

Rassegna del 07/10/2020

SCENARIO

07/10/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	1 Il Mose funziona: nodi e scenari di una partita aperta - Il Mose e la partita aperta	Costa Paolo	1
07/10/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9 Mose, test con chiusure parziali Lo studio: funziona in alcuni casi	Zorzi Alberto	2
07/10/2020	Corriere delle Alpi	27 Veneto Strade: «I ritardi sono dovuti alla Provincia»	Santomaso Gianni	3
07/10/2020	Gazzettino Rovigo	6 La sentenza chiude il caso delle piscine	Lucchin Alberto	4
07/10/2020	Gazzettino Treviso	9 Pontebbana, l'Anas paga la rotatoria da 1,2 milioni	Favaro Mauro	6
07/10/2020	Gazzettino Venezia	4 Agenzia laguna Ancora scintille con Martella - Agenzia per la Laguna, nuovo scontro	Brunetti Roberta	8
07/10/2020	Gazzettino Venezia	10 La visita Delegazione Usa in missione al Porto	...	10
07/10/2020	Gazzettino Venezia	13 Mose e crociere, oggi lo sciopero dei lavoratori portuali	a.fra.	11
07/10/2020	Giornale di Vicenza	8 «Consumo di suolo: lo paghiamo quattro volte»	...	12
07/10/2020	Giornale di Vicenza	31 Tunnel Spv, nasce il comitato a Cereda	Cariolato Aristide	13
07/10/2020	Il Fatto Quotidiano	11 Cemento Party - Il partito del cemento vince sulle alluvioni	Montanari Tomaso	14
07/10/2020	Messaggero	7 Sismabonus, a 204.000 euro il tetto di spesa agevolabile	Franzese Giusy	15
07/10/2020	Nuova Venezia	14 Il Porto: senza conca si muore - «Mose, senza conca di navigazione e previsioni certe il Porto morirà»	Favarato Gianni	16
07/10/2020	Nuova Venezia	15 «Un progetto da 1,5 milioni per correggere gli errori»	Favarato Gianni	18
07/10/2020	Nuova Venezia	15 «Risolvere gli impatti negativi Attività portuali da tutelare»	...	20
07/10/2020	Nuova Venezia	17 Banchina del Tronchetto niente bando da 30 anni - Tronchetto, banchina interscambio merci In attesa di un bando pubblico dal 1990	Furlan Francesco	21
07/10/2020	Nuova Venezia	27 Traffico congestionato a San Donà e Musile «Interventi urgenti»	Cagnassi Giovanni	23
07/10/2020	Nuova Venezia	27 Variante al piano degli interventi via libera alla bretella e nuova strada	...	24
07/10/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	16 La sfida sul clima passa da Venezia - Venezia, fucina di idee sul clima che cambia	Malaguti Paolo	25
07/10/2020	Sole 24 Ore	3 Via allo Statuto per le imprese e al testo unico dei bonus dell'edilizia - Patuanelli: in un Ddl lo statuto sui diritti degli imprenditori	Fotina Carmine	27
07/10/2020	Sole 24 Ore	7 Sì del Senato, bonus sisma al 110% con plafond più alto - Bonus sisma al 110% ma sale il plafond Alt su comuni in crisi	Rogari Marco - Trovati Gianni	29
07/10/2020	Sole 24 Ore	32 Cappotti e impianti al 110% Ora i requisiti sono più severi	Rollino Luca	31
07/10/2020	Sole 24 Ore	12 Panorama - Mantova, 5 miliardi di gap nelle infrastrutture	B. Ga.	32

L'editoriale

Il Mose funziona: nodi e scenari di una partita aperta

Nodi e scenario

IL MOSE E LA PARTITA APERTA

Alle 9.15 di sabato, 3 ottobre 2020, ho saputo che si poteva seguire su Facebook la diretta del sollevamento delle paratoie del MoSE. Un servizio scarno, immagini senza commento, conclusosi alle 9.52. Da quel momento - atteso da almeno vent'anni - Venezia era al riparo dalle acque alte «eccezionali», come quella da poco annunciata dalle solite lugubri sirene. Chiuso il pc, ho pensato di uscire di casa per un caffè e, riflesso condizionato, ho cercato gli stivali che di solito mi servivano per raggiungere l'imbarcadere alla Palanca. Li stavo infilando con difficoltà quando mi sono reso conto che non mi sarebbero dovuti servire più! Eppure.... sono sceso in strada con un filo di inquietudine, figlio inconscio di quella domanda che mi era stata rivolta tante volte, in ogni parte del mondo: «ma il MoSE funzionerà?». Una incredulità che ritrovavo dipinta in tutte le sue sfumature sulla faccia dei giudecchini che incrociavo. La delusione: di chi dell'opposizione al MoSE aveva fatto una ragione di vita, magari scambiando la sacrosanta lotta alla corruzione di pochi con il rifiuto di un'opera tanto complessa nella sua

realizzazione quanto semplice nell'applicazione del principio di Archimede. La titubante speranza dei molti che ne avevano sofferto l'attesa, frustrata dai rinvii e minata dal bombardamento mediatico di chi ne sentenziava l'inutilità. In fondamenta alla Giudecca donne e uomini, tutti muniti di stivali, guardavano l'acqua che non si decideva a salire ed allagare il selciato.

Verso mezzogiorno le facce cominciarono a cambiare espressione. L'incredulità si stava sgretolando di fronte all'evidenza della marea bloccata a 75 cm sopra il medio mare: il MoSE ci stava tenendo all'asciutto! I sorrisi si diffondevano veloci, accompagnati dalle prime battute ironiche su prossime svendite di stivali di gomma e pompe idrauliche. Emozioni contagiose e per me amplificate dal ricordo delle molte circostanze speciali che mi avevano fatto incrociare il MoSE. Di MoSE non mi sarei mai occupato se non mi fossi trovato a fare il rettore, il ministro, il sindaco di Venezia e il presidente del Porto proprio e solo in quei diversi singoli momenti. Come non rindare dunque ai giorni (1995) spesi sul dossier MoSE da esperto del Collegio internazionale incaricato della valutazione di impatto ambientale sull'opera. Al luglio 1998 quando -inversione dei ruoli- avevo ricevuto da Ministro dei Lavori Pubblici il parere positivo del Collegio internazionale. Ma soprattutto ai primi di aprile 2003 quando si tenne il Comitato che avrebbe autorizzato l'avvio dei lavori. Vi partecipavo da sindaco di Venezia, pro-MoSE convinto, preso tra l'incudine della mia maggioranza consiliare, sensibile a tutte le sirene anti-MoSE, e il governo Berlusconi, determinato ad accelerare l'iter dell'opera. Dovetti rischiare. Accettai di andare a Roma con un mandato ad

oppormi al MoSE «a meno che» il Governo non avesse accettato ben 11 condizioni poste dalla mia maggioranza. A Roma dove si dava per scontato il voto negativo del Comune di Venezia trovai per fortuna la disponibilità del sottosegretario Gianni Letta ad ascoltare le mie ragioni: in fondo chiedevamo «solo» una maggior attenzione alla morfologia lagunare, al rialzo di San Marco e soprattutto - alla salvaguardia della piena agibilità portuale. In una notte di trattative la delibera venne ribaltata e, con le 11 condizioni accettate, approvata all'unanimità. Cinque anni dopo da presidente del Porto a avrei constatato, con rabbia, che la conca di navigazione a Malamocco, pensata per garantire l'accessibilità al porto a MoSE alzato, non era stata costruita come dovuto. Bisognava rioccuparsi di MoSE e far accettare al Governo una soluzione aggiornata: una struttura permanente di accesso che accoppiava alla conca una piattaforma d'altura capace di estromettere dalla laguna i traffici container e petroliferi. Una soluzione perfezionata con il meglio dell'ingegneria mondiale e approvata in Comitato nel 2011. Purtroppo poi miopemente rallentata. Per fortuna senza impedirle di essere ancor oggi la miglior soluzione ricca di vantaggi per Venezia, per il Veneto (la navigazione interna fino a Padova e Mantova) per l'Italia e per l'Europa. Ma questo è tema nuovamente di attualità solo perché «il MoSE funziona». E questa volta saranno altri ad affrontarlo.

Paolo Costa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mose, test con chiusure parziali

Lo studio: funziona in alcuni casi

Zincone: ipotesi da approfondire. Fiengo: il collaudo finale? Inutile spreco di soldi

VENEZIA «Non è detto che serva sempre alzare tutte le schiere del Mose», aveva detto lunedì il commissario del Porto Pino Musolino. «E' una cosa su cui vale la pena tornare a riflettere e anche eseguire dei test», osserva il provveditore Cinzia Zincone. Dopo il successo della chiusura di sabato, quando il Mose ha salvato la città da un'acqua alta di 132 centimetri, tenendo una quota di appena 70 centimetri, ora il tema si è spostato su quando e come aprirlo e sull'impatto che questo avrà sul porto. Per questo sono in corso riunioni tra il commissario del Mose Elisabetta Spitz, la Capitaneria, il Porto e le imprese che ci lavorano, in modo da trovare una soluzione: in particolare cercare di limitare il più possibile la durata dell'apertura, migliorando il sistema di previsione.

«Un altro aspetto sono gli "avvisi di ritorno" - continua Zincone - bisogna comunicare in maniera immediata agli operatori portuali la riapertura delle dighe». La parola d'ordine del provveditore è «trovare un punto di equilibrio tra tutte le esigenze». Però è anche vero che per ora, in questa fase di sollevamento del Mose (non ancora finito) «in emergenza», difende la scelta dei 130 centimetri di quota per le aperture, effettuata da lei e Spitz. «Quella quota è tecnicamente la condizione ottimale per fare i test che dobbiamo fare - spiega - Capisco la critica politica, ma noi facciamo dei ragionamenti tecnici». E tra questi c'è anche la possibilità di chiudere solo alcune bocche. Il Consorzio Venezia Nuova a inizio anno aveva elaborato uno studio modellistico in cui si verificavano gli effetti delle chiusure parziali con tutte le combinazioni possibili, anche se ovviamente, ai fini portuali,

interessano che prevedono l'apertura della bocca di Malamocco, da cui entrano le navi merci. «Le manovre senza chiusura di tutte le bocche di porto sarebbero da escludere per acque alte con colmi dell'ordine di 180 centimetri in quanto non consentono di mantenere i livelli al di sotto di quelli di salvaguardia» (ovvero i 110 centimetri), spiega lo studio, pur affermando che «consentono una riduzione dei livelli». Importante è poi il ruolo dei venti: la chiusura della sola bocca di Lido viene ritenuta efficace solo in caso di bora, anche se c'è un pericolo, tenendo aperta Malamocco: «Si generano correnti trasversali che coinvolgono il canale retro Isola Nuova, da considerare con estrema attenzione anche in relazione alla navigazione dei mezzi pubblici». Gli effetti maggiori si hanno per maree che crescono velocemente, mentre con quelle lente l'acqua entra.

Chi invece spingerebbe per chiusure a 110 è il commissario del Cvn Giuseppe Fiengo, pur sapendo però che sarebbero un danno per la conclusione dell'opera, perché ogni volta bisogna fermare il cantiere. «E le ditte le devi pagare lo stesso», osserva. Quanto alla «sicurezza» del Mose in questa fase, Fiengo non ha dubbi. «I collaudi sono stati tutti fatti in corso d'opera, mancano solo alcuni impianti recenti - spiega - Quindi l'opera è sicura. Non è invece previsto alcun collaudo finale, che per me sarebbe uno spreco di risorse, ma solo piani di gestione e manutenzione». Resta solo un problema aperto, quello dell'assicurazione del Mose nel caso in cui succedesse qualcosa: il dubbio è come qualificarlo nella valutazione dei rischi.

Alberto Zorzi
© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Il Mose è un sistema di dighe mobili che difenderà Venezia dall'acqua alta. E' composto da 78 paratoie divise in quattro schiere

● Sabato scorso per la prima volta le dighe hanno difeso la città da una marea di 132 cm. All'interno della laguna, nelle 6 ore di chiusura, la quota è stata di 70 cm

● Ora però ci si interroga su quando e come sollevarlo per evitare impatti troppo rilevanti sull'operatività del porto



Paratoie su
Il test di sabato, quando il Mose ha protetto Venezia da una marea a 132 cm



Veneto Strade: «I ritardi sono dovuti alla Provincia»

La società rigetta le accuse «Era pronto un intervento in somma urgenza ma Palazzo Piloni ha imposto di fare una gara d'appalto»

RIVAMONTE

«Il progetto esecutivo dell'intervento sulla provinciale 3 giace da un mese negli uffici tecnici della Provincia per l'approvazione». Il giorno dopo il cedimento della carreggiata della sp 3 tra Agordo e Rivamonte, Veneto Strade indica la Provincia come responsabile del ritardo sui lavori, annunciati da tempo e mai realizzati.

Dopo lo smottamento di lunedì mattina, Palazzo Piloni ha annunciato che verranno concretizzati entro ottobre i primi 400 mila euro per la messa in sicurezza della strada attraverso una somma urgenza che sarà realizzata da Veneto Strade. Un altro milione arriverà a gennaio 2021.

Una notizia salutata con soddisfazione dal sindaco di Rivamonte, Nino Deon, che tuttavia ha stigmatizzato il ritardo in un intervento che il Comune aveva sollecitato più volte e che a giugno era stato promesso da Veneto Strade per luglio e comunque entro l'estate. La società che gestisce la sp 3 di proprietà della Provincia, tuttavia, afferma di non avere responsabilità nel ritardo.

«Le accuse e critiche rivolteci sono del tutto ingiuste», afferma Veneto Strade. «Ricordiamo l'enorme lavoro che abbiamo svolto sul ripristino della viabilità soprattutto nei due anni po-

st Vaia. In questo periodo Veneto Strade ha realizzato e portato a termine numerosi interventi evitando situazioni di blocco della viabilità in tutta la provincia di Belluno».

«Per quanto riguarda la strada di Rivamonte», prosegue Veneto Strade, «avevamo proposto un intervento per somma urgenza per circa un milione di euro già nel dicembre 2019 a fronte dei danni causati dagli eventi meteo di novembre dello stesso anno (un anno dopo Vaia). La Provincia di Belluno nello stesso mese denegava l'autorizzazione di somma urgenza, come previsto dalla convenzione Provincia-Veneto Strade, e ci imponeva di procedere con una progettazione i cui lavori dovevano essere assegnati previa gara di appalto».

«Il progetto esecutivo dell'intervento», prosegue Veneto Strade, «giace da un mese negli uffici tecnici della Provincia per l'approvazione. Appare dunque lampante l'assenza di responsabilità di Veneto Strade. La società intende appaltare immediatamente i lavori non appena questi saranno autorizzati e finanziati dalla Provincia».

Nel frattempo ieri sono stati completati i lavori di allargamento della carreggiata verso monte nel punto in cui la strada è franata per consentire di istituire un senso unico alternato.

Sono anche iniziati i lavori di asfaltatura tra Ponte Alto e il bivio per Digoman già previsti prima dello smottamento. —

GIANNI SANTOMASO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lo smottamento della sp 3 a Rivamonte

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



La sentenza chiude il caso delle piscine

► Il giudice deve omologare l'intesa tra Comune e banca

COMUNE

ROVIGO Ottobre non è solo il mese della prima fiera cittadina in epoca Covid, ma anche quello in cui si dovrebbe finalmente giungere a una definitiva soluzione il caso piscine. Un dossier che da anni si trascina da un'amministrazione all'altra e che con l'arrivo di Edoardo Gaffeo pare abbia terminato il percorso, una volta per tutte. Ad aprile, in pieno lockdown, il consiglio comunale ha approvato l'accordo proposto alla Banca popolare dell'Emilia Romagna per chiudere a una cifra più favorevole per la città i debiti contratto da Veneto Nuoto, la società che gestiva le piscine di viale Porta Po. In pratica, il sindaco ha chiuso una trattativa che sembrava data per spacciata prima del suo arrivo, per circa cinque milioni, salvaguardando il Comune da un passivo ben più grande, che avrebbe potuto mettere a serio repentaglio la stabilità economica dell'ente. Un peso che gravava da anni sulle spalle dei rodigini in virtù di una surroga presente nella convenzione firmata dall'allora amministrazione di Paolo

Avezzù per la realizzazione con un project financing di quella piscina, costata a Veneto Nuoto 10 milioni.

LA DECISIONE

Dopo l'approvazione dell'aula, la questione è finita nelle mani del giudice fallimentare chiamato a definire l'epilogo di Veneto Nuoto. Il primo cittadino, sin da quel consiglio, aveva previsto una pronuncia del tribunale per questo mese e ieri ha rivelato di essere anche lui stesso in attesa di novità su questa vicenda, il cui esito positivo porterebbe in dote alle casse di Palazzo Nodari circa cinque milioni da poter spendere sulla città. Al momento il Comune non ha alcun potere su quella struttura, anche se per via del project approvato 15 anni fa, in realtà è già suo, ma finché non sarà terminata la procedura fallimentare, tutto è nelle mani del curatore incaricato dal tribunale. Questo aspetto è fondamentale, viste le richieste avanzate da Rhodigium Nuoto nei giorni scorsi su un possibile sostegno economico per coprire le spese di sanificazione imposte dell'attuale contesto pandemico. A fronte di questa invocazione, Gaffeo è piuttosto diretto: «In questo momento non siamo gli interlocutori cui porre la questione. Dopo la soluzione del caso? Lì sono già stati previsti

circa 150mila euro all'anno per lavori straordinari di manutenzione».

NUOVI ONERI

Durante il consiglio comunale di aprile, da ciò che non è stato secretato della discussione, il settore Lavori pubblici del Comune, dopo una verifica all'impianto sportivo, segnalò che «in linea di massima, salvo maggiore approfondimento da parte del tecnico incaricato», quantifica in due milioni gli oneri di manutenzione straordinaria da sostenere nel prossimo decennio. Quindi, al termine di tutto, quando nelle prossime settimane arriverà l'omologa dell'accordo con Bper Banca, il Comune rientrerà nel pieno possesso della piscina, ma con lavori straordinari da svolgere in dieci anni. Calcolatrice alla mano, considerando che dal 2012 Palazzo Nodari ogni anno ha speso 300mila euro per potere utilizzare l'impianto, che la chiusura dell'accordo costerà circa cinque milioni e che bisognerà spenderne altri due milioni per sistemarla, con il senno di poi è plausibile ritenere che la struttura avrebbe potuto essere realizzata direttamente dal Comune, anziché affidarsi a un privato (poi fallito) che è servito solo ad accumulare debiti e interessi bancari.

Alberto Lucchin

© RIPRODUZIONE RISERVATA





POLO NATATORIO La piscina interna ha bisogno di lavori

Pontebbana, l'Anas paga la rotatoria da 1,2 milioni

► Nell'incontro con il sindaco la società ► Durerà sei mesi il cantiere per mettere solleva il Comune da ogni tipo di costo in sicurezza l'incrocio davanti all'Odissea

SPRESIANO

La nuova rotatoria sulla Pontebbana al posto dell'incrocio davanti alla discoteca Odissea verrà pagata praticamente per intero dall'Anas. La novità è uscita dall'ultimo incontro tra il sindaco Marco Della Pietra e i rappresentanti dell'azienda che gestisce la strada. Si parla di quasi 1,2 milioni di euro. Il municipio era pronto a mettere sul piatto il controvalore delle proprietà da espropriare pur di dare seguito al progetto. Ma alla fine è emerso che si arrangerà l'Anas. Ora ci saranno i passaggi tecnici. A cominciare dalla conferenza dei servizi, con i pareri dei vari enti. Poi potranno partire i lavori. Il cantiere vero e proprio durerà 180 giorni. Sei mesi esatti. La nuova rotatoria tra la Pontebbana e via Volta potrebbe es-

sere percorribile tra l'estate e l'autunno del 2021.

LA SODDISFAZIONE

«Sono molto soddisfatto. Eravamo disposti a partecipare all'investimento perché consideriamo l'opera realmente strategica sul fronte della prevenzione contro gli incidenti - spiega il sindaco Della Pietra - invece l'Anas gestirà direttamente anche la partita degli espropri. Ringrazio gli uffici del municipio e la società per il grande lavoro fatto, a partire dagli ingegneri Vassallo e Gallo e dal dottor Gumiero». L'opera verrà realizzata come previsto. Il progetto non è stato modificato. La nuova rotatoria avrà un diametro di 50 metri con quattro bracci. Due sull'asse nord-sud della Pontebbana. Uno che andrà a raccordarsi con la provinciale di via Volta, che in futuro potrebbe

raccordarsi alla Pedemontana. E l'ultimo verso l'Odissea.

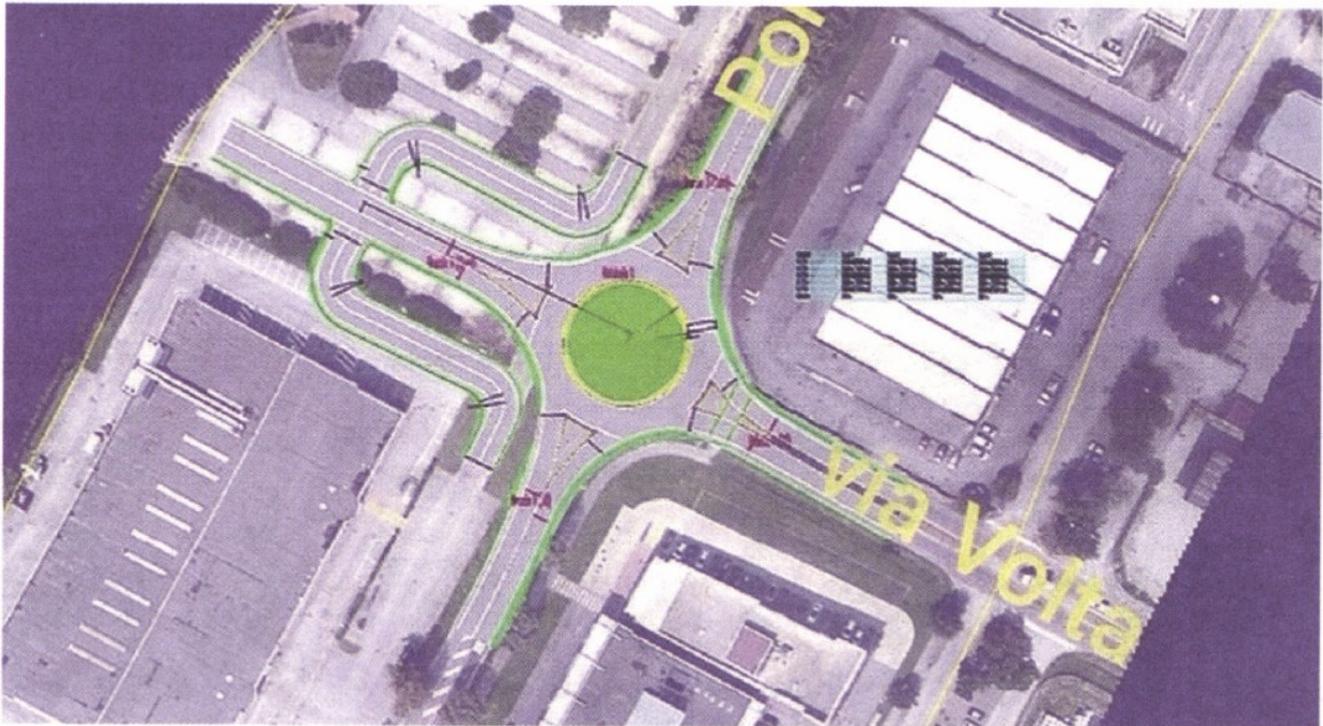
LE DUE IPOTESI

Adesso si dovrà decidere come procedere. Sul tavolo ci sono due ipotesi. La prima prevede di realizzare la nuova rotatoria in un colpo solo, chiudendo la Pontebbana per poco meno di sei mesi e organizzando una viabilità alternativa sulle strade esistenti, già individuata sulla carta. L'altra prevede un lavoro a stralci, senza deviazioni o blocchi del traffico sulla Pontebbana. La rotatoria dell'Odissea non era prevista. Ad oggi, però, nel quadrante di Spresiano rappresenta una delle poche opere complementari alla Pedemontana, che verrà aperta almeno per i primi mesi senza il collegamento diretto con l'autostrada A27.

Mauro Favaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL RENDERING La rotonda che sostituirà l'incrocio davanti alla discoteca Odissea: il cantiere durerà sei mesi e i lavori sono a carico dell'Anas

L'altro fronte Agenzia laguna Ancora scintille con Martella

Il Governo conferma la guida statale sull'Agenzia per la Laguna, riservando al Comune la sola gestione dei canali interni, e il sindaco Luigi Brugnaro attacca: «Se non accolgono i nostri emendamenti sarà un tradimento», non può decidere Roma.

Brunetti a pagina IV

Agenzia per la Laguna, nuovo scontro

► Senza modifiche sostanziali il provvedimento istitutivo del nuovo organismo. Al Comune solo la gestione dei rii ► Il sindaco attacca: «Se non passano i nostri emendamenti è un tradimento per la città, non possono decidere a Roma»

**MARTELLA (PD):
«NESSUN ESPROPRIO
IL MOSE È UN'OPERA
PUBBLICA, E
LE RISORSE
SONO DELLO STATO»**

SALVAGUARDIA

VENEZIA Un altro passo in avanti per l'Agenzia della laguna, destinata a subentrare al Provveditorato alle Opere pubbliche nella gestione del Mose e del complesso sistema lagunare, portando anche allo scioglimento del Consorzio Venezia Nuova. Ieri mattina il Senato ha approvato il Decreto Agosto che, all'articolo 95, contiene proprio l'istituzione della nuova autorità per Venezia. Il Governo ha posto la fiducia, respinti quindi gli emendamenti. E così il testo arriverà pure alla Camera per la conversione definitiva in legge che dovrà avvenire entro il 13 ottobre. Forse già giovedì. Poiché le modifiche rispetto alla stesura iniziale dell'articolo sulla nuova autorità. La principale, che accoglie una delle richieste degli enti locali, riguarda l'autorità sui rii interni di Venezia, isole e Chioggia. Inizialmente anche questi dovevano passare sotto la competenza dell'Agenzia, ora invece tornano ai rispettivi Comuni.

Una novità che certamente non basterà a Comune e Regione, che ambivano ad avere un peso

maggiore nella governance dell'Agenzia e continuano ad accusare il Governo di averli "espropriati". In particolare, in queste settimane, il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, aveva puntato ad ottenere una modifica della nomina del presidente dell'Agenzia, in modo che avvenisse "d'intesa" con gli enti locali. Niente da fare. La nomina resta in capo al presidente del Consiglio «su proposta» del Ministro delle infrastrutture, «sentiti sindaco e presidente della Regione, previo parere delle commissioni parlamentari». Una sola novità è stata introdotta in questa procedura, accogliendo una proposta di Leu, e riguarda il coinvolgimento del ministro dell'Ambiente. Quello del Mit, infatti, farà la sua proposta «di concerto» con il collega dell'Ambiente. L'ultima novità introdotta riguarda il comitato consultivo, l'organismo tecnico, dove siederà anche il segretario generale dell'Autorità di bacino. A completare la governance della nuova autorità ci sarà il comitato di gestione, composto da sette membri: quattro di nomina ministeriale (Infrastrutture, Ambiente, Economia e Beni culturali), gli altri scelti da Regione, Città metropolitana e Comune di Venezia. Il decreto stanza anche le prime risorse per la gestione del sistema Mose: 40 milioni all'anno dal 2021 al 2034.

LE REAZIONI

Ieri i commenti a caldo di Bru-

gnaro, quando ancora non era chiaro l'esito del voto, sono stati infuocati. «Se non passano i nostri emendamenti è un tradimento per la città. Ma come? Mi chiamano Conte, Mattarella, e i ministri mai!» Nulla la fiducia del sindaco nella nuova autorità. «Queste Agenzia statali, si sa, non funzionano». Concetti ribaditi anche davanti alle telecamere: «Hanno fatto un'Agenzia che decide se e quando aprire il Mose, se e come utilizzare le acque della laguna, senza sentire il sindaco di Venezia e il presidente della Regione. Sapete cosa ha detto il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Andrea Martella? Che i soldi sono del Governo e fa quello che vuole. Ma i soldi sono dei cittadini non del Governo. Lo stesso Martella che cinque anni fa aveva



presentato un disegno di legge per dare i poteri della laguna alla città metropolitana».

La replica a distanza di Martella, che è un po' il "padre" della nuova Agenzia, non vuole cavalcare la polemica con Brugnaro. «Non capisco questa acrimonia, questi toni sgradevoli. Spero si possa arrivare ad un confronto pacifico, in uno spirito di leale collaborazione istituzionale. Qui non c'è stato nessun esproprio. Le competenze della nuova Agenzia sono quelle del Provveditorato alle opere pubbliche, prima del Magistrato alle acque. Il Mose è un'opera dello Stato, le risorse sono statali ed è bene che venga ri-

badito, anche così, il preminente interesse nazionale di Venezia». Martella rivendica, anzi, il coinvolgimento del territorio: «Per la prima volta nella storia della salvaguardia gli enti locali saranno coinvolti nel comitato di gestione». Quanto alle accuse di Brugnaro sul cambio di linea rispetto alla Città metropolitana, Martella spiega: «Era il 2014, da allora sono cambiate tante cose: le Città metropolitane non si sono sviluppate, il Mose funziona e c'è stata l'acqua alta eccezionale. Abbiamo cercato di dare una risposta all'altezza di Venezia».

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



AGENZIA In base alla legge al Comune spetterà solo la gestione dei canali interni; sotto, il sindaco Brugnaro e l'on. Martella



La visita

Delegazione Usa in missione al Porto

Ieri mattina, nella sede dell'Autorità Portuale, il commissario straordinario Pino Musolino ha ricevuto una delegazione del Consolato e dell'Ambasciata Usa in Italia. Alla delegazione, il commissario Musolino ha illustrato il funzionamento e le potenzialità in termini di sviluppo del sistema portuale veneto da 21 miliardi di euro, 1260 aziende insediate e 92mila posti di lavoro generati tra diretto e indotto. Innovazione tecnologica, infrastrutturale e logistica gli argomenti al centro; il quale il commissario si è soffermato, in particolare, ad illustrare le opportunità legate alla realizzazione di due progetti: il Fondaco 4.0 nell'area ex Montesyndial e il nuovo terminal di stoccaggio LNG nel canale sud.



Mose e crociere, oggi lo sciopero dei lavoratori portuali

► Futuro a rischio
 Manifestazione
 in centro storico
LA PROTESTA

MESTRE Sono attesi in massa, stamane, i lavoratori del porto chiamati allo sciopero da Cgil, Cisl e Uil per le incognite che gravano sullo sviluppo dello scalo veneziano e di quello di Chioggia. Uno dei problemi più scottanti in realtà - quello dello scavo dei canali - è in via di soluzione, con l'autorizzazione rilasciata dal Provveditorato alle opere pubbliche del Triveneto alla rimozione di 537mila metri cubi di fanghi dal canale Malamocco-Marghera. Procedura che in futuro dovrebbe diventare più rapida con il nuovo Protocollo previsto dalla recente conversione del Decreto Agosto.

Restano in piedi però le incognite legate al settore crocieristico, che in teoria rischia di essere in conflitto con l'operatività del porto commerciale e industriale, ma che rappresenta un'importante risorsa per l'economia cittadina. Il nodo più scottante però, dopo l'entrata in funzione del Mose sabato scorso, è legato all'accessibilità del porto che, in occasione dell'acqua alta, rischia di rimanere chiuso per lunghe ore. Una preoccupazione fatta propria dal commissario (e presidente uscente) dell'Autorità portuale, Pi-

no Musolino, che sollecita la creazione di una cabina di regia per regolare l'apertura delle bocche di porto quando le condizioni meteo e delle maree prevedono fenomeni intensi. Temi che si agganciano alla realizzazione della conca di Malamocco, che avrebbe dovuto garantire l'entrata alle navi anche con la chiusura delle paratoie del Mose, ma che si è rivelata impraticabile per motivi di spazio.

Su questi temi pesa inoltre l'imminente rinnovo dei vertici dell'Autorità portuale, che in questi mesi ha patito l'impraticabilità dei canali interni per le navi di maggiore tonnellaggio e la concorrenza di altri scali che hanno accolto anche le navi da crociera delle compagnie che hanno fatto rotta altrove per le incertezze e le mancate scelte riguardanti Venezia. Nonostante ciò l'eredità che Musolino lascia, con il bilancio di mandato presentato lunedì, è di un'Autorità che negli ultimi quattro anni ha varato investimenti per 332 milioni di euro per potenziare l'attività e le connessioni per l'intermodalità, con un occhio allo sviluppo della Zona logistica semplificata che riguarderà l'area industriale veneziana e del Polesine. Progetti che (come si legge a pagina X) sono stati illustrati anche ieri alla delegazione dell'Ambasciata e del Consolato americano in visita all'Autorità portuale.

(a.fra.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PORTO Una banchina



CONFCOMMERCIO VENETO. Un webinar con Asvess e università Ca' Foscari. La prof. Mio: «Ora servono aziende belle, o i giovani laureati fuggono»

«Consumo di suolo: lo paghiamo quattro volte»

«Più lo si consuma e meno si mangiano cibi nostri, più si affoga nei nubifragi, più ci si ammala e più si spende»

«Nonostante la legge regionale che intenderebbe limitare il consumo di suolo, dati alla mano si scopre che in Veneto la situazione è esattamente contraria». Lo sottolinea la Confcommercio regionale, che ha promosso un webinar su "Consumo di suolo, cambiamento climatico ed economia circolare: sfide e opportunità per le imprese" per il Festival dello sviluppo sostenibile, con Giorgio Santini portavoce di Asvess (Associazione veneta per lo sviluppo sostenibile), Paolo Pileri (Politecnico di Milano), Chiara Mio (Università Ca' Foscari), Eugenio Gattolin segretario generale di Confcommercio Veneto.

«La pandemia da Covid - segnala Santini - ha ridisegnato la prospettiva. Abbiamo a disposizione la grande opportunità della Next Generation Eu, fondi straordinari per la resilienza e la ripartenza da investire nei piani nazionali. Bisogna però accelerare le transizioni ambientali, digitale ed economico-sociale». Pileri sottolinea che «il suolo consumato è consumato per sempre. Purtroppo il consumo aumenta inesorabilmente, nonostante la crisi demografica»: in Veneto «gli ettari consumati aumentano ogni anno: erano 14 al giorno nel 2016-18, ma nel 2018-19 siamo balzati a 16. Ogni anno in Veneto un ettaro viene "ro-

sicchiato" per 4,28 metri quadrati. Questi dati vanno interpretati come il fallimento di alcune politiche pubbliche».

Sono quattro, sottolinea Confcommercio, le conseguenze del consumo di suolo: «Più si consuma e meno si mangia, con la crisi della sovranità alimentare e l'aumento dei costi d'importazione. Più si consuma e più si affoga, con danni a cittadini, imprese, agricoltura e aumento della spesa pubblica. Più si consuma e più si rinuncia a trovare rimedi alle malattie visto che il suolo funge da antivirale. Più si consuma e più ci si espone alla bancarotta, con aumento della spesa pubblica e un costo finanziario per ettaro tra i 30 e i 44 mila euro l'anno e un impatto economico in Italia che varia tra i 625 e i 907 milioni l'anno».

«Nel mondo - è l'appello della prof. Mio - non ci salva da soli. L'economia ha bisogno di una politica che corregga i cortocircuiti che si generano sul mercato. E le aziende hanno capito che ha valore anche ciò che non ha prezzo sul mercato. Occorre progettare e costruire estetica che vuole dire ecologico, etico ed economico. Dobbiamo avere luoghi e aziende dove è bello stare bene. E senza un contesto piacevole dove stare diventa difficile evitare che i nostri giovani laureati se ne vadano». «D'ora in avanti - è la conclusione di Gattolin - servono azioni concrete nell'ambito dei protocolli sottoscritti con Asvis e Regione Veneto, e in una logica di lungo periodo». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Uno scorcio di pianura padana

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



CORNEDO. Dopo quello di Vallugana è il secondo creato attorno alla galleria Malo-Castelgomberto della Pedemontana

Tunnel Spv, nasce il comitato a Cereda

L'avvocato Destra: «Non c'è alcuno scopo politico, ma si vuole vigilare sulla sicurezza e stabilità delle abitazioni»

Aristide Carliolato

L'attraversamento prossimo del tunnel Castelgomberto-Malo della Superstrada Pedemontana Veneta ha messo in preoccupazione le 16 famiglie di via Palazzina a Cereda che hanno costituito un comitato.

Anche se sul tunnel da 6 chilometri pendono ancora due sequestri giudiziari, una delle due canne della galleria ha ormai raggiunto la contrada Cracchi tanto che due famiglie dovranno ai primi di novembre abbandonare la loro abitazione, che è stata monitorata. Con il risarcimento a seguito del danno economico, i due nuclei hanno già provveduto a trovare casa altrove: una si è trasferita a Cornedo ai piedi del monte di San Sebastiano e la seconda in località Verdise a Cereda. Con ogni probabilità questo episodio deve avere allarmato i residenti, preoccupati per le loro abitazioni, sotto le

quali sarà scavato il tunnel.

«Preciso subito che il comitato, da me costituito, non ha nessuno scopo politico - dichiara l'avvocato padovano Giorgio Destro, a nome del gruppo -, ma si tratta di una misura precauzionale allo scopo di studiare il percorso della galleria e la sua incidenza sulla sicurezza e stabilità delle case della contrada Palazzina. Per questo saranno incaricati dei tecnici, che provvederanno a "fotografare" lo stato attuale dell'abitato, che sarà successivamente paragonato a quello futuro dopo che sarà stato effettuato lo scavo da parte della Sis, la società che sta realizzando la superstrada Montecchio Maggiore-Spresiano. Il comitato ha, quindi, un duplice scopo, preventivo e assicurativo, per i residenti. In questo modo siamo pronti a far valere le ragioni degli abitanti nell'eventualità che si verificassero dei danni».

Dopo quello di Vallugana a Malo, questo della contrada Palazzina è il secondo comitato che è sorto da quando si sta scavando il tunnel Castelgomberto-Malo. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Via Palazzina a Cereda: il comitato vuole vigilare sul tunnel Spv.A.C.



Montanari Cemento Party a pag. 11

IL PARTITO DEL CEMENTO VINCE SULLE ALLUVIONI

TOMASO MONTANARI

Commentando nel luglio scorso il decreto Semplificazioni, notavo come non vi si rinvenisse traccia “dell’unica Grande Opera utile, la messa in sesto del dissestato territorio italiano: l’unica cosa che una politica che davvero si assumesse le proprie responsabilità, dovrebbe decidere. Non si arrestano le frane, non si governano i fiumi, non si fa manutenzione nelle foreste”. La conclusione era ovvia: “Saranno le piogge, le alluvioni, le frane e le relative, (in)evitabili morti del prossimo autunno a dirci che, come sempre, non funzionerà”. Non era una profezia difficile: le cronache-fotocopia degli ultimi decenni certificano che, a ogni autunno l’Italia si sgretola.

Ha ragione Luca Mercalli: l’intensità spaventosa delle piogge provocate dal cambio climatico imporrà prima o poi di lasciare luoghi ormai indifendibili. Ma sarà un passo terribile: tra rischio idrogeologico e innalzamento del mare, sono molti i paesi e le città che dovremmo abbandonare, abbandonando noi stessi. Un nome su tutti: Venezia, che nessun Mose potrà salvare se il riscaldamento globale continuerà ad alzare il livello delle acque. Ma, d’altra parte, non sono due sfide diverse: le ragioni per cui non riusciamo a fermare una crescita che trascina il pianeta verso la fine, sono le stesse per cui in Italia continuiamo a pensare che semplificare significhi cementificare, e non mettere in sicurezza il territorio e fare manutenzione. Sono ragioni che hanno a che fare con la totale disarticolazione tra la politica (intesa come decisionismo al servizio degli interessi privati forti) e la vita delle

comunità (l’interesse generale).

SI PENSEREBBE CHE, scendendo dalla politica nazionale verso quella locale, le ragioni della vita e della morte di chi vive e muore di territorio contino di più. Ma non è così. I liguri hanno appena bocciato la candidatura di Ferruccio Sansa, che nel suo libro sul *Partito del cemento* aveva svelato impietosamente queste dinamiche, ed è stato confermato un governo, quello presieduto da Giovanni Toti, che chiede di esasperare ancora il modello ligure: dove il consumo di suolo (cioè la cementificazione) è ancora in crescita (+ 1,9% nel 2019), essendo già il più alto d’Italia in rapporto al numero di abitanti. La Liguria di Toti chiede di entrare nel club delle regioni ad autonomia differenziata (con Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna: non a caso le altre massime mangiatrici di suolo) anche per liberarsi dagli ultimi freni in questa corsa verso l’abisso. Infatti tra le materie su cui la Liguria vorrebbe decidere da sola ci sono l’urbanistica e il territorio. Per difenderli? No, per avere “maggiore autonomia anche sulla pianificazione paesaggistica e autorizzazioni paesaggistiche, con il superamento del parere vincolante della Soprintendenza”. Cioè per tagliare le dita delle istituzioni che vegliano sul paesaggio, cioè sull’ambiente: in soldoni, per cementificare senza rotture di scatole. E la Liguria di Toti vuol decidere anche sull’ambiente: per semplificare (guarda un po’...) i procedimenti, per una “maggiore efficacia ed efficienza in termini di risposta al territorio, in particolare alle imprese e agli operatori”. L’ambiente, dunque, visto ancora una volta come merce, come un bene inesauribile su cui le imprese (i costruttori) devono po-

ter mettere le mani in fretta, senza intralci. È facile dire a cosa porterà, infallibilmente, una simile autonomia: più morti in Liguria, ad ogni autunno.

Insieme alle vite, perdiamo la memoria, la storia: l’identità collettiva. Ad Airole e a Olivetta, le acque della Roja si sono portate via due meravigliosi ponti medioevali che resistevano da quasi mille anni. Non so se sarà possibile ricostruirli con le loro pietre, e non so nemmeno se abbia un senso, visto che questi eventi straordinari diventeranno ordinari. So che la perdita non è estetica: è morale, interiore, esistenziale. È come se avessimo perso le storie, gli sguardi, le vite che quei ponti in qualche modo trattenevano tra noi. Nelle *Ultime lettere di Jacopo Ortis*, Ugo Foscolo parla proprio del “Roja, un torrente che quando si disfanno i ghiacci precipita dalle viscere delle Alpi, e per gran tratto ha spaccato in due questa immensa montagna. V’è un ponte presso alla marina che ricongiunge il sentiero. Mi sono fermato su quel ponte, e ho spinto gli occhi sin dove può giungere la vista; e percorrendo due argini di altissime rupi e di burroni cavernosi, appena si vedono imposte su le cervici dell’Alpi altre Alpi di neve che s’immergono nel Cielo e tutto biancheggia e si confonde”. Mentre perdiamo questi infiniti, piccoli ponti (cioè il territorio, che essi legano e ci consegnano) continuiamo a pontificare sullo scellerato Ponte (o tunnel, nulla cambia) dello Stretto. Mai come oggi bisogna cambiare: per non morire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sismabonus, a 204.000 euro il tetto di spesa agevolabile

DL AGOSTO

ROMA Niente superbonus al 165% nei comuni terremotati, ma tetto di spesa incentivabile più alto del 50%. Nel maxielementamento al dl agosto che ieri ha ottenuto la fiducia in Aula al Senato, cambia la norma introdotta in commissione Bilancio. Il superbonus alternativo ai contributi per la ricostruzione resta al 110% ma viene innalzato il tetto massimo di spesa. A conti fatti il risultato è lo stesso. In pratica il superbonus nei comuni del cratere passa da 136.000 a 204.000 euro. La norma è stata riformulata in seguito ai rilievi della Ragioneria dello Stato. La strada del superbonus con tetti maggiorati è alternativa alla richiesta dei contributi. Chi ha intenzione di percorrerla è bene però che si sbrighi. Per usufruirne ci sono poco più di due mesi: vale infatti solo per le spese «sostenute entro il 31 dicembre 2020».

Chi invece opta per l'accesso ai contributi della ricostruzione potrà comunque utilizzare in aggiunta il superbonus classico al 110% (con tetti fino a

96.000 euro) per coprire le spese della cosiddetta "quota di accollo". E in questo caso c'è tempo fino a tutto il 2021. Per far "camminare" la ricostruzione dopo il sisma del 2016 - ferma al 7% degli edifici danneggiati - si prevede anche il recupero di 8.000 domande di contributo presentate prima dell'ordinanza 100 (che snellisce le procedure e taglia i tempi di concessione al massimo a 110 giorni) con l'adesione al regime semplificato. Il commissario Giovanni Legnini si dice molto soddisfatto dell'insieme delle norme (compresa la stabilizzazione del personale tecnico): «Mi auguro che i cantieri, bloccati dalla burocrazia e poi dalla pandemia, possano finalmente partire e che già con la legge di Bilancio possano arrivare nuove risorse». Tra le novità del maxielementamento anche l'eliminazione della stretta sugli affitti brevi (chi gestisce più di 4 appartamenti veniva considerato imprenditore) introdotta in commissione.

Giusy Franzese

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Porto: senza conca si muore

L'allarme dei terminalisti. Il pericolo è che gli armatori bloccati dalle paratoie si dirigano altrove. Oggi sciopero di 24 ore

Porto, un coro per la conca di navigazione. FAVARATO / PAGINE 14 E 15

«Mose, senza conca di navigazione e previsioni certe il Porto morirà»

L'allarme dei terminalisti per i blocchi delle attività portuali. «I costi aumentano e così gli armatori se ne andranno»

Vecon Psa e Tiv si aggiungono al coro «Siamo ancora in tempo per rimediare»

Gianni Favarato / VENEZIA

Troppe ore di attesa in banchina o a largo quando il Mose è in funzione. E troppi costi extra per gli armatori, costretti a sconvolgere i piani di navigazione delle loro navi e i tempi di carico o scarico delle merci nei terminal portuali di Venezia e Chioggia. Se non si ripara e allarga in tempo la conca di navigazione di Malamocco e non si accorciano e rendono più certi gli orari di chiusura delle bocche di porto, quando il Mose entrerà in funzione a pieno regime, gli armatori e le compagnie marittime – a cominciare da quelle che provvedono al trasporto di container che utilizzano navi di stazza più grande e le navi da crociera – ridimensioneranno progressivamente i loro traffici su Venezia e li diroteranno in altri porti vicini, come Trieste, Ravenna e Capodistria.

All'allarme lanciato dai sindacati dei lavoratori portuali, che oggi sono in sciopero anche per questo, e dagli agenti marittimi, si aggiungono anche i due più grandi terminal container del porto di Venezia – gestiti da Vecon-Psa spa e Tiv spa – che già hanno dovuto fare i conti con i limitati pescaggi per il mancato dragaggio dei canali.

Sabato scorso, per esempio, la Tiv aveva due navi all'ormeggio, pronte a lasciare la banchina e una al largo del Lido pronta a entrare in

porto. Ma alle 8,30 del mattino le paratoie del Mose si sono alzate e si sono abbassate solo nove ore dopo, costringendo le navi a rivedere le loro tabelle di marcia. L'orario di partenza della prima delle due navi porta container dal terminal di Tiv, per esempio, era prevista per mezzogiorno si è potuta muovere solo dopo le 5 del pomeriggio; quella al largo che doveva entrare alle 17 ha potuto farlo alle 21. Bastano poche ore per far scattare il contatore dei costi di ormeggio e di tutti i servizi marittimi, dei carburanti, della chiamata dei portuali per lo scarico e carico delle navi. Per quantificare questi maggiori costi i terminalisti fanno presente che una nave mercantile costa dai 20 ai 30 mila dollari al giorno a un armatore e anche poche ore di sfasatura dei piani di navigazione con costi sempre maggiori ad ogni alzata del Mose.

È il caso delle navi mercantili che arrivano dall'Estremo Oriente e dal Pireo e risalgono l'Adriatico, per scaricare container o "general cargo" a Capodistria, Trieste, Venezia e magari anche Ravenna. La prassi usata sabato scorso dalla Capitaneria di Porto è stata quella di diramare attraverso il suo sito l'avviso dell'alzata sperimentale delle barriere del Mose con 48 ore di anticipo, ma senza la certezza che ciò sarebbe avvenuto, quindi le navi non hanno potuto che adeguarsi, malgrado l'aumento dei costi. «Tutto ciò manda a monte i piani di navigazione e consegna delle merci», fanno notare i terminalisti, «erodendo sempre più la

convenienza a fare una toccata nel porto di Venezia, fino a che non si stancheranno».

Insomma, sostengono gli addetti ai lavori, la compatibilità tra attività portuali e Mose dipende dalla determinazione di sistemare in tempo la conca di navigazione, di migliorare la precisione delle previsioni maree e non si chiarirà, una volta per tutte, a quale altezza della marea si farà entrare in funzione il Mose nelle tre bocche di porto. Se si facesse anche con maree a quasi 110 centimetri, le paratoie entrerebbero in funzione molte volte nel corso dell'anno. L'anno scorso le maree che hanno inondato buona parte del centro storico sono state 146.

Stando ai dati di "Intergovernmental Panel on Climate Change" dell'Onu, potrebbe esserci un aumento del 430% delle maree, con conseguente enorme incremento della frequenza di interventi di chiusura del Mose. Senza parlare delle mareggiate e delle maree eccezionali che ha costretto i porti lagunari alla chiusura anche per giorni. Davanti a questo scenario i sette terminalisti del porto di Venezia non saranno di certo invogliati a frequentarlo. «Ma c'è ancora tempo per rimediare», osservano i terminalisti.



«Il porto veneziano è ancora uno scalo interessante per gli armatori, ma se non vogliamo perderli bisognerà davvero, come ha detto giorni fa il commissario dell'ente portuale, quello di Venezia dovrà diventare un «porto regolato, come quelli di Amburgo, Anversa e o Rotterdam, che funzioni cioè in maniera più simile a un aeroporto che ad uno scalo marittimo propriamente inteso».

Un obiettivo che i terminalisti condividono, ma allo stesso tempo avvertono: per farlo bisogna rivisitare le attuali procedure di accessibilità al porto, coordinando e sincronizzando tutti i soggetti che gestiscono i servizi nautici, la Capitaneria e la “control room” che governa le 78 paratoie del Mose. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una nave entra nella conca di navigazione di Malamocco, durante i collaudi

FOTO WWW.MOSEVENEZIA.EU

«Un progetto da 1,5 milioni per correggere gli errori»

Musolino, commissario del Porto: «La conca di navigazione è inadeguata Ci si doveva pensare 10 anni fa. Ma va messa nelle condizioni di funzionare»

Una delle due gigantesche porte che chiudono il bacino è danneggiata da una mareggiata e va sistemata

VENEZIA

«A garantire l'accessibilità e l'operatività dei porti lagunari anche quando le barriere del Mose sono alzate ci si doveva pensare fin dall'inizio, dieci anni fa quando si cominciò a costruire la conca di navigazione a Malamocco, che poi si è rivelata insufficiente al passaggio di tutte le navi, anche quelle di maggiore stazza, inagibile in seguito alla mareggiata di cinque anni fa».

Il commissario straordinario, già presidente, dell'Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia, alza le braccia quando chiediamo se e quando Mose e operatività portuale saranno compatibili, per mettere in salvo il centro storico dall'acqua alta senza pregiudicare i traffici marittimi che alimentano un terzo dell'economia veneziana, dando lavoro a oltre mille imprese e ventimila lavoratori. «I nostri tecnici e quelli della Capitaneria di porto, del Provveditorato, dei terminal portuali e degli agenti marittimi sono al lavoro per risolvere il problema», aggiunge il commissario straordinario dell'ente portuale, «ma è

chiaro che si dovrà fare una corsa contro il tempo per adeguare e rendere accessibile la conca di navigazione a Malamocco, per la quale abbiamo presentato due anni fa un progetto, al fine di ridurre i tempi di previsione delle maree più alte, per creare meno problemi e costi possibili alle compagnie marittime, prima che il Mose venga completato ed entri in funzione stabilmente».

Per ora, presi dall'euforia per il successo dell'alzata delle barriere mobili di sabato scorso, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'unico titolato a decidere, si è dimenticato del problema della compatibilità tra attività portuali e Mose. Musolino ha già fatto presente il grave problema tre anni fa, prima in Comitato e successivamente in audizione alla Commissione parlamentare. Due anni fa ha anche presentato un progetto per riparare la porta danneggiata dalla mareggiata e avviare i lavori di adeguamento della conca esistente con l'allargamento del bacino di evoluzione.

Questo intervento permetterebbe il passaggio anche delle navi più grandi, sia commerciali che passeggeri, se si deciderà di creare un nuovo tracciato, alternativo al passaggio del Bacino di San Marco, per le navi da crociera. Costerebbe, secondo il progetto dell'Autorità di sistema portuale, un mi-

lione e mezzo di euro, poca cosa rispetto ai 653 milioni spesi per realizzare la inadeguata conca esistente. Sulla sponda sud della bocca di Malamocco, è stata realizzata una conca di navigazione – una sorta di pass delle paratoie del Mose alzate – che consente alle navi di entrare in un bacino chiuso da due gigantesche porte, come nel canale di Suez o Panama, di entrare o uscire dalla laguna, attraverso il canale dei Petroli, anche quando le barriere del Mose saranno alzate.

Il bacino della conca esistente è delimitato da pareti longitudinali chiuse alle estremità da due porte scorrevoli, di entrata e uscita. La conca è predisposta per accogliere sia le grandi navi che i rimorchiatori di appoggio, ma come è ormai stato riconosciuto ufficialmente dopo il collaudo, è insufficiente a garantire l'accessibilità al porto di tutte le navi, anche quelle lunghe da 300 metri e, inoltre, è risultata "disallineata" rispetto alla diga frangi flutti e crea notevoli difficoltà ai piloti delle navi che devono compiere la manovra di evoluzione e in condizioni meteo negative, è inutilizzabile. In ogni caso, oggi non è utilizzabile nemmeno così com'è, per lo sfondamento di una mareggiata che, cinque anni fa, ha distrutto la morta di entrata della conca. —

GIANNI FAVARATO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Paolo Possamai

Tiratura: 10219 - Diffusione: 7541 - Lettori: 102000: da enti certificatori o autocertificati



PINO MUSOLINO, COMMISSARIO DELL'AUTORITÀ PORTUALE, DOPO ESSERNE STATO PRESIDENTE



Un'altra immagine della conca di navigazione, troppo piccola e danneggiata dopo una mareggiata. Il progetto del Porto è quello di renderla accessibile a tutte le navi

GLI AGENTI MARITTIMI

«Risolvere gli impatti negativi Attività portuali da tutelare»

Santi: calibrare i tempi di chiusura delle paratoie con una gestione più accurata»

VENEZIA

Dietro ad ogni nave, mercantile o passeggeri, che entra o esce dal porto di Venezia c'è una nutrita filiera di imprese e operatori – dagli spedizionieri e agenti marittimi, agli armatori e ai lavoratori che le caricano e scaricano – fortemente preoccupati, pure loro, per le conseguenze delle barriere del Mose in funzione e le normali attività portuali.

«La chiusura riuscita del Mose delle bocche di porto di sabato è stato un evento tanto atteso quanto, purtroppo, prevedibile, nei suoi impatti negativi, per la portualità», dice Alessandro Santi, coordinatore della Port Community di Venezia che rappresenta i principali operatori portuali e turistici della città. «Stiamo già lavorando da qualche tempo per cercare di costruire, con le autorità preposte alle funzioni regolatorie, un sistema di procedure che ci permettano di rendere i due obiettivi primari dell'opera pienamente compatibili: la salvaguardia della città dalle maree eccezionali e la continuità delle operazioni portuali, motore, da sempre della città e della sua laguna».

Secondo Santi «si devono in-

fatti ridurre i danni derivanti dalla chiusura dei porti che, nel caso di sabato, sono stati sicuramente ingenti e probabilmente ampiamente comprimibili con una gestione, a regime, più accurata e attenta, anche alle esigenze portuali: affinare gli errori di previsione, valutare attentamente la quota di difesa della città, calibrare i tempi di chiusura». «Non dimentichiamo», aggiunge, «che il sistema di paratoie è solo una parte del grande progetto di salvaguardia della città e delle sue attività portuali: latitano ancora risposte fattive sulle opere che garantiscano l'accessibilità permanente ai porti, come la conca di navigazione e porto di altura per i traffici incompatibili, ma anche i previsti sistemi di protezione locali dalle acque alte in particolare di Basilica e area marciana».

«Il Mose non nasce, per definizione, come "valvola" per compensare qualsiasi livello di marea», conclude Santi, «bensì per intervenire ai livelli di marea eccezionale dopo che altri interventi a soglie più basse hanno già dato i loro effetti di mitigazione locale. Siamo soddisfatti perché si è dimostrato che si può "fare bene", stiamo responsabilmente lavorando e collaborando per rendere, nel prossimo futuro, quello di tutto il Veneto, un sistema portuale regolato efficiente e sostenibile». —



Alessandro Santi

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



IL CASO

Banchina del Tronchetto niente bando da 30 anni

FURLAN / APAG.17

LA VICENDA

Tronchetto, banchina interscambio merci In attesa di un bando pubblico dal 1990

Negli ultimi 30 l'area affidata in modo diretto e "provvisorio" dal Comune. Gli altri operatori dicono basta: «Serve la gara»

Segnalazione all'Anac Il Comune: «Siamo in attesa della decisione dell'Autorità portuale»

Francesco Furlan

Il bando era atteso ancora cinque anni fa. Ma poi venne rinviato, in attesa della riorganizzazione complessiva dell'area del Tronchetto, con la scelta di riaffidare gli spazi, tramite convenzione, alla cooperativa Scalo Fluviale, una delle storiche cooperative di trasporti del centro storico.

DAGLI ANNI NOVANTA

È dall'inizio degli anni Novanta che le giunte assegnano quest'area demaniale pubblica - gestita da Ca' Farsetti su concessione dell'Autorità portuale - con affidamento diretto e senza bando di gara alla cooperativa Scalo Fluviale. È l'area del Servizio Interscambi Merci alla banchina del Tronchetto. Uno spazio importantissimo per la città - scendendo la rampa verso il Tronchetto, è la banchina che si vede sulla destra - perché è da qui che passa la maggior parte delle merci per il centro storico. Merce caricata con le gru dai camion alle barche, aperta a tutti perché pubblica (le alternative sono le aziende private a Punta San Giuliano o a Porto Marghera). Un'area demaniale assegnata in modo "provvisorio" ormai da 30 anni. «In attesa della riorganizzazione complessiva dell'area per l'interscambio merci», si può leggere in ogni delibera di rinnovo, dal '91 a oggi. Situazione transitoria, con durata trentennale.

IL RINNOVO DEL 2015

L'ultima concessione, dalla durata di 4 anni, risale al 2015, con sindaco Luigi Brugnaro. Il Comune aveva già pensato di mettere a bando l'area, ma poi decise per il rinvio, motivandolo, anche in questo caso, con la necessità di una riorganizzazione dell'interscambio merci, progetto mai decollato e negli ultimi anni abbandonato per lasciare spazio al Consorzio ortofrutticolo, al Mercato ittico e alla nuova sede del Comando della Polizia locale dove si trova anche la Smart Control Room inaugurata lo scorso settembre. La concessione diretta della banchina, negli ultimi anni, ha cominciato a indisporre varie società veneziane di trasporti, molto critiche nei confronti dell'affidamento diretto. Alcune di loro, per quieto vivere - visto che quasi tutte poi si devono rivolgere alla cooperativa per lavorare, caricare e scaricare la merce - si sono limitate a mugugnare. Altre invece hanno deciso che era arrivato il momento di dire basta, e uscire allo scoperto.

«SCELTA ILLEGITTIMA»

Affidandosi a un legale e scrivendo al Comune evidenziando come, dal 1991, la cooperativa sia affidataria «della gestione dei servizi di carico e scarico merci, pesa pubblica e posteggio autoveicoli nell'area demaniale Banchina fluviale del Tronchetto, concessa dall'Autorità portuale al Comune». «Tutti gli affidamenti non risultano essere stati preceduti da procedura concorsuale a evidenza pubblica»,

scrivono gli avvocati Alessandro Ventura e Andrea Giومان per conto delle società Transportservice Pesce M&C, Mares Trasporti, Cristiano Brussa trasporti e Salpa Trasporti. Affidamenti diretti che, per i due legali, sono definiti illegittimi «per violazione del principio dell'evidenza pubblica» dal momento che è mancata «la possibilità di competere con l'attuale gestore per il conseguimento dei servizi affidati». Per non parlare, aggiungono i legali, del danno erariale per il «pluriennale affidamento senza gara della concessione». E del fatto che, da quando è scaduta l'ultima concessione, lo scorso 31 dicembre, la cooperativa sta continuando a operare senza che alcuna convenzione sia stata rinnovata. Una diffida bella e buona, per sollecitare il Comune a rendere «contendibile» l'area. Alla quale, non ricevendo risposte dal comune, nei giorni scorsi è seguita anche una segnalazione all'Anac, l'Autorità nazionale anti-corrruzione.

COMUNE E COOPERATIVA

Ora che l'area del Tronchetto è disegnata il Comune ha già spiegato di essere pronto con il bando di gara. Ma di non averlo ancora potuto ancora fare



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

perché l'Autorità portuale non ha ancora riconcesso l'area al Comune, che a sua volta - non essendo la banchina nella sua disponibilità - non può procedere con l'avviso pubblico. Quindi il bando giace in un cassetto. La cooperativa Scalo Fluviale, interpellata, per il momento preferisce non commentare spiegando che «in discussione vi sono problematiche giuridicamente complesse che richiedono di essere approfondite adeguatamente». La vicenda sarà una delle prime gatte da pelare per il neo assessore al Patrimonio, Mar. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La banchina per l'interscambio delle merci al Tronchetto. Dopo trent'anni di assegnazioni dirette il Comune vuole metterla a gara FOTO INTERPRESS

VIABILITÀ E SMOG

Traffico congestionato a San Donà e Musile «Interventi urgenti»

Il comitato torna alla carica dopo aver raccolto 5 mila firme
La sindaca Susanna: ponte della Vittoria unico punto critico

SAN DONÀ

Traffico congestionato tra San Donà e Musile, allarme tra i cittadini del basso Piave. Finita l'estate sono tornate lunghe code, anche 20 minuti di attesa, la mattina e anche la sera per l'ingresso e l'uscita da San Donà. Traffico e smog che si addensa in questa zona, con la statale 14 intasata dai veicoli in coda a Musile. Ancora una volta il grande traffico veicolare, fino a 2 mila veicoli l'ora sul ponte della Vittoria, non viene deviato sul nuovo, anche se tanto nuovo più non è, ponte dei Granatieri.

La polemica si è subito accesa in riva al Piave e riguarda tutta la rete viaria nel suo complesso, soprattutto in centro a San Donà dove gli intasamenti sono all'ordine del giorno. Il comitato per la viabilità ha raccolto ben 5 mila firme con Gra-

ziella Marin e AnnaMaria Babbo per denunciare intoppi e interruzioni, segnalando i punti critici, i 133 autobus lungo via Jesolo tutti i giorni, con conseguente inquinamento atmosferico e acustico.

Massimiliano Rizzello, consigliere comunale FdI a San Donà, ha chiesto un tavolo tecnico-politico per studiare un nuovo piano viario per risolvere questi nodi. Ci sono incroci complessi e pericolosi che rallentano il traffico quali quello tra corso Trentin e via Aquileia, quello tra via Aquileia e il pendio arginale con via Fiume, confuso e con disagi continui per i residenti. La mattina e la sera queste strade sono semi paralizzate tutti i giorni. La sindaca di Musile, Silvia Susanna, non è convinta: «La situazione è peggiorata in questi giorni della fiera, ma già il traffico sta defluendo e la nuova

rotatoria a Musile ex Esso ha risolto dei problemi. Resta il ponte della Vittoria quale punto critico». L'ex vice sindaco di Musile, Ivan Saccilotto, aveva proposto prima un raddoppio delle corsie del ponte e poi un transito con galleria sotto il Piave sul modello di quelli progettati in Olanda dalla società Royal Haskoning che aveva proposto un progetto con l'architetto Fernando De Simone. Una soluzione deve essere trovata anche perché presto aumenterà lo smog fino a superare i limiti. «È inaccettabile» commenta Andrea Marin «il traffico deve essere deviato al ponte dei Granatieri per alleggerirlo tra Musile e San Donà. Poi bisogna trovare una soluzione per sicurezza e fluidità tra i due Comuni perché qualcosa non va». —

GIOVANNI CAGNASSI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Traffico congestionato in corso Trentin a San Donà nell'ora di punta

FOTO TOMMASELLA



NOVENTA

Variante al piano degli interventi via libera alla bretella e nuova strada

Riparte l'iter per la realizzazione della bretellina di via Libertà. E il Comune di Noventa mette in cantiere anche la nuova strada che collegherà la zona del cimitero (via Lampol) a via Romanziol. Il Consiglio ha approvato la variante

al Piano degli interventi che introduce il vincolo di esproprio per le aree interessate dalle due strade. Come spiega il sindaco Claudio Marian, «si tratta della strada di collegamento dal cimitero a via Romanziol e del completamen-

to della bretellina che arriverà alla rotonda del casello, sbucando a lato dell'Omnia Hotel». Della bretellina, che da via Treponti porterà al casello by-passando il centro, si parla da anni, in quanto prevista nell'ambito del nuovo quartiere Città Giardino, di cui sono stati realizzati due stralci con la prima parte della strada. Ora è pronto a partire il terzo stralcio della Città Giardino e con esso il completamento fino a via Libertà e alla rotonda del casello.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



LA SFIDA SUL CLIMA PASSA DA VENEZIA MALAGUTI / PAGINA 16

L'attenzione mondiale sul Mose che funziona dimostra che la città sarebbe luogo ideale dove ragionare sulle grandi scelte globali

Venezia, fucina di idee sul clima che cambia

L'ANALISI

PAOLO MALAGUTI

Sabato 3 ottobre i veneti, e i veneziani su tutti, hanno trattenuto il fiato. Nella migliore tradizione della storia italiana anche stavolta non abbiamo potuto fare a meno di rispettare la “sindrome Caporetto”: niente test in tranquillità, bisogna partire subito con un'emergenza. Per fortuna l'emergenza (sciocco forte, piogge abbondanti) non si è verificata con tutta la violenza prevista, e soprattutto, grazie a Dio, il Mose ha funzionato. Le 78 paratoie si sono sollevate e per qualche ora la laguna è stata separata dal mare.

Certo, per altri versi si potrebbe dire che con i 6 miliardi costati e i 17 anni trascorsi dalla “prima pietra” del 2003, ci mancava anche che non funzionasse, ma questo è un altro paio di maniche, e ci porterebbe fuori dal ragionamento.

Venezia e il mondo intero hanno raggiunto un risultato positivo e importante, questo è indiscutibile. Stavo per scrivere “e ora possiamo tirare un sospiro di sollievo”, e invece mi sa di no, per due ragioni che non possiamo dimenticare, né accantonare come aspetti secondari, ora che “la grande opera” è operativa. Prima ragione, più generale: come evidenziato dagli esperti dell'Arpav, la stagione abituale delle mareggiate è tra novembre e dicembre. Basta guardare le date delle maree eccezionali (superiori ai 140 cm sul medio mare) dal 2000 ad oggi: sono 15 eventi, tutti avvenuti tra il 29 ottobre e il 25 dicembre. Questo anticipo di un mese di una possibile acqua alta è a sua volta un evento

verificatosi pochissime volte, e tutte negli ultimi anni.

In altre parole: è ovvio che la gestione dell'emergenza climatica globale non può essere risolta da Venezia, né (solo) dal Veneto. Ma, almeno a livello mediatico, Venezia potrebbe interpretare un ruolo chiave come città-simbolo a livello mondiale della complessità del rapporto uomo-ambiente. Venezia, e con lei tutto il Veneto, potrebbero (o dovrebbero?) diventare testimonial (mi si passi il termine commerciale per comodità di comprensione) di progettualità e buone pratiche nella riduzione delle emissioni e nella gestione delle emergenze ambientali.

La città che assieme a Maldive e Kiribati si trova più esposta di ogni altro luogo nel mondo al rischio dell'innalzamento dei mari, potrebbe, ad esempio, ospitare convegni internazionali annuali, osservatori permanenti, diventare una fucina di idee inevitabilmente destinate ad avere più visibilità, vista la sovraesposizione mediatica di cui Venezia gode (o soffre). Invece da questo punto di vista mi pare che, almeno al momento, non si sia voluto o potuto dare un segnale forte, e che Venezia, come il Veneto e l'Italia, mantenga (almeno a livello politico, altro discorso andrebbe però fatto sul fronte accademico) un profilo diciamo pure periferico, se non provinciale, nella lotta al cambiamento climatico.

Eppure non dimentichiamo che con ogni probabilità, una volta archiviata (speriamo al più presto) l'emergenza Covid, quella del clima tornerà ad essere “la” sfida più importante del nostro secolo, e non solo per la biodiversità, e la salvaguardia di Venezia, Ravenna e

uno sparuto gruppo di paradisi tropicali persi nel Pacifico. Flussi migratori, stabilità politica di interi settori del pianeta, desertificazione e conseguenti guerre per l'acqua, economia, occupazione: tutto sarà coinvolto e implicato in un cambiamento che, ricordiamolo, è oggetto di discussione nelle sue cause, ma non è più messo in dubbio nella sua realtà: sta avvenendo punto e basta, con buona pace di chi, anche ricoprendo ruoli istituzionali, ironizza cinicamente su “pioggerelle” estive e su memorie infantili di inverni miti ed estati fresche.

Seconda ragione, più particolare: non credo sia secondario ricordarci che quando Mosè attraversò il Mar Rosso con l'aiuto di Dio, con lui c'era un popolo: riottoso e indisciplinato, ma almeno c'era. Salvare Venezia dalle onde dell'Adriatico grazie al Mose non significa solo salvare San Marco dall'acqua alta, ma salvare i veneziani dalle emergenze ormai croniche che, proprio come le piaghe d'Egitto, vessano Venezia: dal turismo ipertrofico, allo spopolamento della città lagunare, fino al problema della rappresentatività in una città metropolitana demograficamente sempre più sbilanciata sulla terraferma.

Sono temi difficili, divisi, le cui soluzioni, se pur ve ne sono, vanno cercate in un labirintico percorso a ostacoli di interessi opposti



e di complessità territoriali uniche nel loro genere. Ma non mettere questi problemi al centro dell'agenda politica dei prossimi anni costituirebbe un rischio troppo grande per la città più bella del mondo.

Con buona pace del Mosè, che intanto, manco mal, sta facendo il suo lavoro. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**SVILUPPO
ECONOMICO**
Stefano
Patuanelli

Patuanelli Via allo Statuto per le imprese e al testo unico dei bonus dell'edilizia

— Servizi alle pagine 3

IL MINISTRO DELLO SVILUPPO

Patuanelli: in un Ddl lo statuto sui diritti degli imprenditori

**«Occorre un testo unico
per semplificare la materia
dei bonus per l'edilizia»**

**Il ministro:
«Le aziende
devono
poter gio-
care la loro
partita im-
prendito-
riale con
regole chia-
re ed arbitri
terzi»**

Carmine Fotina

ROMA

Impegni e indicazioni concrete sulle semplificazioni per le imprese, sulle infrastrutture, sul rilancio del turismo. In apertura del forum "Made in Italy: The Restart", nella conversazione con il direttore del Sole 24 Ore Fabio Tamburini, i ministri Stefano Patuanelli (Sviluppo economico), Dario Franceschini (Beni culturali e Turismo) e Paola De Micheli (Infrastrutture e Trasporti) mettono sul tavolo alcune delle prossime azioni dell'esecutivo.

Patuanelli annuncia un Ddl per lo Statuto degli imprenditori e l'impegno a stilare un testo unico dei

bonus fiscali per i lavori in edilizia, accorpando una normativa iniziata nel 1986 e arrivata ora, con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, al suggello del superbonus del 110%. «Implementare un testo organico - osserva il ministro - è necessario per operatori e cittadini, troppo spesso alle prese con le criticità della stratificazione normativa».

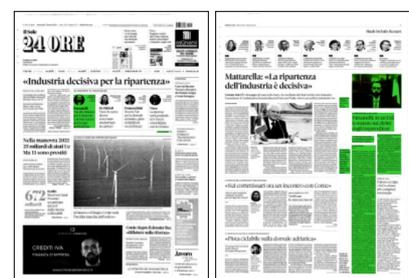
La semplificazione è il filo comune che lega l'altra iniziativa annunciata dal titolare del Mise, ovvero uno «Statuto dei diritti dell'imprenditore» che dovrà prevedere la forma di un disegno di legge collegato alla prossima manovra finanziaria.

Gli ostacoli o comunque gli appesantimenti di tipo procedurale e burocratico, osserva il ministro, «rendono più complessi gli investimenti interni e ci rendono meno attrattivi per gli investimenti diretti esteri». «Come ho già detto all'assemblea di Confindustria - prosegue - il dibattito pubblico deve tenere conto dei diritti dei lavoratori ma anche dei diritti dell'impresa. Le aziende devono poter giocare la loro partita imprenditoriale con regole chiare ed arbitri terzi sfidandosi con gli al-

tri imprenditori per conquistarsi fette di mercato». Di qui l'idea di uno Statuto dell'impresa, con contenuti che i tecnici del ministero stanno iniziando a ipotizzare in questi giorni, mirato a «garantire certezze alle imprese che devono pianificare investimenti in innovazione, a partire dalle tecnologie di frontiera, e creare lavoro buono. Pensiamo al Sud, a quanta voglia di fare imprenditoria c'è nel Mezzogiorno».

Il ministero dello Sviluppo economico ha inserito il disegno di legge sullo statuto dei diritti dell'imprenditore tra le sue proposte per i provvedimenti collegati alla manovra finanziaria.

Gli altri Ddl riguardano semplificazione e riordino in materia di start-up e Pmi innovative; revisio-



ne organica degli incentivi alle imprese; disposizioni per lo sviluppo delle filiere e per favorire l'aggregazione tra imprese; riforma della disciplina per l'artigianato.

Ora però bisognerà effettivamente portare al traguardo questi provvedimenti. I precedenti del resto suggeriscono cautela. Dei 22 "collegati" alla manovra dello scorso anno la maggior parte finora è rimasta su carta, ad esempio il Ddl in materia di Banca degli Investimenti pubblica o il Ddl in materia di economia dell'innovazione e attrazione investimenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le politiche per l'impresa. Il ministro M5S dello Sviluppo Stefano Patuanelli

DL AGOSTO

Sì del Senato, bonus sisma al 110% con plafond più alto

Via libera del Senato al decreto legge Agosto che ora passa alla camera per l'ultimo sì. Salta il superbond del 160% per i lavori nella zone colpite da eventi sismici nel 2009 e 2016. Il bonus resta al 110% ma il plafond cresce del 50 per cento. — a pagina 7

Bonus sisma al 110% ma sale il plafond Alt su comuni in crisi

Gli interventi. Il Senato vota la fiducia. Saltano il super incentivo del 160% per il terremoto, la stretta sugli affitti brevi e la riforma degli enti locali a rischio dissesto. Ok Ue a sostegno Italia per il Sud



Conversione entro il 13 ottobre. La fiducia posta dal governo sul maxiemendamento al Dl agosto è passata ieri al Senato con 148 sì e 117 voti contrari. Il testo arriverà "blindato" domani in aula Camera che dovrà concedere l'ok definitivo entro il 13 ottobre

**Marco Rogari
Gianni Trovati**
ROMA

Il Senato vota con 148 sì, e 117 contrari, la fiducia posta dal governo sul maxiemendamento al decreto agosto, ma in extremis limita il restyling della manovra estiva. Anzitutto per le richieste di stralcio arrivate dalla Ragioneria generale ma anche per lo stop ad alcune norme indicate dalla presidenza di Palazzo Madama, che hanno fatto slittare a questa mattina il disco verde e che hanno portato all'esclusione dal testo di un mini-pacchetto di misure e alla riformulazione di altre 20. A cominciare da quella sui superbond nelle zone colpite dagli eventi sismici. A tutti gli abitanti dei comuni spetterà la detrazione del 110% (e non più del 160% come previsto nei giorni scorsi) sugli interventi di efficienza energetica e di adeguamento antisismico per l'importo eccedente il contributo riconosciuto per la ricostruzione.

Scatta poi un incremento del 50% del plafond delle spese ammesse all'ecobonus e al sisma bonus, che sale da 96mila a 144mila euro, per i fabbricati danneggiati dai terremoti del 2009 e del 2016 nelle aree del Centro Italia, comprese la case diverse dalla prima abitazione.

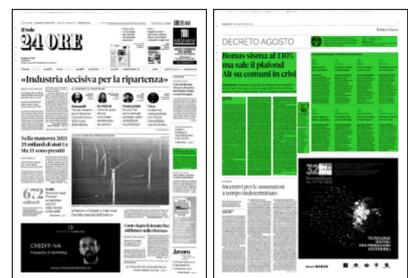
Sotto la tagliola decisa dalla presidenza del Senato finisce anche la riforma delle regole per gli enti locali in crisi, che avrebbe assegnato Comuni e Province a rischio dissesto la possibilità di presentare un piano di rientro in 10 anni da sottoporre all'esame del ministero dell'Interno. Con lo stop alla norma, restano le vecchie procedure, con i piani di rientro in un orizzonte temporale da 4 a 20 anni a seconda dell'entità del buco da colmare e soprattutto restano i controlli semestrali in mano alla Corte dei conti, che spesso boccia i tentativi di riequilibrio presentati dagli enti locali aprendo la strada al dissesto. Alla base del tentativo di riforma ci sono proprio le battaglie fra gli enti locali e la Corte dei con-

25 miliardi

RISORSE IN DEFICIT

Quelle assorbite dal decreto agosto (Dl 104/2020) facendo ricorso al terzo scostamento di bilancio

ti, come quella epica di Napoli che da anni è in lotta a suon di norme su misura per fermare il dissesto (l'ultima, nel decreto semplificazioni, lo blocca fino al giugno 2021, quando termina il secondo mandato del sindaco De Magistris). Lo stop di Palazzo Madama non chiude comunque la partita, destinata a riaprirsi presto con la legge di bilancio. Sempre in fatto di enti locali, cade anche la norma che permetteva ai Comuni e alle Province in pre-dissesto di non applicare al preventivo 2020-22 la quota di disavanzo da ripianare quest'anno. Resta invece lo stop alle sanzioni (pari all'1% delle en-



trate) per gli enti strutturalmente deficiari che non riescono a garantire la copertura di legge del costo dei servizi.

L'elenco di norme dichiarate inammissibili dalla presidente Maria Elisabetta Alberti Casellati, spazia dalle autostrade Venete alle Olimpiadi Milano e Cortina. «Francamente stentiamo a capirne le motivazioni», dichiara il capogruppo del Pd al Senato, Andrea Marcucci. E a indispettare un altro Dem, il ministro dei Beni culturali, Dario Franceschini, è in particolare l'alt all'emendamento che puntava a limitare il regime fiscale degli affitti brevi a chi gestisce non più di quattro appartamenti prevedendo l'equiparazione ad attività imprenditoriale con un numero superiore. L'intervento dovrebbe comunque essere recuperato nella manovra autunnale.

Con questo colpo di coda la manovra estiva, con il suo carico di misure (dal lavoro al Sud) coperte con 25 miliardi di deficit, arriva "blinda" alla Camera per il sì finale atteso entro il 13 ottobre. Proprio ieri la Commissione Ue ha dato l'ok allo schema italiano da 1,5 miliardi per il sostegno alle aziende del Sud colpite dall'epidemia Covid, che ridurrà il costo del lavoro e aiuterà a mantenere i posti di lavoro. «Questo schema aiuterà le aziende del Sud ad affrontare i problemi di liquidità, mantenendo il livello di occupazione», ha detto la responsabile della concorrenza, Margrethe Vestager

Nel passaggio al Senato sono stati inseriti nel testo i tre Dl, approvati quest'estate, "a perdere" (avvio dell'anno scolastico 2020/2021, svolgimento delle elezioni del 19 e 20 settembre e sanificazione dei seggi elettorali). Ad arricchire il decreto la possibilità per le imprese di rinviare al prossimo anno gli ammortamenti del costo delle immobilizzazioni materiali e immateriali legati al bilancio di quest'anno, la rivisitazione del superbonus del 110% e lo stop alle due rate Imu per alberghi e strutture ricettive. Previsi anche l'ampliamento della platea del bonus ristorazione e una dote da 30 milioni per stabilizzare parte dei precari impegnati nella ricostruzione post-terremoto nel Centro-Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA MANOVRA ESTIVA DOPO IL VIA LIBERA DI PALAZZO MADAMA

<p>1 EDILIZIA</p> <p>Bonus sisma al 110 per cento</p> <p>Salte il plafond Ai comuni spetterà la detrazione del 110% (non del 160% come previsto nei giorni scorsi) sugli interventi di efficienza energetica e di adeguamento antisismico per l'importo eccedente il contributo riconosciuto per la ricostruzione. Cresce del 50% il plafond delle spese ammesse all'ecobonus e al sisma bonus, che sale da 96mila a 144mila euro, per i fabbricati danneggiati dai terremoti nel Centro Italia</p>	<p>2 TAX CREDIT</p> <p>Credito d'imposta per gli alberghi</p> <p>Fondo per la ristorazione Stop alle due rate Imu per alberghi e strutture ricettive che vedono anche salire al 50% il credito d'imposta sugli affitti d'azienda. Si amplia la platea del bonus ristorazione con l'inserimento di mense e "catering". Stanziamiento da 30 milioni per stabilizzare una parte dei lavoratori a tempo determinato impegnati nella ricostruzione post-sism nel Centro-Italia</p>	<p>3 IMPRESE</p> <p>Ammortamenti rinviati al 2021</p> <p>Isa, imposte al 30 ottobre Le imprese in difficoltà potranno rinviare al 2021 gli ammortamenti del costo delle immobilizzazioni materiali e immateriali legati al bilancio 2020. Inoltre i soggetti Isa con calo di fatturato o corrispettivi di almeno il 33% nel primo semestre del 2020 potranno versare regolarizzare le imposte non versate entro il 30 ottobre con la maggiorazione dello 0,8%</p>	<p>4 COMMERCIO</p> <p>Vendite sottocosto per 6 settimane</p> <p>Bonus ai negozi in centro Autorizzate le vendite in liquidazione per tutti gli esercizi «non alimentari» che abbiano scorte da smaltire a causa del lockdown. Potranno durare 6 settimane e dovranno partire entro 60 giorni dalla fine dello stato di emergenza. Contributo a fondo perduto per attività economiche e commerciali nei centri storici per compensare i mancati incassi legati ai flussi turistici dall'estero</p>
<p>5 SCUOLA</p> <p>Lavoro agile con figli in quarantena</p> <p>Anche l'opzione congedo Lo smart working può essere attivato dal genitore dipendente privato per tutta (o parte) della quarantena del figlio convivente minore di 14 anni (il contatto, che ha fatto scattare la misura sanitaria, oltre a scuola può essere avvenuto in piscine, palestre, centri sportivi). In alternativa al lavoro agile, il genitore può optare per un congedo "straordinario" retribuito al 50 per cento</p>	<p>6 AMMORTIZZATORI</p> <p>Proroga la Cig per 18 settimane</p> <p>Scatta un doppio regime Proroga di 18 settimane della cig Covid-19 tra il 13 luglio e il 31 dicembre, con le prime 9 settimane gratuite e le seconde 9 onerose per le imprese. Divieto di licenziare, ma per un periodo "mobile" fino a fine anno, per le aziende che usano la cig o beneficiano degli sgravi, ma con eccezioni: cessazione, fallimento, accordo aziendale di incentivo all'esodo</p>	<p>7 DECONTRIBUZIONE</p> <p>Assunzioni stabili, 6 mesi di sgravi</p> <p>Agevolati anche i rientri Fino a quattro mesi di decontribuzione totale per i datori di lavoro che non ricorrono alla cassa Covid-19 (avendola già utilizzata) e fanno rientrare a lavoro il personale. Lo sgravio totale raggiunge i sei mesi per i datori che, entro l'anno, assumono a tempo indeterminato o stabilizzano contratti a tempo. Secondo il governo, i sei mesi di incentivo possono creare oltre 400mila nuovi posti stabili.</p>	<p>8 CONTRATTI A TERMINE</p> <p>Proroga ammessa fino a 12 mesi</p> <p>Deroga al Dl Dignità In deroga al Dl Dignità fino a fine anno, restando i 24 mesi di durata, è possibile rinnovare o prorogare per un massimo di 12 mesi i contratti a termine per una sola volta. Abrogata poi la norma che obbliga i datori di lavoro a prorogare gli addetti a termine, inclusi i somministrati, in misura equivalente al periodo per i quali gli stessi sono stati sospesi</p>



Massimo Caputi.
Il presidente di Federterme Confindustria: «Bene il decreto Fondo Nuove Competenze firmato lunedì dal

ministro Catalfo: finalmente è arrivato un segnale che aspettavamo. La situazione del turismo è drammatica e necessita una nuova logica di alleanza Governo-lavoratori-imprese»

Cappotti e impianti al 110% Ora i requisiti sono più severi

CASA

Da ieri i lavori rispettano regole più stringenti per accedere agli sconti

Involucro: crescono i valori di trasmittanza - Macchine termiche più efficienti

Luca Rollino

Il decreto Requisiti è finalmente stato pubblicato. Per i lavori iniziati successivamente al 6 ottobre, allora, non potrà più essere utilizzato il vecchio decreto del 2008, con i relativi requisiti richiesti per gli interventi agevolati. Il nuovo decreto, per fruire degli incentivi fiscali, impone valori di prestazione tecnica molto più prescrittivi, sia per i valori di trasmittanza termica degli elementi di involucro opaco e trasparenti, sia per i parametri di efficienza delle macchine termiche (pompe di calore a gas o elettriche).

Si parte dai nuovi valori di trasmittanza termica, che è il parametro tecnico che quantifica l'energia in ogni istante dispersa attraverso una superficie di un metro quadrato per ogni grado di differenza di temperatura tra gli ambienti separati. Qui c'è un sensibile incremento rispetto alle trasmittanze minime previste per legge dal Dm 26 giugno 2015 sui Requisiti minimi: questo impone un maggiore spessore dell'isolante applicato oppure una efficace combinazione di più tecniche di isolamento. Il nuovo decreto Requisiti impone valori di trasmittanza più stringenti anche per quegli interventi che godono delle più modeste aliquote ordinarie (65%-70%-75%), impattando in modo sensibile su tutta la filiera di realizzazione dell'intervento (dalla progettazione all'esecuzione).

Per quanto riguarda gli interventi impiantistici, il nuovo decreto propone precisi valori di riferimento per le pompe di calore elettriche e per quelle a gas. Dal punto di vista tecnico, ven-

gono forniti dei valori minimi di Cop (Coefficient of performance) ed Eer (Energy efficiency ratio), rispettivamente l'indice di efficienza energetica della macchina in fase invernale (riscaldamento) ed estiva (raffrescamento). Questi parametri indicano, volendo semplificare, quante unità di caldo e di freddo vengono erogate dalla macchina per ogni unità di energia utilizzata: tanto maggiore è il valore, tanto più efficiente sarà la macchina (e minori saranno consumi e costi).

In realtà, il vero vincolo è sul Cop, in quanto l'incentivo è previsto per la sostituzione dell'impianto di riscaldamento, che poi può essere anche impiegato per raffrescare. Soltanto qualora sia prevista anche la funzione di impianto di raffrescamento, dovrà garantire un Eer adeguato e superiore al valore minimo previsti per la fruizione delle detrazioni.

La prestazione delle pompe deve essere dichiarata e garantita dal costruttore della pompa di calore sulla base di prove effettuate in conformità alla Uni En 14511. Un approccio analogo viene proposto per le pompe di calore a gas, per le quali vengono indicati i valori minimi di Gue (Gas utilization efficiency), sia in fase di riscaldamento (differenziato per le varie tipologie di macchina) sia per la fase di raffrescamento (è dato un valore unico minimo pari a 0.6).

Anche in questo caso sono indicate le norme in base a cui la prestazione deve essere verificata e dichiarata: Uni En 12309-2015 (pompe di calore a gas ad assorbimento) e Uni En 16905 (pompe di calore a gas a motore endotermico). Trattandosi di macchine che prevedono il consumo di gas combustibile, sono forniti anche limiti minimi in materia di emissioni di ossido di azoto in ambiente: 120 mg/kWh per le macchine ad assorbimento, e 240 mg/kWh per quelle a combustione interna. Evidente l'intento di limitare ulteriormente l'inquinamento dell'aria: oltre a una maggior efficienza energetica, si richiede una prestazione ambientale adeguata all'importante incentivo proposto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**PANORAMA
INDUSTRIA**

Mantova, 5 miliardi di gap nelle infrastrutture

«Abbiamo deciso di intitolare la nostra assemblea “Il Futuro è oggi” perché siamo convinti che non si possano posticipare le scelte, non c’è più tempo. Oggi dobbiamo decidere e agire, con lo stesso coraggio che ci ha accompagnato nella nostra storia e che appartiene al Dna degli imprenditori». Edgardo Bianchi, presidente di Confindustria Mantova, ricorda i momenti difficili vissuti dalla fondazione dell’associazione, 75 anni fa: la rinascita post bellica, le tensioni sociali, la grande crisi. E ora «un nemico invisibile a colpire noi come persone e tutto il nostro sistema economico, con una violenza ed un impatto difficilmente prevedibili. All’improvviso ci siamo resi conto di quanto fragile e delicato sia l’equilibrio dell’intero sistema economico mondiale e oggi siamo chiamati, ognuno con le proprie responsabilità, a trovare una concreta soluzione agli enormi problemi che tutti noi stiamo vivendo. È un momento di decisioni fondamentali che determineranno molto probabilmente in quale modo verrà costruito il nostro futuro». Fra i nodi sul tavolo quello delle infrastrutture: «A inizio settembre Confindustria Mantova, insieme ad Ance e Confartigianato, si è fatta carico di redigere un’analisi dettagliata della situazione infrastrutturale mantovana - ricorda Bianchi -. Ne risultava l’enorme gap di cui soffre la nostra provincia, stimato in circa 5 miliardi di euro». La parola chiave è fiducia, «perché non saranno gli incentivi a pioggia a rilanciare l’economia», sottolinea Bianchi. Ma servono le condizioni per crearla. Lo sguardo è all’Europa e alla partita del Recovery fund: ne discutono da Bruxelles Irene Tinagli, presidente della Commissione per i problemi economici e monetari del Parlamento europeo, e da Parigi Carlo Alberto Carnevale Maffè, SDA Bocconi School of management. Una partita che l’Italia non può perdere, ma che «non può ridursi a una somma di progetti senza un disegno chiaro di che società e di che Paese vogliamo essere, dopo che un momento così drammatico ci ha fatti scoprire migliori di quello che pensavamo», ribadisce nelle conclusioni Carlo Bonomi, presidente di Confindustria.

— **B. Ga.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Confindustria Mantova.
Il presidente
Edgardo Bianchi

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

