranno essere costruiti i tre compressori e i sistemi di alimentazione di emergenza. Ultimati gli impianti e formate le squadre specializzate per l'intervento. Finita o quasi la *control room* la cabina di regia

dell'Arsenale che adesso si presenta ancora come un cumulo di macerie. Insomma gli interventi per mettere in sicurezza le prove della grande opera. Che certo non poteva essere sollevata il 12 novembre scorso, come aveva richiesto lo stesso prefetto. I test con il mare agitato infatti cominceranno solo alla fine del 2020. E saranno il vero banco di prova per capire se il Mose funziona oppure no.

Soddisfatto il sindaco Brugnaro. «Ci hanno informato che da giugno il Mose potrà essere usato», dice, «noi continuiamo la nostra opera di informazione della città».

Brugnaro ha anche ribadito la necessità di approvare il protocollo Fanghi, la richiesta di 150 milioni l'anno per dieci anni per gli interventi di manutenzione come lo scavo dei rii a secco, il sistema fognario, la ristrutturazione delle rive e delle abitazioni». Riunione «proficua» la definisce l'assessore regionale Roberto Marcato, «il Mose andrà a regime solo alla fine del 2021 ma è importante sapere che in giugno sarà operativo a fronte delle più urgenti necessità».

In realtà la «road map» non è ancora definita. Lo sarà nella prossima riunione della «cabina» che sarà convocata a fine febbraio. Intanto già ie-

ri a palazzo Dieci Savi, sede del provveditorato, riunione del pre comitato Tecnico. All'esame alcuni dei progetti sugli impianti, le movimentazioni. Poi si dovranno risolvere alcune criticità ancora aperte. Come la sistemazione delle porte della conca di Malamocco, danneggiata da quattro anni, dove l'acqua entra in laguna anche a paratoie chiuse. Poi la sistemazione delle parti corrose e ossidate, la sostituzione delle valvole bloccate. La pulizia delle paratoie di Treporti, le più compromesse dai sedimenti accumulati sul fondo, è stata portata a termine. Ma si tratta di un lavoro infinito, che tra poco dovrà essere ricominciato.

Ultimo problema, i soldi. Il Provveditorato ha scovato 413 milioni di minori interessi pagati sui mutui del Mose negli ultimi anni. Soldi che dovranno essere sbloccati dalla ragioneria dello Stato. Se arriveranno, i problemi finanziari dovrebbero essere in parte risolti.

Nel corso del 2020 per le prove di sollevamento saranno necessari almeno 200 milioni di euro. Altri 100 per la fase di avviamento, 100 per sistemare le «criticità». «Stiamo mettendo a punto i progetti affinché si concludano nei tempi previsti. Sono ottimista», commenta il provveditore Cinzia Zincon. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Le paratoie del Mose sollevate a San Nicolò di Lido. Nelle foto piccole: Cinzia Zincone e qui sopra, il commissario Francesco Ossola

IL COMMENTO

Cabina poco trasparente Il prefetto chiude la sala

La Cabina di coordinamento non gradisce l'occhio della stampa. Nata all'insegna della "trasparenza" (una cabina del resto è perfettamente trasparente) si è svolta a porte chiuse. Il prefetto Vittorio Zappalorto, che presiedeva la riunione a Ca' Corner, ha dato disposizione per allontanare fotografi e giornalisti dall'androne della Prefettura. «Non potete stare qui, ordine del prefetto», hanno detto un poliziotto e una funzionaria. Fotografi fuori dalla porta, dunque. Proprio mentre al pontile arrivavano gli ospiti. Una scelta che ha provocato malumore tra gli operatori dell'informazione. Ma non c'è stato nulla da fare. Gli spazi dell'androne - peraltro comune all'amministrazione della Città metropolitana, quindi pubblico - sono stati interdetti alla stampa e ai fotografi. Trasparenza zoppa, dunque. Forse c'è chi crede ancora che tenendo lontani i giornalisti si possano tenere lontane le notizie. —

A.V.



LE DIFFICOLTÀ FINANZIARIE DEL CONCESSIONARIO UNICO

Consorzio, stipendi a rischio e bilancio verso il rosso

Stipendi a rischio per i dipendenti del Consorzio Venezia Nuova e delle società collegate. Quello che era il potente organo di governo degli interventi della salvaguardia, più potente anche dei suoi controllori, adesso versa in condizioni finanziarie precarie. Finito il flusso dei soldi garantiti, il Consorzio si trova di fronte a difficoltà finanziaria di peso. C'è da prendere decisioni strategiche sul futuro del Consorzio. Che insieme alle società conta adesso circa 200 dipendenti. Che ne sarà del Consorzio alla fine dei lavori del Mose? In teoria il 31 dicembre del 2021 la concessione unica sarà da considerarsi conclusa. A Mose finito cessa la ragione dell'esistenza del Consorzio. Molte le ipotesi in campo. Compresa la nascita di una nuova Agenzia che dovrebbe assumere il governo della salvaguardia e i dipendenti del Consorzio. Ma adesso il problema è quello della liquidità. Dopo i tagli e i risparmi –

di spese e consulenze – decisi dai commissari, il bilancio è a rischio. Pesano soprattutto i contenziosi con le grandi imprese azioniste. Mantovani, Grandi Lavori Fincosit e Condotte sono state estromesse dai lavori dopo la loro situazione finanziaria diventata precaria. Sono in corso contenziosi legali e di risarcimento danni. Sui lavori «non fatti a regola d'arte» e sugli errori progettuali. Dall'altra parte per presunti danni ricevuti dalla mancata assegnazione dei lavori.

Il consorzio Covela (Mantovani) ha anche presentato una richiesta danni di 180 milioni di euro nei confronti dei commissari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. «Ci accusano di fare gli interessi dello Stato e non delle imprese...», dice Fiengo. Cause civili, assicurazioni, rimborsi e danni. Decine di milioni di euro in sospeso. Intanto per pagare gli stipendi il Consorzio deve chiedere aiuto allo Stato. —

A.V.



L'ITER AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO

Tra Porto e Comune risolto il contenzioso sulle aree

Adesso che il nodo tra Comune e Porto è sciolto e non ci sono più vincoli di sorta legati a normativa nazionale che impediscano di dar vita a destinazioni diverse da quella portuale (motivo dei rallentamenti del piano), le pratiche per il rilascio delle autorizzazioni a costruire, possono procedere spedite. Che è quanto si augurano la società inglese che realizzerà il mega ostello, la proprietà e l'architetto veneziano Silvio Fassi. «Ho trovato massima collaborazione e unità d'intenti» spiega «da parte di Comune, Porto, degli uffici, insomma lavoriamo con lo stesso obiettivo dal momento che la pubblica utilità di un progetto di recupero come questo per la città intera con le sue funzioni diversificate, è sotto gli occhi di tutti». Perché cambierà pelle una zona degradata, ma anche perché la viabilità dell'area diventerà finalmente compatibile con una maggiore qualità della vita del quartiere che nascerà a breve, e della cittadinanza che lo abita. Lungo via Fratelli Ban-

diera, strada pericolosa e ad alto scorrimento, i passaggi pericolosi verranno messi in sicurezza e chiusi, mentre a rendere sicura l'arteria stradale per chi vi accederà, ci penserà una nuova rotatoria a raso tra via Durando e via Fratelli Bandiera, con tanto di passaggio protetto. Accessi pedonali verranno realizzati ma in corrispondenza delle fermate ai mezzi pubblici, in modo che il percorso per arrivare e muoversi sia in sicurezza. Un accesso carrabile pedonale e ciclabile importante sarà realizzato in corrispondenza dell'ex ferrovia industriale verde, lato via della Pila, un grade corridoio alberato che consentirà di scaricare il traffico che arriva dal lato di via dell'Elettricità. Opere tutte a carico proprietà, ovviamente. Una parte importante l'avrà, dunque, la viabilità interna che gravita sull'ex ferrovia industriale. «E' un progetto che inviterà a camminare a piedi, snellerà il traffico e la viabilità, e che fa perno su un grande cuore verde». —

M.A.



L'architetto Silvio Fassi, incaricato del progetto





**Galileo e Ferriera Preo, nuova vita
Dal degrado a hotel con 500 letti**

Galileo Industrie Ottiche e Ferriera Ernesto Preo e figli: due industrie che hanno rappresentato la storia di Porto Marghera, oggi ex fabbriche nel totale degrado. Destinate però alla rinascita, con un mega progetto che prevede un hotel da 500 posti letto, residenze e uffici. ARTICO / PAGINE 26 E 27

Ex Ferriera Preo e industrie Galileo Uffici, residenza e hotel da 500 letti

Un progetto di riqualificazione da 45 milioni di euro
Due fabbriche abbandonate torneranno a nuova vita

L'operazione guidata da due società immobiliari: Gucada e Honeycomb

Marta Artico

Un ostello da 500 posti con ampi spazi verdi, residenze, co-working, direzionale e persino un mercato coperto con tanto di corte gastronomica. Il tutto in un'area di 25mila metri quadri che ricomprende due fabbriche dismesse che hanno fatto la storia di Marghera, una delle quali è la Galileo Industrie Ottiche, l'altra è la Ferriera Ernesto Preo e figli.

Questo nascerà tra via Fratelli Bandiera, via delle Macchine e via dell'Elettricità, in una zona a dir poco degrada-

ta, che cambierà pelle diventando un quartiere dove presente e passato trovano un punto d'incontro, un po' come avvenuto con la famosa LX Factory di Lisbona.

L'architetto veneziano Silvio Fassi sta lavorando al progetto da anni, ma finalmente i tempi sono maturi per la svolta.

L'OSTELLO

Sul tappeto un investimento di 45 milioni e due società im-

mobiliari costituite per l'occasione, Gucada Srl, che ha acquistato all'asta la Galileo, e la Honeycomb, che è invece proprietaria dell'ex Ferriera Preo. Nello spazio dell'ex Galileo, circa 12mila metri quadri, verrà realizzato l'ostello dall'inglese Safestay Stylish Hostel,



una struttura ricettiva all'avanguardia che valorizzerà l'impianto della vecchia fabbrica. Alcuni edifici saranno lasciati intatti nella loro struttura, per creare qualche cosa che rimandi all'antica location rivisitata mantenendo lo spirito dell'archeologia industriale precedente che conferisce al progetto un tocco di magia. Per questo si sta cercando di recuperare tutto ciò che ha un valore, dall'insegna alle lenti ancora impacchettate alle tracce del lavoro di centinaia di operai.

Il primo progetto prevedeva solo ricettivo low-cost, successivamente sulla scorta del conflitto di competenze tra Comune e Autorità di sistema portuale sulle aree di interazione è stata acquisita dalla proprietà la ferriera, 6 mila metri quadri, il ristorante Molo di Venezia subito dietro e gli spazi adiacenti. Ne è nato un progetto molto più articolato, che mette insieme diverse vocazioni, per fare dell'area un nuovo pezzo di città dedicato ai turisti, ai giovani veneziani, agli abitanti e ai lavoratori. «La proprietà» spiega l'architetto «si è appassionata alla riqualificazione urbana. Sono stati pro-

grammati parcheggi chiusi, un ristorante da 300 metri quadri, una grande hall nel salone principale della fabbrica, un enorme tetto verde, sale multifunzionali e spazi verdi, dal momento che la vegetazione attorno è fittissima.

IL MERCATO

«Si può dire che questi edifici bassi siano nati per essere un ostello». In mezzo l'antica ferrovia industriale dismessa, che diventerà la spina dorsale fulcro del progetto, una sorta di arco che collegherà tutto l'impianto.

Nell'ex Preo, Ferriera chiusa nel 1986 rimasta praticamente intatta, se non fosse per i segni di vita all'interno, verrà realizzato un mercato coperto con una parte dedicata alla ristorazione - 12 postazioni diverse - nel solco dei grandi mercati europei, vedi alla voce Boroogh Market di Londra o ancora il Mercado Centrale di Valencia, per gli appassionati del genere. Una sezione dove si acquista e la food-court dove si mangia. Ci sarà un gestore, verrà pensata la possibilità di collegarlo alla città, al mercato locale ai prodotti nostrani

a chilometro zero. Negli spazi della fabbrica riconvertita troverà posto anche un edificio dedicato al co-housing, piccoli appartamenti ammobiliati con sale comuni per giovani coppie e lavoratori. 14 mila metri quadri vocati alla residenzialità sono una richiesta del mercato e della città - fa sapere il progettista -. Infine sarà ricavato uno spazio direzionale. Centrale anche la funzione del co-working, anche questo indirizzato alla fetta giovanile.

Il progetto scioglie il nodo della viabilità. Che dovrà essere in massima sicurezza. Sarà realizzata una rotonda tra via Durando e via Fratelli Bandiera per facilitare la viabilità con un attraversamento in sicurezza e l'accesso esclusivamente pedonale e ai mezzi pubblici. Sono stati presentati due permessi di costruzione, una definita la partita delle aree di interconnessione verranno approntate le varianti dettagliate che dipendono dalla società che realizzerà l'ostello.

I motori sono accesi: se tutto fila il cantiere potrebbe partire quest'anno. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA




Nella foto grande, l'interno dell'ex Ferriera Preo. A destra, i capannoni abbandonati delle ed Industrie Galileo che producevano lenti. A sinistra, un rendering di come potrebbe rinascere la zona

FOTOSERVIZIO CANDUSSI



La produzione delle lenti iniziò a Firenze e approdò a Marghera nel 1937. L'acciaieria terminò la produzione ancor prima

Ascesa e fallimento Un secolo e mezzo di storia industriale

IL RACCONTO

L'ex fabbrica Galileo - prima Officine riunite poi Industrie Ottiche - il grande edificio che sta tra la "Vidal" e l'ex "Preo" in quella che viene definita come la prima zona industriale di Marghera, per decenni ha visto al lavoro migliaia di operai, come del resto molti altri fabbricati che sorgono ai piedi del Cavalcavia che porta a Mestre. Aree dismesse che conservano le antiche vestigia di un passato recente che rischia di essere dimenticato, come l'impronta degli ingegneri che hanno realizzato gli edifici, quando l'Università di architettura era ancora un miraggio.

Le notizie documentate dell'esistenza di un'Officina Galileo, attiva a Firenze, risale al 1870. A Porto Marghera con un'autonoma produzione di lenti oftalmiche, Galileo prese casa nel 1937. Nel 1949 il gruppo aziendale fu ristrutturato e lo stabilimento di Marghera fu costituito a

società autonoma, per l'appunto le Officine Galileo. Negli anni del boom economico si cominciarono a produrre lenti corneali e lenti in materiale organico, inoltre si potenziò il settore meccanico di costruzione di macchinari per la lavorazione delle lenti.

Galileo divenne garanzia di alta qualità, affermandosi quale industria d'eccellenza, aprendo sedi in numerosi Paesi del mondo e arrivando ad accaparrarsi grossi pezzi del mercato europeo. Quando cessò l'attività e in molti finirono in cassa integrazione, ci furono tentativi di salvarla, tanto che Ca' Farsetti ristrutturò un capannone a Marcon, con l'obiettivo di reimpiantare il centinaio di dipendenti rimasti, ma il progetto non andò in porto e l'ex fabbricato finì all'asta nel 2007.

Vasco Boscaro oggi è il "custode" dell'ex industria ottica. Solo lui ha le chiavi. «Non le voleva nessuno, tutti dicevano "tienile tu" e alla fine le ho io». Un luogo per lui denso di ricordi, la Galileo gli ha dato da lavorare, gli ha consentito di mettere su fami-

glia. «Sono stato assunto nel 1972, da Padova mi sono sposato e poi trasferito a vivere qui. Ho lavorato in questi edifici di mattoni per quasi trent'anni, ero responsabile della manutenzione. Ricordo ancora quando ho iniziato, il primo settembre del 1972». Continua: «Prima eravamo statali, poi siamo passati ai privati, quando è cessata l'attività sono andato via per ultimo, tanto che ho le chiavi. Per me la fabbrica era una famiglia, eravamo 850 persone».

Sa ancora a memoria i turni, combinazioni che ripete come un mantra, sei-due-due-dieci. «Noi si stava bene quando si stava male», racconta. Lo incuriosisce vedere il maxi ostello: «Arriverò con il bastoncino ma in forma, mi alleno per questo correndo tutti i giorni, basta che facciano presto». Architetto e proprietà hanno fatto di tutto per sgomberare le due fabbriche, Galileo e Preo, dove specialmente in estate dormono senza tetto, drogati, spacciatori. —

M.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'insegna smontata delle Industrie Galileo

FOTOSERVIZIO.CANDUSSI



L'ex Ferriera Preo da via Fratelli Bandiera

NOVENTA

«Un disboscamento senza alcun senso» Proteste in via Jutificio

NOVENTA. «Fermiamo la strage degli alberi in via Jutificio». La Leidaa, lega italiana per la difesa animali e ambiente, è intervenuta pubblicamente dopo che i mezzi del servizio forestale hanno iniziato a tagliare le alberature lungo l'argine oltre il fiume. «Enormi sono le cataste di legna e alberi abbattuti», denuncia Andrea Marin, referente Leidaa, «per tutto il percorso lungo il fiume, l'intera lunghezza dell'argine, al confine tra San Donà e Noventa. Stiamo assistendo a un insensato intervento di pulizia, il taglio massiccio va avanti da qualche giorno e in tanti si chiedono il perché di questa operazione. Un intervento che non può giustificare tanti alberi sani abbattuti, che non sono minacciosi per l'incolumità pubblica e che non sembravano destabilizzanti sotto il profilo geologico, anzi il rischio è che in questo modo si indeboliscano gli ar-

gini». Nei giorni scorsi gli ambientalisti hanno osservato i lavori in corso. «Osservando diversi ceppi degli alberi tagliati dal servizio forestale, come si legge sui mezzi giunti in massa», afferma Marin, «non si nota alcun segno di deperimento o malattie, che obbligassero a intervenire in questo modo barbaro. Crediamo che l'abbattimento ingiustificato di alberi sia un grave danno al patrimonio e alla salute pubblica, nonché un crimine nei confronti dell'ambiente. Perciò vogliamo che i cittadini vengano messi al corrente che i lavori di pulizia dell'argine proseguiranno e che verranno tagliati molti altri alberi. Chiediamo alle amministrazioni e agli enti competenti spiegazioni sulle motivazioni per cui è stato fatto tale intervento e chiediamo chiarimenti sullo stato di salute delle piante prima dell'abbattimento». —

G.Ca.



Ruspe in via Jutificio



IL FUTURO DEL COMMERCIO

Jesolo Magica, ruspe in azione l'obiettivo è aprire a Natale 2021

Incominciati i lavori nell'area che ospiterà il grande centro commerciale progettato dall'archistar Zaha Hadid e finanziato grazie a un fondo inglese

Il gruppo Unicomm ha garantito investimenti per circa 100 milioni

JESOLO. Ruspe in azione, adesso si fa sul serio. Sono iniziati i lavori nell'area in cui sorgerà "Jesolo Magica", il mega centro commerciale alle porte di Jesolo che fu disegnato dall'archistar Zaha Hadid. Un fondo inglese ha garantito le risorse necessarie per ripartire dopo il lungo stop. Assieme alla famiglia Cestaro e il gruppo Unicomm, che ha tra gli altri i marchi di Famila ed Emisfero, ha garantito che ci saranno i circa 100 milioni di euro che vale questa operazione di enorme portata per il litorale jeso-lano.

La previsione è di realizzare il nuovo centro commerciale per il Natale 2021. E sarà un grande monumento, ultima opera dell'archistar Zaha Hadid. Non un semplice contenitore di negozi e attività, ma un'opera architettonica che testimonierà il genio dell'artista, scomparsa nel 2016 e celebrata a livello internazionale come uno dei più grandi architetti di tutti i tempi. La gente verrà a Jesolo per vedere questa opera oltre che per fruire della sua offerta che quasi passerà in secondo piano rispetto alla struttura in sé. Si verrà al lido per vedere le sue forme di bianca e ovattata astronave, per camminare lungo le pavimentazioni e i piani. Prevarrà all'interno del centro commerciale la parte ludica e di intrattenimento. Lo studio Proteco di San Donà sarà alla direzione lavori, ancora in prima linea come è stato per la progettazione della Porta Nord di San Donà, altro grande pro-

getto a pochi km di distanza. Ci sarà sempre una food court di ristoranti e caffè, ma minoritaria rispetto ad altri aspetti relativi all'intrattenimento come possono essere un cinema multisala, un centro benessere, anche un teatro o sale dedicate a congressi ed eventi.

Certo, ci saranno poi anche negozi di abbigliamento e grandi marchi. Tutti aspetti che saranno chiariti mano a mano che la società trentina "Jesolo 3000" che ha lanciato questa operazione deciderà di promuovere una presentazione ufficiale. Intanto, molti si interrogano sull'impatto che potrà avere sul commercio del lido già sofferente.

Il gruppo Unicomm è già stato in Comune, dove è stata ripresentata la Via, valutazione di impatto ambientale, che era scaduta. Nel giro di pochi giorni le ruspe si sono messe in moto nel cantiere alle porte del lido nell'area ex Capannine. E sono già a pieno ritmo. L'inizio dei lavori ha suscitato l'entusiasmo degli imprenditori del turismo, come il patron di Caribe Bay, parco acquatico più premiato in Italia e tra i primi al mondo, Luciano Pareschi, che ha evidenziato l'importanza di simili progetti a Jesolo sempre nell'ottica della crescita e l'allungamento stagionale. Lui, come altri imprenditori, fanno tra l'altro parte della società che era stata formata per la realizzazione della Suprestrada del mare, strada veloce dal casello di Meolo verso il litorale, altra grande opera pubblica incompiuta che quest'anno potrebbe essere sbloccata se tutti, a partire dalla Regione, ci crederanno. —

Giovanni Cagnassi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le ruspe in azione nell'area dove sorgerà Jesolo Magica



Fondi per le periferie, stazioni treni e bus accorpate: per la realizzazione serviranno 18 mesi

Porta Nord, nuovo ingresso del basso Piave presentato il bando, i lavori entro l'estate

Il sindaco Cereser
«Con i treni veloci
si potrà raggiungere
Venezia in 20 minuti»

IL PROGETTO

Porta Nord, pubblicati i bandi di gara per assegnare i lavori alla nuova porta di ingresso della città, futuro volano dell'economia di tutto il basso Piave e Veneto orientale. Il Bando Periferie con la Città Metropolitana ha già garantito per il territorio del basso Piave 5 milioni di euro suddivisi tra il Comune di San Donà, Atvo e Rfi. Inoltre, la Città Metropolitana ha già finanziato la presentazione di parte dei progetti, come quelli di Atvo per la nuova autostazione, che sarà realizzata a circa 500 metri a nord della attuale stazione ferroviaria che sarà chiusa e recuperata. Stazione dei treni e dei bus saranno dunque concentrate alla porta Nord e anche quella delle corriere in piazza IV Novembre sarà chiusa tra meno di

due anni.

Il sindaco di San Donà, Andrea Cereser, ha annunciato che pubblicati i bandi per l'assegnazione dei lavori, l'iter è di fatto avviato. Entro l'estate i lavori saranno assegnati alle imprese che concorreranno e poi ci vorranno circa 18 mesi per completare l'intervento complessivo che contempla la realizzazione della "Cantina dei Talenti" nell'area ex cantina sociale, incubatore di impresa e per la formazione dei giovani, di conseguenza la liberazione degli spazi per la nuova fiera in via Pralungo che pur essendo distaccata dal progetto Porta Nord ne è naturale conseguenza. Atvo procederà con la realizzazione della nuova autostazione accanto a quella ferroviaria, realizzata appunto da Rfi. «Sarà un polo intermodale fondamentale per noi», ha spiegato il sindaco Cereser, «perché grazie ai treni veloci sarà possibile raggiungere Mestre e Venezia in 20 minuti e con corse continue. È inoltre confermato che i binari sa-

ranno poi collegati anche all'aeroporto Marco Polo con ulteriori potenzialità per chi si muove da queste stazioni».

La Porta Nord è il grande progetto che potrebbe consentire all'amministrazione comunale di San Donà di partire e riuscire anche a portare a termine un vero intervento che lascerà il segno sul territorio del basso Piave. Sarà la nuova centrale dei trasporti e degli affari e sposterà l'asse dell'economia e della produzione. Il presidente di Atvo, azienda trasporto del Veneto Orientale, Fabio Turchetto, è entusiasta: «I tempi saranno rispettati, la Città Metropolitana ha finanziato le spese sostenute per i progetti. Il Bando Periferie fissa sul territorio 5 milioni di euro, ma ci saranno investimenti almeno triplicati in termini di indotto con gli interventi dei privati e la parte edilizia e commerciale che si prevede nel vasto progetto della Porta Nord che finalmente di apre sul territorio». —

G.Ca.



Il rendering di come sarà la parte della Porta Nord relativa alla stazione degli autobus



LA POLEMICA

A4, nuovo casello San Stino teme ripercussioni

Per la Lega lo spostamento di quello attuale potrebbe portare contraccolpi al tessuto artigianale. Una mozione in Regione

SANSTINO. Si temono forti contraccolpi al tessuto commerciale e artigianale, una volta realizzato il nuovo casello autostradale, che sarà "spostato" più a nord, a ridosso del territorio di Annone Veneto (Loncon), a pochi metri dal parco Livenza e in una zona dove non ci sono tante attività.

L'argomento è finito in Regione, con una mozione presentata dai consiglieri regionali Fabiano Barbisan e Francesco Calzavara; e finirà presto nuovamente in consiglio comunale, grazie al consigliere della Lega Gianluca De Stefani. Il sindaco Matteo Cappelletto ostenta tranquillità, ma il 7 febbraio arriverà per la cena coi simpatizzanti, il presidente della Regione Veneto Luca Zaia, all'Hotel Da Gigi, proprio nella zona commerciale a ridosso del casello attuale, e che rischia di andare incontro a un forte depauperamento una volta completata la nuova infrastruttura collegata all'allargamento dell'autostrada a tre corsie. «Certo», dice Barbisan «l'attuale casello dà grande impulso alle attività commerciali

dell'intera area. Lo spostamento del casello rischia di mettere in crisi i ristoratori e i negozianti. Occorre pensare a una soluzione alternativa. Io e il collega Calzavara riteniamo necessaria la realizzazione di un parcheggio scambiatore per mezzi pesanti e di una bretella per Caorle». Il consigliere e segretario della sezione della Lega comunale, Gianluca De Stefani, non esclude una battaglia per salvare il casello attuale. «I nostri commercianti e imprenditori vanno salvaguardati. Dal 2009 a oggi l'amministrazione non ha mai trasmesso alcuna richiesta di valutazione per il mantenimento del casello. Dovrebbero incontrare i cittadini». Decisa la replica di Cappelletto. «Le prescrizioni di Cipe e Autorità di Bacino ci impediscono di mantenere il casello nella posizione attuale. Abbiamo vagliato tutte le soluzioni. I tecnici di Autovie e della Regione, su delega della leghista De Berti, lo hanno confermato. E non è vero che non abbiamo mai organizzato incontri sul tema. La Regione, a una nota mia e di Victor Luvison, sindaco di Annone, di ottobre, non ha ancora risposto sugli eventuali scenari che andranno a delinearsi col casello nuovo». —

R.P.



Il casello autostradale dell'A4 a San Stino sarà spostato



AUTOVIE VERSO LA NEWCO

Via libera all'accordo per la gestione dell'A4 alla nuova società
PELLIZZARI / APAGINA18



Anna Di Pasquale amministratore di Alto Adriatico illustra il percorso:
«Stiamo valutando l'impatto del Milleproroghe con le banche»

Autovie verso la newco iter concluso entro l'anno si attende la conferma del valore delle opere fatte

LE NOVITÀ

GIACOMINA PELLIZZARI

La Corte dei conti ha registrato la delibera del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) che dà il via libera all'accordo di cooperazione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (concedente), le Regioni Fvg e Veneto e la newco Autostrade Alto Adriatico (concessionaria) per la gestione dell'A4. Si tratta di un passaggio molto atteso per riaprire l'iter ministeriale che porterà al passaggio della concessione alla nuova società. È un percorso complesso, ma l'amministratore unico della newco, Anna Di Pasquale, è pronta a scommettere che si concluderà entro l'anno.

Perché è importante questo passaggio?

«Perché ci consente di riavviare l'iter per l'ottenimento in capo alla newco della concessione autostradale dell'A4. Il prossimo passo determinante sarà la definizione del valore di subentro, l'importo che Autostrade Alto Adriatico dovrà pagare ad Autovie Venete per dare efficacia all'accordo di cooperazione che tra i suoi allegati ha il Piano economico

finanziario».

Il pagamento è vincolante?

«Possiamo fare tutte le carte del mondo ma senza il pagamento non ci sarà alcun passaggio».

Cos'è il valore di subentro?

«È il valore delle opere realizzate dal concessionario uscente e non ancora ammortizzate. Nel nostro caso l'investimento fatto per la terza corsia. Viene conteggiato sulla base degli atti convenzionali sottoscritti tra Autovie Venete ed il Ministero delle infrastrutture sulla base dei costi di costruzione al netto degli ammortamenti. Tale valore dovrà essere certificato dal Ministero delle infrastrutture».

Nel Piano economico finanziario un importo è stato indicato?

«La stima fatta da Autovie Venete al 31 dicembre 2019 è di 476 milioni di euro».

Ma se è già stato stimato perché deve intervenire il Ministero?

«Perché nel registrare l'accordo, il Cipe ha imposto al Ministero di certificare il valore di subentro stimato dal concessionario sulla base degli investimenti sostenuti e ritenuti ammissibili».

Con l'opera in corso come si fa?

«Il valore si compone degli investimenti realizzati e non ancora ammortizzati. Ogni mese viene fatta una stima e successivamente si farà un conguaglio».

Facciamo un esempio?

«Se il pagamento avverrà il 30 giugno 2020, il subentro che si andrà a pagare sarà quello maturato a maggio dopodiché verrà fatto il conguaglio rispetto al valore di subentro alla data effettiva del passaggio».

Il valore di subentro è indispensabile anche per la capitalizzazione della Newco?

«Grazie al valore di subentro sarà possibile capitalizzare Alto Adriatico che oggi, con 6 milioni di capitale, non lo è a sufficienza per accedere ai finanziamenti necessari a garantire il proseguo della terza corsia. Il valore di subentro concorre in modo rilevante a determinare il valore di Autovie».

Cosa accadrà con il pagamento del valore di sub-



tro?

«Con il pagamento Autovie Venete trasferirà ad Alto Adriatico il ramo d'azienda necessario per esercitare la concessione».

E Autovie che fine farà?

«Dopo il passaggio del ramo d'azienda verrà messa in liquidazione».

Chi finanzia l'operazione?

«I potenziali finanziatori dell'operazione sono la Banca europea per gli investimenti (Bei) e la Cassa depositi e prestiti. Prima di pagare il valore di subentro vanno firmati i contratti di finanziamento».

Saranno fondamentali per completare la terza corsia?

«Nel piano economico, Autostrade Alto Adriatico ha già previsto l'utilizzo dei finanziamenti bancari per ultimare i lotti in corso, quelli da fare e il valore di subentro».

L'iter sembra lungo.

«In realtà no, per determinare il valore di subentro serve che il Ministero definisca l'istruttoria già avviata».

Non è preoccupata?

«Ritengo che i temi siano gestiti anche perché i funzionari ministeriali hanno condiviso l'ipotesi di inserire il valore di subentro in un allegato del piano transitorio che dovrà essere approvato con decreto ministeriale Mit-Mef».

Un altro ancora?

«Proprio perché la concessione è scaduta, Autovie Venete deve fare un piano transitorio dalla data di scadenza a quella del subentro, l'iter operativo prevede che il verbale sul valore di subentro diventi un allegato al piano transitorio che dovrà essere approvato con decreto interministeriale. I due decreti arriveranno assieme alla Corte dei conti».

Questo iter vi mette al riparo da eventuali ricorsi?

«È un'operazione nella quale tutti i soggetti coinvolti hanno messo un importante tassello, pertanto non ritengo tale rischio concreto».

Mi scusi, ma insisto sui tempi.

«L'istruttoria sulla determinazione del valore di subentro è all'analisi del Ministero, quando avremo il valore certificato dal concedente completeremo i passaggi necessari alla capitalizzazione della newco. Le banche hanno già fatto le analisi di prefinanziabilità: siamo ai blocchi di partenza, tutti questi temi sono gestiti nei vari livelli, lo dico con serenità».

Entro il 2020 la newco sarà operativa?

«Ritengo di sì, anche se sono numerosi i passaggi tecnici e i soggetti a diverso titolo coinvolti nel processo. Anche il ministero ha manifestato l'intenzione di chiudere l'iter in tempi brevi».

Anche per evitare altri balzelli normativi?

«Oltre all'aumento triennale dell'Ires, nel decreto Milleproroghe è stata inserita una norma che modifica l'attuale assetto normativo in caso di risoluzione, decadenza e recesso di una concessione autostradale. In tali casi nella gestione dell'autostrada, fino all'individuazione del nuovo soggetto, subentra Anas senza il previo pagamento del valore di subentro al concessionario uscente. Questa norma annulla tutte le clausole difformi contenute nelle convenzioni».

E quindi?

«Il ministero ha adeguato l'accordo di cooperazione al Milleproroghe e ne stiamo valutando l'impatto anche con la Bei e la Cassa depositi e prestiti».

È la prima operazione di questo genere in Italia?

«Così come è strutturata sì».

Tutela anche il personale?

«Tutto il personale di Autovie Venete sarà trasferito in Alto Adriatico, gli oltre 600 dipendenti subentreranno nei relativi contratti senza soluzioni di continuità». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La presidente della newco Alto Adriatico, Anna Di Pasquale

Il presidente di Confartigianato Treviso lancia un appello a Zaia: va trovato un accordo con il Friuli su Cimpello-Gemona

Sartor: «Gli utili di Cav alla Pedemontana e prolungare la A27 fino a Tai di Cadore»

«Le strade all'Anas dimostano che abbiamo ancora la sindrome del mezzadro»

L'INTERVISTA

Albino Salmaso

«**L**estatali che Zaia ha regalato all'Anas? Sono la prova che noi veneti non abbiamo mai superato la sindrome del mezzadro. Ci serve un padrone che ci dica cosa fare, per poi imprecare». Vendemiano Sartor, 67 anni, trevigiano, imprenditore dell'autostrada, è una delle bandiere storiche di Confartigianato e tra il 2008-2010 ha ricoperto la carica di assessore all'Economia nella giunta Galan. Si definisce un democristiano mai pentito, orgoglioso della prima Repubblica. **Lei è stato uno degli artefici di Cav, nata dal patto tra Anas e Regione: cosa ne pensa dell'idea della holding delle autostrade a Nordest?**

«Cav è la società che controlla il Passante di Mestre, unico caso di federalismo autostradale in Italia, nato da una proposta dirompente della nostra classe politica. Non bisogna dimenticare la spinta riformista figlia dei decreti Bassanini del 2001, oggi va ripreso l'intero disegno attorno a due assi: il completamento della Pedemontana e il prolungamento della A27 fino a Tai di Cadore in previsione delle Olimpiadi di Cortina 2026».

Sfide complesse: forse per la Pedemontana si potrà tagliare il traguardo entro l'anno, ma i costi sono esor-

bitanti. 12 miliardi in 39 anni...

«Sono ottimista e credo che i ricavi incassati dai pedaggi ripagheranno l'investimento ma ad una sola condizione: vanno realizzate tutte le opere complementari di viabilità nei paesi per favorire l'accesso ai 16 caselli dislocati lungo i 94 km da Montecchio a Spresiano. Gli utili di Cav vanno assolutamente vincolati a questo obiettivo, altrimenti c'è il rischio che la Pedemontana non venga utilizzata dai residenti ma solo dai Tirstranieri».

Perché mai il grande traffico merci sull'asse Milano-Tarvisio-Trieste dovrebbe abbandonare la A4 e il Passante?

«La Pedemontana è nata proprio con l'obiettivo di spostare il traffico merci internazionale a Nord per liberare la Patreve e quindi va costruito un accordo con il Friuli tra Cav e Autovie per completare il tratto tra Pordenone e Gemona. Zaia e Fedriga si debbono parlare, indicare le priorità e questi 58 chilometri sono fondamentali per consentire a chi entra sulla Pedemontana a Montecchio nel Vicentino di sbucare sulla A27 a Spresiano e poi salire fino all'innesto con A28 e raggiungere Tarvisio o il valico per Trieste. Solo con il raccordo Cimpello-Gemona avremo un anello alternativo alla A4 Milano-Venezia-Udine-Trieste».

Cos'altro c'è da realizzare sulle grandi opere?

«Il governo ha stanziato 1 miliardo per le Olimpiadi di Milano e Cortina e nuove risorse sono previste con i fondi Cio e la legge speciale per i Giochi 2026 sulla neve. Credo sia un'occasione unica per superare quel collo di botti-

glia che paralizza il traffico a Pian di Vedoia, alle porte di Longarone: la A27 va prolungata almeno fino a Tai e Pieve di Cadore e poi si tratta di decidere come arrivare in Austria».

Se questo è lo scenario, anche lei scommette sulla revoca delle concessioni ad Aspi-Atlantia per punire Benetton dopo Genova?

«No. Io penso che lo Stato abbia due ruoli fondamentali: programmare lo sviluppo e controllare la gestione che va affidata ai privati. La revoca delle concessioni non può essere una battaglia ideologica perché c'è il rischio della paralisi con un contenzioso infinito. Alla fine lo Stato sarà costretto a pagare le penali ad Atlantia e a farsi carico della manutenzione delle autostrade senza incassare più i canoni delle concessioni. Meglio tornare alla cura Di Pietro: quand'era ministro aveva avviato rigorosi controlli» **Confindustria ha lanciato il dibattito su Patreve, lei che ne pensa?**

«Il tema esiste da 30 anni. Il Veneto della fabbrica diffusa si snoda tra la pedemontana da Pordenone a Verona e lungo l'asse centrale metropolitano: siamo la terra del policentrismo perfetto, con 5 province che producono al ritmo della Baviera e due realtà piccole ma altrettanto strategiche. Stiamo perdendo colpi rispetto all'Emilia Romagna, che in termini di export e Pil ci sta superando. Vanno quindi organizzati i servizi della Patreve senza formule burocratiche, ma con gli accordi tra le categorie economiche e le istituzioni. Un ruolo decisivo lo deve giocare il metrò di superficie, l'Sfmr va tirato fuori dal cassetto della Regione». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Vendemiano Sartor, presidente di Confartigianato Treviso

Salini Impregilo sarà WeBuild

Piano di sviluppo a marzo

COSTRUZIONI

Salini Impregilo si chiamerà WeBuild. Lo hanno deciso ieri i promotori di Progetto Italia, l'aggregazione in cui confluiscono principali gruppi italiani del settore costruzioni che, con Astaldi, do-

vrebbe portare ad un gruppo con un giro d'affari di 9 miliardi e con prospettive di crescita internazionale. Il business plan di WeBuild sarà presentato a marzo, in occasione del cda convocato per l'approvazione dei risultati 2019.

Laura Galvagni — a pag. 14

Salini Impregilo sarà WeBuild

A marzo il piano di sviluppo

COSTRUZIONI

Il cda ha scelto il nuovo nome della compagnia che sarà votato dai soci

Tra i target l'ampliamento del perimetro ai lavori di sicurezza nelle concessioni

Laura Galvagni

Si erano dati tempo fino al 31 gennaio e alla fine ieri, a pochi giorni dalla scadenza, i promotori di Progetto Italia hanno trovato la sintesi sul nuovo nome da attribuire a Salini Impregilo: WeBuild.

Il cda ha approvato la proposta e ha spiegato così la scelta della denominazione: «Evoca immediatamente la chiarezza della visione dell'azienda, ancorata ad un verbo forte ed immediato come "Build", mentre con "We" si vuole esprimere il ruolo fondamentale delle persone e della squadra».

È sulla scorta di questi principi, in sostanza, che è stato individuato il nuovo brand. Un passaggio che, come hanno sottolineato dall'azienda, rappresenta «un'ulteriore tappa nel processo di evoluzione di un gruppo sempre più globale e con forte radicamento in Italia. Un processo di crescita realizzato nell'ambito di Progetto Italia anche grazie alla partecipazione di CDP Equity e dei principali istituti finanziari del Paese (Unicredit, Intesa San Paolo, Banco BPM)». E nell'ambito di questa dinamica il prossimo step sarà quello più cruciale:

il nuovo piano industriale. Quello che segnerà di fatto l'avvio operativo di Progetto Italia in un'ottica di ampliamento del raggio d'azione.

Le linee guida

Stando all'attuale tabella di marcia l'intenzione è quella di presentare il business plan di WeBuild a inizio primavera, ossia in occasione del consiglio di amministrazione convocato per l'approvazione dei risultati 2019. In quella sede, stando alle attese, verrà sottoposto al board il piano della nuova realtà. Progetto che, per certi aspetti, potrebbe riservare sorprese. La società sarebbe infatti pronta a cogliere opportunità finora non considerate e legate alle occasioni che stanno maturando nell'ambito delle concessioni, con riferimento soprattutto al paradigma crescente della sicurezza. Questo, ovviamente, sarà solo uno dei tasselli di un progetto che punta a una forte internazionalizzazione ma anche a un focus preciso sull'Italia. Al vertice della compagnia si ritiene infatti che il paese presenti numerose occasioni, oltre agli impegni già assunti negli anni sul territorio. All'interno del piano, ovviamente, sarà presente anche uno spaccato su Astaldi. In particolare, verrà dato conto dello scenario di realizzazione del concordato e allo stesso tempo si cercherà di fissare maggiormente nel dettaglio le date per completare l'aggregazione della compagnia nel perimetro della nuova realtà. L'asse tra Salini Impregilo e Astaldi, come previsto da Progetto Italia, dovrebbe produrre in prospettiva un soggetto

da 9 miliardi di giro d'affari e 400 milioni di ebit. Ma in futuro, se il piano verrà allargato ad altri competitor, come ha sottolineato tempo fa in una missiva ai dipendenti Pietro Salini, si punta a «creare un gruppo internazionale ancora più grande, in grado di competere con i principali player del settore, capace di presentarsi sul mercato entro il 2021 con un fatturato di 14 miliardi, un portafoglio di 62 miliardi. Dieci anni fa questo era solo un sogno, oggi si sta lavorando per realizzarlo». Nel frattempo, un primo passo concreto in questa direzione è stata l'individuazione del nuovo nome.

Il brand

Il nome adottato punta a dare «ulteriore forza al brand, per renderlo immediatamente distinguibile ed innovativo». «Oggi per me è un giorno importante, facciamo un passo avanti nell'ambito di una grande operazione industriale e di crescita - ha dichiarato l'amministratore delegato Pietro Salini -. Il futuro di questo gruppo è, e deve essere sempre più, agganciato ad una chiara missione di crescita industriale e deve essere frutto dell'unione e della valorizzazione delle competenze



delle persone». In virtù di questo, il cda ha deciso di sottoporre la proposta del nuovo nome all'assemblea straordinaria che si terrà in occasione dell'assise per l'approvazione del bilancio 2019.

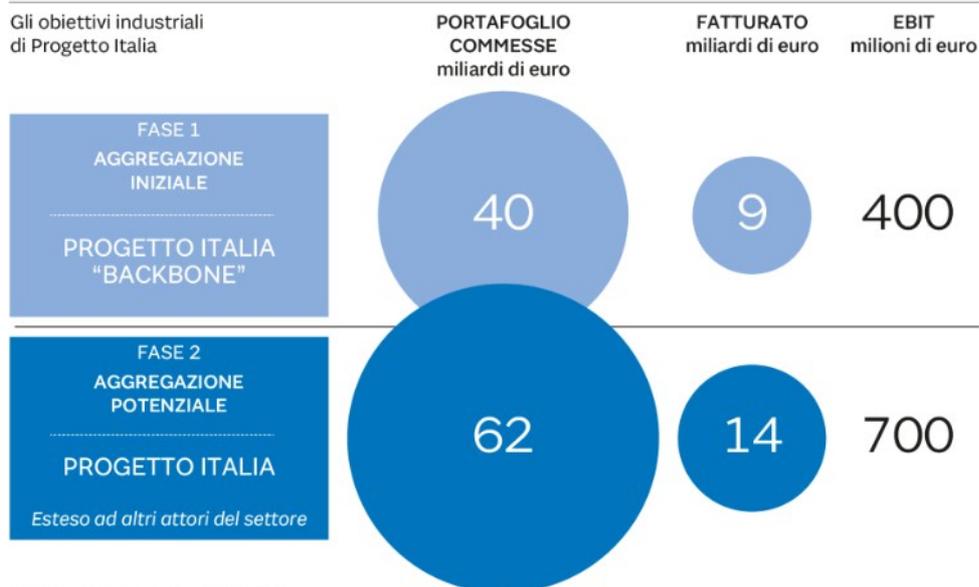
© RIPRODUZIONE RISERVATA



NUOVO LOGO

Ecco il futuro brand di Salini Impregilo

Il gruppo delle costruzioni in Italia



SALINI IMPREGILO + ASTALDI

TRASPORTI			
Ferrovie e metropolitane	Strade e autostrade	Ponti e viadotti	Lavori in sotteranea e tunnel
12.534 km	79.195 km	750 km	1.962 km
ACQUA		EDILIZIA CIVILE E INDUSTRIALE	
Dighe	Ospedali	Aeroporti	Stadi
328	133	63	7

Fonte: dati societari



La prima tappa. Con il nuovo brand anche il piano di aggregazione con Astaldi

MILANO

CHIARA BALDI

**La corsa al mattone
tra visite di gruppo
e aste tra acquirenti**

P.14

Visite di gruppo e aste tra acquirenti La corsa al mattone seduce Milano

Per spingere le vendite case aperte e rilanci. Prezzi in salita del 20% e rischio speculazione

CHIARA BALDI
MILANO

La coda sul marciapiede di viale Fulvio Testi – periferia nord di Milano, a pochi chilometri da Bresso – non è per l'inaugurazione di un ristorante o per i saldi. Le trenta persone in fila alle 11.30 di un freddo sabato di gennaio – e ce ne saranno altre trenta alle 12 – non sono lì per un risotto o una svendita. In ballo c'è un trilocale di 70 metri quadri in vendita a 300 mila euro. Mica noccioline. «Un'occasione unica», dice qualcuno. E c'è da credergli, visti i prezzi di Milano: a pochi metri da lì, un annuncio recita «vendesi bilocale di 88 mq, ristrutturato, a 498 mila euro». Quasi sei mila euro al metro quadro. In periferia.

In fila, c'è la coppia giovane senza figli, quella con un bimbo piccolo, genitori di mezza età in cerca di soluzioni per il figlio che studierà alla Bicocca, distante una sola fermata di metropolitana. Ad accoglierli, un agente della Re/Max, l'agenzia immobiliare che a Milano ha introdotto il nuovo sistema di vendita importato dagli Usa. Si chiama «Open House» e prevede che i proprietari di casa aprano l'appartamento in vendita per un paio d'ore al sabato e lascino tutto nelle mani dell'agente immobiliare: sarà lui, aiutato da un collega che fuori dal palazzo smista il traffico di curiosi e possibili acquirenti, a far fare il tour della casa. Una volta le visite di gruppo si facevano per le nuove costruzioni.

Oggi, nella Milano in cui la domanda di casa supera di gran lunga l'offerta e che nel 2018 ha avuto 24.521 compravendite, si fanno visite di gruppo anche per case vecchie.

Per capirne di più abbiamo simulato la vendita di un bilocale a pochi passi da viale Testi. «A fine giornata, ci sono anche una decina di proposte per lo stesso appartamento», confessa Federico E., uno degli agenti immobiliari di Re/Max contattati. «Si crea una "competizione" tra chi è interessato e questo porta a proposte più allettanti», spiega Susanna Z., un'altra professionista a cui ci siamo rivolti. Tradotto significa che, se la base di partenza è di 300 mila euro, «nessuno, vista l'alta concorrenza, farà offerte al di sotto di quella cifra. Ma, anzi, andrà al rialzo», chiarisce il primo agente immobiliare. E così, «Il rischio - avverte Alessandro Ghisolfi, responsabile del centro studi di «Abitare co» - è creare una bolla dei prezzi, in particolare sugli appartamenti "usati": sommata la competizione a una domanda così alta, si può riuscire a vendere una casa a un valore più alto di quello che ha». Aggiunge Luca A., agente che ha lavorato per Re/Max: «Se l'appartamento viene venduto a un prezzo più alto di quello iniziale, l'agenzia otterrà una provvigione più alta». L'altro effetto dell'Open House è la velocità. Non che a Milano le case si vendano lentamente, anzi: secondo Tecnocasa, una transazione qui si chiude in 87

giorni contro i 122 medi delle grandi città. «Proprio il fattore concorrenza, aumentato dalla visita di gruppo, contribuisce a velocizzare l'acquisto», spiegano gli agenti immobiliari.

E la velocità, nonché la volontà di comprare casa, è dovuta al fatto che «in vista delle Olimpiadi invernali del 2026, si stima una ulteriore crescita dei prezzi. Ma già negli ultimi cinque anni c'è stata un'impennata di almeno il 20 per cento, con un boom tra il 2017 e il 2019», chiarisce Ghisolfi. E aggiunge che oggi in città ci sono 40 cantieri di edilizia privata per oltre 1800 case (per dare un'idea: nel 2019 ci sono stati 50 mila residenti in più). «Ma rappresentano solo il 16 per cento della domanda». Investire a Milano conviene e lo sanno bene i proprietari dei circa 20 mila immobili che hanno messo il loro appartamento sulle piattaforme degli affitti brevi contribuendo, così, a far schizzare il mercato. -

RIPRODUZIONE RISERVATA

24.521

Sono le compravendite
di appartamenti
nella metropoli
lombarda nel 2018



CASTELFRANCO

Tecnocasa investe nel portale trevigiano di annunci online

CASTELFRANCO. Tecnocasa, uno dei brand più importanti del mercato immobiliare, investe in Wikicasa, portale italiano riservato ai professionisti immobiliari fondato da Pietro Pellizzari, di Castelfranco. L'operazione ha portato Tecnocasa a detenere una partecipazione pari a circa il 33 per cento nel capitale sociale di Wikicasa tramite un'operazione mista di aumento di capitale e acquisto quote.

Ad oggi Wikicasa raccoglie oltre 10 mila agenzie attive, 600 mila annunci pubblicati ed oltre 3 milioni di visite mensili. Il portale nasce nel 2015 come progetto di sistema per differenziare e valorizzare il lavoro dei professionisti tramite il canale digitale, sempre più rilevante nel processo di compravendita immobiliare. L'idea è di Pietro Pellizzari, trentunenne di Castelfranco Veneto che,

dopo la laurea in Economia e Management alla Bocconi di Milano e alcune esperienze all'estero, ha lasciato il posto di lavoro a tempo indeterminato per scommettere sulla sua idea imprenditoriale. «Il portale ha l'obiettivo di fornire ai professionisti un canale esclusivo e differenziale nel quale promuovere i loro annunci» spiega Pellizzari, «e allo stesso tempo fornire agli utenti un canale affidabile e sicuro per la ricerca immobiliare online». Con l'ingresso di Tecnocasa, i primi tre gruppi immobiliari italiani (insieme a Gabetti e Re/Max), diventano soci in un progetto di sistema che coinvolge inoltre le due principali associazioni di categoria, Fiaip e Fimaa, sempre più attente al processo di digitalizzazione che sta coinvolgendo il settore immobiliare.—

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In breve

Paratoie del Mose

In funzione a luglio

■ VENEZIA - I commissari del Consorzio Venezia Nuova hanno comunicato al tavolo riunitosi in Prefettura a Venezia che il cronoprogramma del Mose prevede la possibilità di mettere in funzione le paratoie a partire dal prossimo 30 giugno, in occasione di maree di un certo livello, probabilmente 140 centimetri, anche se la quota precisa verrà stabilita nelle prossime riunioni.

