

Rassegna del 21/05/2019

SCENARIO

21/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10 Mareggiate, spiagge distrutte «Serve una diga trasversale»	Rossi Tonon Andrea	1
21/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Il Porto invia i tre progetti Ora deciderà il ministero	A.Zo.	2
21/05/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8 Pressing sul governo: «Tav, il territorio non può più aspettare»	G.M.C.	3
21/05/2019	Gazzetta del Mezzogiorno	9 «Punta Perotti sarà venduta» Matarrese evita il fallimento - Bari, si al salvataggio Sud Fondi «Punta Perotti verrà venduta»	Scagliarini Massimiliano	4
21/05/2019	Gazzettino	13 Autostrade, sotto inchiesta i viadotti bellunesi dell'A27	Pederiva Angela	6
21/05/2019	Gazzettino Venezia	4 Sciopero e presidi alle entrate dei porti veneziani	...	8
21/05/2019	Gazzettino Venezia	2 «Così ricostruiremo le nostre spiagge» - Spiagge, arriva la sabbia Nuovi arenili in pendenza	Babbo Giuseppe	9
21/05/2019	Giornale di Vicenza	16 Sindaci e categorie "spingono" la Tav «Cantieri subito» - Tav, cantieri del primo lotto entro fine anno	Armeni Giulia	12
21/05/2019	Giornale di Vicenza	16 Il vicepremier dribbla le domande sull'opera	NI.NE.	14
21/05/2019	Il Fatto Quotidiano	10 Cantieri, il Pd resuscita il piano casa di B.	Della Sala Virginia	15
21/05/2019	Italia Oggi	33 Sbloccacantieri, rischio di accordi collusivi	Mascolini Andrea	16
21/05/2019	Nuova Venezia	21 Un nuovo hotel a cinque stelle ingresso verso il museo M9	Chiarin Mitia	17
21/05/2019	Nuova Venezia	16 Palo spezzato, passerella in acqua Il Porto: «Gli scavi non c'entrano»	E.T.	19
21/05/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	10 Inchiesta su due viadotti dell'A27 Autostrade per l'Italia: «Sicuri»	Forzin Alessia	20
21/05/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13 Obbligo di impatto ambientale zero «Sostenibilità, patto col territorio»	...	21
21/05/2019	Piccolo	21 Autovie, emergenza cantieri: 929 veicoli soccorsi sulla A4	M. b.	22
21/05/2019	Sole 24 Ore	4 Confindustria: Europa, lavoro e cantieri nell'agenda per crescere - Lavoro, cantieri, Europa più forte: le sfide di Confindustria per crescere	Picchio Nicoletta	23

Mareggiate, spiagge distrutte

«Serve una diga trasversale»

Sette episodi da ottobre: «Soldi buttati, ora un piano». Il caso alla Camera

dalle casse dei Comuni. Da gennaio allo scorso fine settimana la costa veneta è stata colpita da quattro mareggiate alle quali si sommano le tre tra ottobre e dicembre; e i Comuni del litorale hanno sborsato centinaia di migliaia di euro per porre rimedio. «Soldi che purtroppo abbiamo buttato dalla finestra», è il commento lapidario del sindaco di Jesolo Valerio Zoggia.

La pineta è una delle zone più danneggiate dalla mareggiata di sabato. Ma ci sono anche Bibione Est, Isola Verde, la parte Sud di Pellestrina ed Eraclea. Qui il colpo subito dagli imprenditori è duro: dopo le dimissioni della giunta gli operatori hanno incontrato il commissario per salvare il salvabile in vista dell'estate, riuscendo a stanziare un fondo di circa 70 mila euro di cui un terzo sborsati dal Comune. «Denaro andato via insieme alla sabbia», spiega rammarricato Alessandro Berton, presidente regionale di Unionmare. «Dobbiamo passare dall'emergenza alla progettualità perché il problema del ripascimento non riguarda le singole località ma l'intera costa - riprende - Se una foto della spiaggia di Eraclea devastata

finisse su un giornale tedesco quella sarà per loro l'immagine della costa veneta, per questo va affrontato in un tavolo di coordinamento con Regione, Comuni e operatori».

«Da anni sosteniamo che serve un intervento definitivo, ma per ora non c'è», riprende Zoggia, che immagina come possibile soluzione una nuova diga trasversale simile a quella costruita negli anni Sessanta: «Un modo per rompere le onde». I pennelli sistemati al largo della pineta sembrano infatti non dare i risultati sperati, come invece hanno fatto a Isola Verde: «La loro ricalibratura ci ha salvati - ammette il presidente di Ascot Giorgio Bellemo - ogni anno in Veneto vengono versati per le concessioni allo Stato 11 milioni di euro e potrebbero essere reinvestiti sui territori, tutelando l'ambiente e a vantaggio del settore turistico». Intanto a Jesolo solo per sistemare la spiaggia serviranno almeno un paio di milioni: «Non abbiamo ancora finito di portare tutta la sabbia mangiata dal mare a novembre - conclude il sindaco - Speriamo di trovarne a sufficienza».

Il problema del ripasci-

mento arriva anche alla Camera dei deputati. Ieri la deputata del Pd Sara Moretto si è impegnata a portare il tema a Roma già nei prossimi giorni: «Serve un piano nazionale di tutela», spiega. Qualcosa, come ricorda il presidente della conferenza dei sindaci del litorale Pasqualino Codognotto, a livello sovracomunale si sta in realtà già muovendo da tempo. «Noi come amministrazioni cerchiamo di fare la nostra parte, ma gli organi tecnici ci devono aiutare - spiega - Abbiamo oneri importanti per tenere pulite le spiagge come ci viene richiesto, ma lo stesso non avviene lungo i fiumi, che poi scaricano a mare legno e non solo».

Quello dei detriti è infatti il secondo grande problema da affrontare per le amministrazioni della costa veneta. «Domani le ruspe tornano in spiaggia per la quinta volta dall'inizio dell'anno e i costi salgono», commenta Nicolò D'Este, assessore all'Ambiente di Cavallino-Treporti, Comune che di fatto si trova a dover ripulire ogni volta due coste: quella dell'Adriatico e quella della Laguna.

Andrea Rossi Tonon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lo «scalino»

Così si presenta la spiaggia di Jesolo dopo la violenta mareggiata che ha colpito tutto il litorale veneto sabato sera: danni per centinaia di migliaia di euro

Grandi navi

Il Porto invia i tre progetti Ora deciderà il ministero

Itre studi di fattibilità sono stati inviati dall'Autorità di sistema portuale ieri mattina e dal ministero delle Infrastrutture confermano che sono anche arrivati. Ora dunque la palla della decisione sul futuro delle grandi navi a Venezia torna nelle mani del ministro Danilo Toninelli. Era stato proprio Toninelli, tre mesi fa, a chiedere al Porto, guidato da Pino Musolino, di approfondire tre ipotesi progettuali: un terminal alla bocca di Lido (lato San Nicolò), uno a Malamocco sulla piattaforma del Mose (che però secondo i piani dovrebbe essere rimossa), infine una a Chioggia. Queste ipotesi, secondo il ministro pentastellato, che era partito dalla dozzina di proposte possibili raccolte in un dossier dell'Autorità di sistema, sarebbero le uniche in grado di mettere le navi «fuori della laguna», inteso come lontano dal centro storico di Venezia, concretizzando finalmente il dettato del decreto Clini-Passera del 2012, che vietava il passaggio davanti a piazza San Marco. Chioggia è infatti dentro la laguna, ma il sindaco Alessandro Ferro, che è del M5s, ha dato il suo ok all'ipotesi. Le compagnie, come ha spiegato il direttore di Vtp Galliano Di Marco in commissione comunale, non fanno i salti di gioia per nessuna delle tre, ma potendo scegliere la meno peggiore preferiscono Chioggia, che è raggiungibile anche via terra, a differenza delle altre due. Ora si attende che sia Toninelli a sciogliere la riserva. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Comuni, Provincia, Camera di commercio, sindacati e parlamentari (ma senza M5S) compatti. Documento a Roma

Pressing sul governo: «Tav, il territorio non può più aspettare»

VICENZA Chiedono «garanzie tempestive e risolutive» per il completamento della progettazione dell'opera e il «reperimento delle risorse residue», anche per le parti non ancora finanziate. In sostanza, quindi, chiedono che l'alta velocità-alta capacità ferroviaria nel tratto da Verona a Padova diventi realtà – o per lo meno cantiere – al più presto: «Questo territorio non può più aspettare». Le parole sono del presidente della Camera di commercio di Vicenza, Giorgio Xoccatto, che assieme al presidente della Provincia, Francesco Rucco, e al consigliere provinciale delegato alle Infrastrutture, Valter Orsi, ha presentato ieri il documento di «sostegno al progetto Tav». Il tema, appunto, è quello della Tav in salsa vicentina, ovvero i tre lotti funzionali da Verona a Padova, passando per l'hinterland di Vicenza e il capoluogo stesso. Il documento è il frutto di incontri e riunioni durati due mesi con parlamentari vicentini, categorie economiche, sindaci e rappresentanti delle forze sindacali. E le firme sono lì a testimoniare: ci sono le sigle di principali Comuni attraversati dalla tratta dell'alta velocità ferroviaria (oltre a Vicenza anche Montebelluno Maggiore, Altavilla, Brendola, Montebello, Lonigo, Torri, Grisignano e Grumolo), quelle dei presidenti di tutte le associazioni di categoria, dei segretari delle organizzazioni sindacali, di consiglieri regionali e dei parlamentari in stile bipartisan, dal Pd alla Lega, da Forza Italia a Fratelli d'Italia. Unica assente, tra le principali forze politiche, quella del Movimento 5 stelle: «Non ci hanno dato una risposta – afferma Orsi – ma a mio avviso chi non ha voluto partecipare ha commesso un grave errore, anche solo perché non ha esposto le proprie idee».

Assenze a parte, il succo del documento è il contenuto, che sarà portato all'attenzione di tre ministri: i due vicepremier Luigi Di Maio e Matteo Salvini e il ministro per le Infrastrutture, Danilo Toninelli. «Chiederemo un incontro con tutti i tre ministri – osserva Rucco – ma se non lo otterremo in tempi brevi, cioè appena dopo la tornata elettorale, invieremo il documento alle singole segreterie». Insomma, le richieste del territorio vicentino sulle tavole del Governo ci arriveranno. E saranno precise.

Il testo prende a riferimento lo stato dei tre lotti «vicentini» della Tav, per i quali sono disponibili circa 1,5 miliardi sui 5 miliardi di costo complessivo previsto, con il terzo lotto, da Vicenza a Padova, ancora tutto da disegnare e finanziare. Il testo esplicita, dunque, il «pieno sostegno al progetto di quadruplicamento della linea alta velocità-alta capacità Verona-Padova» ma anche «la forte preoccupazione per lo stallo che caratterizza l'iter amministrativo dei primi due lotti». Da qui le richieste di «proseguire l'iter progettuale al fine di consentire l'apertura dei cantieri» e «avviare la progettazione preliminare del terzo lotto, oltre al reperimento di tutte le risorse residue necessarie». Sui tempi, però, nessuno porta certezze: «Crediamo che per fine anno i cantieri del tratto da Verona a Vicenza possano partire – osserva Xoccatto – ma dobbiamo considerare che ci vorranno almeno sei anni di lavori e questo territorio ha già aspettato molto tempo».

G.M.C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Ente camerale**
Il presidente
Giorgio Xoccatto

BARI, SÌ AL CONCORDATO PREVENTIVO PER «SUD FONDI»

«Punta Perotti sarà venduta»
Matarrese evita il fallimento

SCAGLIARINI A PAGINA 9 >>>



PUNTA PEROTTI
I terreni su cui sorgeva l'ecomostro sono stati impegnati dai Matarrese per consentire alla Sud Fondi di accedere al concordato

LA STORIA INFINITA

L'ECOMOSTRO ABBATTUTO NEL 2006

OLTRE 40 MILIONI DI DEBITI

Gli acquirenti degli appartamenti avevano chiesto il fallimento. E i costruttori hanno avviato un'altra causa con Regione e Comune

Bari, sì al salvataggio Sud Fondi «Punta Perotti verrà venduta»

Il Tribunale apre il concordato: i Matarrese «impegnano» anche i futuri risarcimenti

MASSIMILIANO SCAGLIARINI

● **BARI.** I suoli su cui un tempo sorgeva l'ecomostro di Punta Perotti dovranno essere venduti per pagare i creditori. Ma per convincere i giudici baresi a non far fallire la società Sud Fondi, la famiglia Matarrese ha dovuto «impegnare» anche il risarcimento (al momento solo teorico) che spera di ottenere da ministero dei Beni culturali, Regione e Comune per l'errore nel rilascio del permesso di costruire. È su queste basi, infatti, che la Quarta sezione civile (presidente Simone, estensore Angarano) ha ammesso Sud Fondi alla procedura di concordato preventivo.

Parliamo di quello che è stato uno dei gioielli della corona di Casa Matarrese, per anni alla guida della più importante impresa di costruzioni del Mezzogiorno (anche quella finita nel frattempo in concordato). Dentro Sud Fondi ci sono infatti le due più grosse lottizzazioni previste sulla linea di costa del capoluogo, Punta Perotti (i cui suoli restano, teoricamente, edificabili) e Marbella, sul lungomare Vittorio Veneto accanto al comando provinciale della Finanza, altri 150mila metri cubi, di cui la metà sono appartamenti. I costruttori baresi avevano tentato di salvarla, chiedendo ai giudici di sciogliere il contratto preliminare che dal lontano 1982

obbliga Sud Fondi a vendere quelle aree alla società Marbella (in cui ci sono Matarrese, Bonerba e Telegrafo). Ma il Tribunale ha detto no.

Il fallimento di Sud Fondi era stato chiesto da alcuni creditori, che oltre 15 anni fa avevano comprato appartamenti a Punta Perotti rimanendo con un pugno di mosche. Il Tribunale, ordinando ai Matarrese di depositare 350mila euro per le spese di procedura, ha aperto il procedimento sulla base della seconda versione del piano di concordato (avvocati Vincenzo Chionna e Michele Lobbuono con Ezio Pellicchia nel ruolo di advisor finanziario e Riccardo Strada attestatore), che prevede il pagamento dei debiti privilegiati (3,4 milioni) e del 66% dei debiti chirografari (36,6 milioni). Ma, appunto, nel salvataggio dovranno confluire anche gli eventuali risarcimenti futuri.

A maggio 2012 la Corte europea dei diritti dell'uomo aveva concesso ai Matarrese e alle altre due imprese proprietarie (Mabar e Iema) un risarcimento da 49 milioni per l'illegittima confisca dei suoli disposta in assenza di condanna penale. Poi, dopo il «no» del giudice di primo grado, a fine marzo la Corte d'appello ha nominato tre periti che dovranno stabilire quanto è stato effettivamente speso dai Matarrese (le altre imprese stanno facendo altrettan-

to) per realizzare i fabbricati abbattuti ad aprile 2006: questo perché, appunto, i costruttori ritengono che quanto fin qui incassato non copra il danno effettivo.

La somma in gioco stavolta è 10 volte più grande (siamo nell'ordine dei 500 milioni di euro, secondo la richiesta), ma il nuovo risarcimento è per il momento solo teorico (la Corte si pronuncerà in un secondo momento). Per il momento l'unica certezza è che i curatori del concordato Sud Fondi (avvocato Manuel Virgintino e il commercialista Francesco Campobasso) dovranno procedere alla vendita di Punta Perotti: se (se) arriveranno altri soldi, ne beneficeranno i creditori non privilegiati.

Va detto che questo concordato è strettamente collegato a quello della capogruppo Salvatore Matarrese, creditrice di 24 milioni da Sud Fondi, soldi di cui i commissari avevano sottolineato l'«assoluta problematicità del rispetto dei tempi di realizzo». In effetti, a quasi 4 anni dall'avvio del concordato Matarrese, i creditori dell'impresa non hanno ancora visto un centesimo.



La vicenda Gli «scheletri» demoliti nel 2006 «Troppo vicini al fronte mare»

La realizzazione dei palazzi di Punta Perotti, 300mila metri cubi da realizzare sul lungomare di Bari, cominciò nel 1995 sulla base di una lottizzazione approvata in consiglio Comunale l'11 maggio 1992. Il 17 marzo del 1997 la Procura presso la Pretura circondariale ne ordinò il sequestro ipotizzando reati edilizi: tutte le sentenze successive, pur riconoscendo l'abusivismo delle opere perché non conformi alla legge (la «Galasso» che impone una distanza minima dal mare), hanno infatti assolto i costruttori che proprio per questo hanno poi chiesto e ottenuto la condanna dello Stato. La vicenda si chiuse in Cassazione a gennaio 2001 con la conferma della confisca che la Corte d'Appello aveva revocato. Di qui il ricorso alla Corte di Strasburgo, che per quella confisca condannò l'Italia: nel frattempo, ad aprile 2006, i palazzi sono stati demoliti. Nel frattempo, pur essendo stata revocata la confisca, i suoli di Punta Perotti sono rimasti nelle mani del Comune che da anni li ha trasformati in un parco pubblico. I suoli sono sempre edificabili in base al piano regolatore di Bari, ma a impedire una nuova lottizzazione ci sono gli stessi vincoli ambientali che 13 anni fa condussero alla demolizione: i palazzi erano troppo vicini alla linea di costa.



ORA C'È UN PARCO L'abbattimento dei palazzi di Punta Perotti nell'aprile 2006

Autostrade, sotto inchiesta i viadotti bellunesi dell'A27

► La Procura di Avellino acquisisce le carte sulle barriere di Ponte nelle Alpi e Rio Salere ► Nel mirino l'elasticità dei nuovi parapetti La società: «Totale sicurezza e regolarità»

INDAGINI SCATURITE DAGLI ACCERTAMENTI SULLA TRAGEDIA DELL'ACQUALONGA IN IRPINIA, CHE NEL 2013 CAUSÒ 40 VITTIME

INFRASTRUTTURE

VENEZIA Si allunga fino al Veneto l'inchiesta condotta in Campania sui viadotti autostradali. Nell'ambito del secondo filone, scaturito dalla prima indagine sulla tragedia dell'Acqualonga lungo l'A16 (in cui il 28 luglio 2013 morirono 40 occupanti di una corriera precipitata nella scarpata), la Procura di Avellino ha notificato alla società Autostrade per l'Italia una «richiesta di esibizione e consegna documentazione» in relazione alle barriere laterali di due ponti dell'A27: si tratta di quelli di Rio Salere e Ponte nelle Alpi, situati nell'omonimo Comune bellunese, ora oggetto di approfondimenti per verificare l'adeguatezza degli ancoraggi dei new jersey. Ma in una nota la concessionaria, parte del gruppo Atlantia e dunque controllata dalla famiglia Benetton, ribadisce «la piena sicurezza e la totale regolarità» dell'infrastruttura.

IL SEQUESTRO

Per quanto riguarda il versante irpino, nelle scorse settimane il giudice per le indagini preliminari Fabrizio Ciccone ha accolto l'istanza del procuratore Rosario Cantelmo e del sostituto Cecilia Anecchini, disponendo il sequestro preventivo (senza però limitazioni alla viabilità) dei parapetti

posti lungo la Napoli-Canosa tra gli svincoli di Candela e Benevento. Il gip ha ritenuto al momento fondato il rischio che siano state installate costruzioni «non idonee ad assolvere alla loro funzione tipica di minimizzare il danno dei veicoli», con il «concreto pericolo che il perdurare della circolazione sui viadotti in questione possa protrarre una situazione di scarsa sicurezza stradale». I riscontri e le testimonianze raccolti durante questa attività hanno indotto gli inquirenti ad accertare se la stessa ipotesi valga pure per la Venezia-Belluno ed in particolare per i manufatti bellunesi di Rio Salere e Ponte nelle Alpi, oggetto fra 2014 e 2015 di un intervento di manutenzione, deciso proprio in seguito alla sciagura del pullman e consistito nella sostituzione delle staffe Liebig con un sistema a barre filettate, ritenute meno predisposte all'usura e al degrado.

IL PARERE

All'inizio del 2019 il Consiglio superiore dei lavori pubblici, cioè il massimo organo consultivo del ministero delle Infrastrutture, ha emesso un parere interlocutorio di fronte alla domanda di compatibilità avanzata da Autostrade, evidenziando la necessità di ottenere maggiore documentazione tecnica e in particolare i risultati dei crash test. Questi ultimi sono stati trasmessi a febbraio, con esito ritenuto positivo dalla società, anche se il responso emesso dall'autorità l'11 aprile non le è stato ancora inviato, tanto che la settimana scorsa è stata formulata una richiesta di accesso agli atti. Resta però da sciogliere un diri-

mente nodo tecnico, riguardante l'elasticità delle barriere, per capire se davvero siano troppo rigide nell'assorbire l'urto di un veicolo in caso di schianto.

DOMANDE E RISPOSTE

Paolo Vendramini, sindaco uscente e ricandidato di Ponte nelle Alpi, attende risposte alle domande inevitabilmente suscitate nell'opinione pubblica dalla notizia dell'inchiesta: «Dopo la tempesta Vaia siamo intervenuti in sopralluogo su tutti i ponti di competenza comunale, per cui ci aspettiamo che la magistratura e la concessionaria facciano altrettanto per quanto spetta loro lungo l'A27». Autostrade, oltre a precisare che le iniziative adottate sulle strutture «sono state finalizzate per migliorarne la durabilità, a parità di prestazioni», sottolinea in un comunicato: «Gli interventi sono stati realizzati dalle locali Direzioni di tronco di Aspi, nell'ambito delle proprie prerogative e a seguito di uno studio approfondito, commissionato a un pool di esperti accademici del settore. Tale configurazione ha superato i crash test, che hanno confermato il massimo standard di contenimento delle barriere, ed è stata omologata ai sensi della normativa europea (con certificazione CE delle barriere), al pari dei materiali di fissaggio utilizzati». Non più resina, bensì malta cementizia, che secondo la società «garantisce un'efficacia analoga o superiore» senza «differenza di costo», definito peraltro «assolutamente marginale» rispetto all'intervento complessivo.

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA





VENEZIA-BELLUNO
Il viadotto di Ponte nelle Alpi lungo l'A27 è stato costruito fra il 1989 e il 1994, ma sotto la lente è finito un intervento più recente di manutenzione, realizzato fra 2014 e 2015

La protesta giovedì 23 maggio

Sciopero e presidi alle entrate dei porti veneziani

MESTRE Ventiquattro ore di sciopero nazionale dei porti proclamate da Cgil, Cisl e Uil di categoria per giovedì 23 maggio. Lo stato di agitazione riguarda tutti i lavoratori, delle imprese dei terminal e delle Autorità di sistema portuale per denunciare lo «stallo della trattativa di rinnovo del Contratto nazionale di lavoro dei porti». I Sindacati lamentano il «mutamento genetico in atto» a causa dell'ingresso nei terminal di compagnie di navigazione e fondi finanziari che starebbero imponendo pesanti riorganizzazioni di lavoro, anche a scapito della sicurezza, e tagli ai trattamenti economici e ai diritti. A fronte di questa situazione, lamentano Cgil, Cisl e Uil, il Governo e il ministero dei Trasporti «sembrano perseguire una strategia di destrutturazione del sistema di regole». In questi giorni a Venezia e a Chioggia si stanno tenendo assemblee per preparare la protesta con i presidi in varie strade che portano agli scali - a Porto Marghera, come a Chioggia o anche Venezia - e che potrebbero provocare disagi alla viabilità.



Maltempo sul litorale Piano d'emergenza per la sabbia



«Così ricostruiremo le nostre spiagge»

JESOLO Corsa contro il tempo per ricostruire le spiagge devastate

Alle pagine II e III

Il maltempo, l'ambiente
Spiagge, arriva la sabbia
Nuovi arenili in pendenza

►Dieci giorni di tempo per ricostituire il litorale devastato dalle mareggiate in vista della stagione. L'assessore regionale: «Abbiamo riserve per l'emergenza»

**IL BAGNASCIUGA
 SARA' DEGRADANTE
 PER RECUPERARE
 UN PO' DI SPAZIO
 PER GLI STABILIMENTI
 BALNEARI**

**IERI SOPRALLUOGO
 A JESOLO
 INTERVENTI
 D'URGENZA
 ANCHE A ERACLEA
 E SOTTOMARINA**

SPIAGGE DEVASTATE

JESOLO «Sembra una battaglia senza fine, ma in ogni caso siamo già al lavoro per ripristinare la spiaggia». Le parole, pronunciate dopo un sopralluogo sulla spiaggia e una riunione tecnica, sono quelle di Renato Cattai, presidente di Federconsorzi, la confederazione che rappresenta gli stabilimenti balneari jesolani. Dopo la mareggiata di sabato notte, la macchina operativa per ripristinare l'arenile è già ripartita. Soprattutto nella zona della pineta, quella più danneggiata dalle

onde e dall'alta marea.

IL SOPRALLUOGO

Già ieri mattina i tecnici hanno fatto le prime stime della sabbia nuovamente inghiottita dal mare. Impietoso il primo responso, che fa riferimento a circa 10mila metri cubi di sabbia spartiti. Una cifra che diventerà definitiva solo quando il mare si sarà calmato. Quanto comunque le operazioni di ripascimento saranno già state avviate. Con l'obiettivo di concludere il ripristino al massimo per i primi giorni di giugno. E ovviamente di rendere la spiaggia perfettamente at-

trezzata. Per questo verrà utilizzata la sabbia tenuta a riserva. Ma non solo. Una volta passata l'ondata di maltempo se verrà riscontrato che la sabbia erosa è stata depositata a pochi metri dalla riva, la stessa sabbia potrà



essere recuperata grazie a delle autorizzazioni già nelle mani di Federconsorzi. «Probabilmente questi quantitativi non basteranno viste le ripetute mareggiate che abbiamo registrato negli ultimi mesi – commenta Cattai – ma in ogni ci permetteranno di dare una risposta importante».

IL RECUPERO

Del resto con tutte le mareggiate registrate dallo scorso autunno ad oggi, è stato stimato che solo nella spiaggia di Jesolo sono stati persi circa 80mila metri cubi di sabbia. Come fare dunque per recuperarli? E soprattutto come faranno gli operatori balneari a garantire tutti i posti spiaggia previsti? «Nei prossimi giorni faremo tutte le valutazioni del caso – dice sempre Cattai – se necessario degraderemo maggiormente la battigia verso il mare, in questo modo sarà possibile recuperare lo spazio per qualche fila in più di ombrelloni. La situazione non è delle migliori, però stiamo facendo di tutto per ripristinare la spiaggia nel migliore dei modi, sono sicuro che ci riusciremo». E in questo senso la Regione ha già assicurato che farà la propria parte, utilizzando delle riserve di sabbia già a disposizione. Nel caso di Jesolo circa 25 mila metri cubi.

LE RISERVE DELLA REGIONE

«Altri 15 mila saranno impiegati a Eraclea Mare – annuncia l'assessore regionale all'Ambiente, Gianpaolo Bottacin – e ancora 25 mila a Sottomarina. Si tratta di quantitativi che permetteranno alle spiagge di essere operative. Quando inizieranno i lavori? Non appena sarà passato il maltempo, non possiamo permetterci di perdere altra sabbia. Serviranno comunque dieci giorni lavorativi. Quanto accaduto sabato notte è la risposta naturale ai tanti fenomeni che da tempo criticavano la scelta di avviare l'intervento di ripascimento dopo la metà di maggio. Se avessimo ascoltato quelle richieste, la situazione oggi sarebbe disastrosa. E in questo senso ricordo che solo pochi giorni fa siamo stati accusati, con tanto di interrogazione in Regione, perché i lavori stavano proseguendo nonostante il maltempo: stavamo semplicemente mettendo in sicurezza la sabbia che ci serve per il ripascimento a Jesolo in previsione della mareggiata di sabato scorso. In caso contrario il rischio era quello di perderla, con conseguenza facilmente immaginabili».

I PENNELLI AMARE

E se in futuro, sulla spiaggia di Jesolo è attesa la realizzazione dei nuovi pennelli a mare, sia dal-

la Regione ma anche dai privati grazie ad un accordo pubblico-privato, Bottacin sostiene che il ripascimento meccanico difficilmente potrà essere sostituito. «A Sottomarina i danni sono stati ingenti – aggiunge l'assessore – eppure è presente una diga soffolta. Anche a Jesolo, nonostante i nuovi pennelli mare già realizzati, l'erosione non è mancata. Le barriere strutturali possono attenuare il fenomeno, ma il pascimento dovrà esserci sempre. Non lo dico io, ma l'Università di Padova con il professor Ruol al quale abbiamo commissionato degli studi specifici. E in questa direzione ci siamo muovendo, elaborando in piano di difesa complessivo». A seguire la situazione è anche il sindaco Valerio Zoggia «Ci sono stati degli incontri con i nostri tecnici e i concessionari – spiega – al momento è difficile dire quanta sabbia è sparita, anche se i segni dell'erosione sono evidenti. Ci sono delle riserve di sabbia che saranno utilizzate, ma dalla prossima settimana, quando passerà il maltempo. Non possiamo fare altrimenti». In attesa, sempre delle opere di difesa strutturali. «La competenza è della Regione – conclude Zoggia – ne sentiamo parlare da anni, è arrivato il tempo delle risposte».

Giuseppe Babbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA SITUAZIONE A Jesolo è corsa contro il tempo per cercare di ripristinare la spiaggia dopo la mareggiata di sabato scorso. Le ruspe sono già al lavoro e la Regione ha assicurato la messa a disposizione delle riserve.

Tommaso Biondo/Nuove Tecniche



AL LAVORO Cumuli di sabbia nuova trasportati sull'arenile di Cortellazzo

GRANDI OPERE

Sindaci e categorie
"spingono" la Tav
«Cantieri subito»

PAG 16

INFRASTRUTTURE. Sottoscritto il primo documento unitario vicentino per rilanciare l'alta velocità, ma resta da colmare la progettazione dell'ultimo stralcio verso Padova

Tav, cantieri del primo lotto entro fine anno

L'avvio dei lavori per il 2019 è tra i punti dell'intesa firmata da sindaci, parlamentari e parti economiche per fare pressing sul Governo. Assenti i Cinque Stelle

Puntiamo ad incontrare Toninelli, Di Maio e Salvini già entro il mese di giugno

FRANCESCO RUCCO
SINDACO DI VICENZA

Opera strategica, rivoluzione nel modo di muoversi, lavorare e vivere

GIORGIO XOCCATO
PRESIDENTE CAMERA DI COMMERCIO

Giulia Armeni

Fare presto, fare adesso. O almeno entro l'anno, se è vero che i primi cantieri della Tav potrebbero essere picchettati già negli ultimi mesi del 2019. Nel giorno della visita a Gambellara del vice premier pentastellato Luigi Di Maio il fronte berico pro Tav si compatta e sfodera l'artiglieria pesante.

Alleggerita, però, in un documento sottoscritto dai sindaci della tratta vicentina dell'alta velocità, che assieme ai presidenti delle associazioni di categoria, ai sindacati e ai consiglieri regionali e parlamentari berici - meno i grillini - hanno dato alle stampe una memoria che guarda al futuro. E che chiede a gran voce all'esecutivo, al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli e ai capi politici di Lega e Cinque Stelle Matteo Salvini e Luigi Di Maio in particolare, il "pieno sostegno al progetto fondamentale e strategico di quadruplicamento della linea Av/Ac Verona-Padova".

Un progetto da 5,2 miliardi di euro che però al momento, ufficialmente, non è coperto economicamente nemmeno per la metà. A rendere nota l'intesa messa nero su bianco dopo gli "stati generali" della Tav vicentina riunitisi lo scorso

11 marzo è Francesco Rucco, che nella duplice veste di primo cittadino e di presidente della Provincia ieri mattina a palazzo Nievo ha premuto ufficialmente il bottone sull'azione «di pressing al Governo».

L'obiettivo, condiviso con il consigliere delegato alle grandi infrastrutture Valter Orsi e il presidente della Camera di commercio Giorgio Xoccatto, è cavalcare quel «raggio di sole nel buio assoluto» che sono le parole di Toninelli, ovvero che la Brescia-Padova «si farà».

In attesa di portare in città i vertici di Rfi per fare il punto sugli aspetti operativi - tra cui proprio la possibile partenza del primo stralcio Verona-bivio Vicenza in chiusura d'anno - e di farsi ricevere nei palazzi romani «a fine giugno, dopo le elezioni», le cinque pagine della lettera firmata dai primi cittadini di Lonigo, Montebello, Brendola, Montecchio, Altavilla, Vicenza, Torri di Quartesolo, Grumolo delle Abbadesse e Grisignano sono l'occasione per riscrivere le tappe della travagliata storia del corridoio ferroviario 5 Lione- Kiev. Quella di cui, almeno nel capitolo berico, si parla già dal 2010, come ricorda Xoccatto: «Per questo ora speriamo che l'apertura di Toninelli

non sia solo un abbaglio, non serve ricordare quanto quest'opera sia strategica, una piccola grande rivoluzione del modo di muoversi, di lavorare e di vivere».

Ad entrare nel merito del documento, siglato anche da Confindustria, Confartigianato, Confagricoltura e Coldiretti, Ascom, Apindustria e Cna, è Valter Orsi, che esprime preoccupazione per il «gap del 3° lotto»: ovvero il segmento finale, dall'uscita della stazione di Vicenza a quella di Padova, dei 76,5 chilometri complessivi di tracciato veneto. Quello per cui, ad oggi, non esiste che uno studio di fattibilità e solo un preventivo di 1.316 milioni di euro. «Per il primo e il secondo lotto si ipotizza una durata dei lavori di 6 anni e per questo è fondamentale un'accelerazione», insiste Orsi. Per il troncone tra la stazione veronese e l'ingresso berico sono infatti già stati finanziati 1.364 milioni sui 2.790 pre-



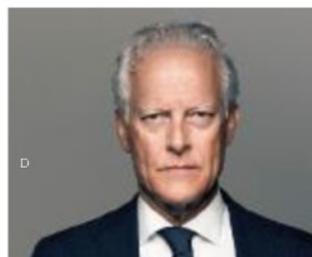
visti, mentre per il secondo, denominato "attraversamento di Vicenza" (tra Ponte Alto e l'uscita dello scalo ferroviario cittadino), sono stati messi sul piatto 150 milioni sugli 805 necessari per l'intervento.

Alla compagine giallo verde la missiva chiede dunque di "proseguire e completare l'iter tecnico- amministrativo di tutti i lotti, consentendo l'apertura dei cantieri del primo e avviando sollecitamente la progettazione preliminare del terzo". Peccato che, tra i nomi dei parlamentari e dei consiglieri regionali in calce alla dichiarazione scritta, manchino all'appello quelli dei rappresentanti vicentini dell'ala Cinque Stelle. Fare presto, ma non prima dell'appuntamento elettorale europeo del 26 maggio. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un rendering del progetto dell'alta velocità/ alta capacità che ridisegna la stazione ferroviaria di Vicenza. ARCHIVIO



LA REAZIONE. Il consigliere regionale Berti spiega la posizione del M5s

Il vicepremier dribblla le domande sull'opera

Interpellato sullo stato di avanzamento o meno Di Maio non risponde «Adesso devo scappare»

Scusi ministro il progetto della Tav veneta avanza? «Mi dispiace, ma devo scappare». Cinque parole che sono di certo più lunghe di un «Sì» o di un «No». Luigi Di Maio preferisce il dribbling. Il vicepremier, presente ieri a Gambellara (vedi la pagina a fianco) per presentare agli imprenditori veneti il sito incentivi.gov.it in una nuova tappa di «Wiki Imprese», non replica sull'avanzamento dell'alta velocità. Interpellato a margine dell'incontro, il leader del Movimento 5 stelle si allontana, si fa scattare due foto con alcuni candidati sindaci del Vicentino, sale in macchina e accelera per andarsene.

Difficile, dunque, sapere quale sia la posizione del Movimento 5 stelle, anche se nei giorni scorsi si era espresso sul punto il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. «L'analisi costi-benefici sarà resa nota a breve, ma non ha mai rallentato l'opera. Semmai l'ha migliorata in quanto efficienza e sostenibilità». C'è chi ci vede il bicchiere mezzo vuoto («Alta velocità virtuale») e chi, invece,

quello pieno: «Utilizzare tecnologie che permettano la circolazione di tutte le tipologie di treni». In altre parole: linea inter-operabile, come richiesto in fase di osservazioni da parte di diversi enti.

A fare chiarezza è anche il consigliere regionale del Movimento 5 stelle Jacopo Berti. Per quanto riguarda il tratto fino a Verona «tutto è fermo, in quanto ci sono 310 prescrizioni ambientali che devono essere recepite. Sono questioni tecniche». Sulla Verona-Vicenza, invece, «siamo ancora in progettazione. Noi abbiamo sempre portato avanti la posizione di ampliamento della linea storica. Con un raddrizzamento delle curve, un quadruplicamento o triplicamento dei binari in alcune zone si possono ottenere gli stessi risultati. Il costo sarebbe diminuito di moltissimo e il consumo del suolo verrebbe abbattuto».

L'esempio di Berti è la «Padova-Mestre», ma, guardando al recente progetto l'esempio è proprio la Vicenza-Padova il cui progetto per la realizzazione dell'alta velocità prevede il raddoppio e non una nuova linea. ● **NI.NE.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il vicepremier Luigi Di Maio non ha risposto sull'alta velocità



EMENDAMENTI

Metodo Aumento delle volumetrie con la scusa della "rigenerazione urbana"

Cantieri, il Pd resuscita il piano casa di B.

» VIRGINIA DELLA SALA

È un emendamento al decreto Sblocca Cantieri, che oggi torna in discussione in commissioni Lavori pubblici e Ambiente del Senato in attesa dei pareri mancanti sugli emendamenti (il provvedimento dovrebbe poi arrivare in Aula per il 28 maggio, subito dopo il voto delle Europee) ed è a firma Pd: a segnalarlo è il portavoce dei Verdi, Angelo Bonelli. "Resuscita il Piano Casa di Berlusconi - spiega - Non è un piano 'consuma suolo' ma 'divora suolo'".

CON LA SCUSA della rigenerazione urbana, infatti, si dà la possibilità di aumentare le volumetrie degli edifici, cambiarne la destinazione d'uso, riallocarli, riposizionarli in deroga alle norme e anche ricevendo agevolazioni economiche. Una norma che riguarda sia gli edifici pubblici che quelli privati. Unico limite, il rispetto dei soli vincoli artistici nel caso di edifici storici. L'emendamento all'articolo 5 è a firma dei parlamentari Pd Margiotta, Ferrazzi, Messina, Mirabelli, Sudano, Astorre, D'Arienzio e Nencini e prevede l'introduzione di un "Piano nazionale di rigenerazione urbana" che negli intenti, seppur vaghi e quindi suscettibili di eccessiva libertà di interpretazione, è anche condivisibile: auspica infatti la "messa in sicurezza", la "manutenzione" e la "rigenerazione" del patrimonio edilizio pubblico e privato, si immagina la "rivitalizzazione dei centri storici", prevede la "rivitalizzazione degli spazi pubblici e del verde urbano", ma mira anche a "tutelare i centri storici dalle distorsioni causate dalla pressione turistica e la riduzione dei

residenti" oppure a "tutelare i centri urbani dal degrado causato dai processi di desertificazione delle attività produttive e commerciali". E mette anche nero su bianco la previsione di un fondo di 100 milioni l'anno dal 2020 al 2039 per gli interventi che riguardano il comparto pubblico.

I COMUNI, secondo la norma, dovranno adeguarsi al piano. E qui viene il bello. Per farlo, dovranno adottare disposizioni anche legislative per permettere l'avvio di tutta una serie di progetti di recupero che, però, somigliano molto ad un aumento del consumo di suolo mascherato. Tradotto: più cemento, più spazio occupato dagli edifici ma con la scusa della riqualificazione urbana.

C'è, ad esempio, la possibilità di avere una volumetria "premiabile" in più fino al 20 per cento della struttura per gli edifici residenziali fino a 1000 metri quadrati di superficie pavimentata (la base dell'edificio, in sostanza) e per quelli non residenziali fino a 2500 metri quadrati. C'è la possibilità di "delocalizzare" le volumetrie di un edificio da riqualificare, nella stessa area o di spostarle e frammentarle. La demolizione e la ricostruzione sono viste come "ristrutturazione edilizia", o meglio, "rottamazione edilizia". E se approvato dal comune, questo potrà avvenire anche nei centri storici con tanto di incentivi fiscali per i quali si ipotizzano maggiori oneri pari a 500 milioni di euro a partire dal 2020 "a valere sulle maggiori risorse derivanti da interventi di razionalizzazione e revisione della spesa pubblica".



La scheda

■ IL DECRETO

Sblocca Cantieri è all'esame delle Commissioni Lavori Pubblici e Ambiente del Senato. Oggi torna in discussione e dovrebbe arrivare in aula nel pomeriggio di martedì 28 maggio



LE OSSERVAZIONI DELL'ANAC SUL DECRETO LEGGE

Sbloccacantieri, rischio di accordi collusivi

Rischio di accordi collusivi in gara con il divieto di subappalto al concorrente che ha partecipato alla gara; effetti di farraginosità delle procedure con l'adozione della procedura aperta oltre i 200 mila euro; quadro normativo confuso con il regolamento che lascia in vigore alcune linee guida; negativa l'estensione a 15 anni del periodo documentabile per la qualificazione delle imprese.

Sono queste le osservazioni principali contenute nel documento emesso dall'Anac sul decreto legge 18 aprile 2019 n. 32 «sblocca cantieri» che, preliminarmente evidenzia il serio rischio che «al continuo mutamento delle norme di settore, consegua un non corretto esercizio dell'azione amministrativa nel settore contrattuale pubblico». Il suggerimento è quello di prestare particolare attenzione al coordinamento generale della materia, limitando gli interventi urgenti su materie critiche (perché complesse o perché hanno grande impatto sul mercato). Sul ritorno al regolamento «unico» le censure dell'Anac relative alla fase transitoria, dovrebbero essere superate da alcune proposte emendative cui sta lavorando il Governo, ma rimangono le perplessità sul fatto che il regolamento emanando «cristallizza» le linee guida emanate e non consente una loro modifica. Da qui deriva, ad avviso dell'Anac, un «quadro normativo confuso e poco chiaro, con evidenti difficoltà applicative delle disposizioni del Codice e delle correlate linee guida da parte degli operatori del settore, vanificando di fatto le finalità di semplificazione e speditezza dell'azione amministrativa». Incoerente, dice l'Anac, è poi la scelta di introdurre nuove linee guida sui requisiti aggiuntivi per le imprese in concordato, visto che tutta la disciplina attuativa del codice dovrebbe finire nel regolamento; per questo l'Anac ritiene «necessaria una attenta riflessione sulle possibili conseguenze derivanti da una previsione, come quella dell'art. 216, comma 27-octies del Codice».

Alta nota dolente è la nuova regolamentazione delle procedure «sotto soglia» per la quale viene evidenziato che le modifiche apportate «rischiano

di non centrare gli obiettivi di snellimento e semplificazione che la novella si prefigge». In particolare prevedere procedure aperte sopra i 200 mila euro è cosa che crea «complessità legate alla gestione di procedure molto partecipate»; inoltre gli effetti acceleratori della preferenza accordata al criterio del prezzo più basso «potrebbero rivelarsi di scarso rilievo in quanto impattanti su una percentuale non significativa di affidamenti e potrebbero essere in parte neutralizzati dalla reintroduzione dell'appalto integrato che implica l'utilizzo del criterio o.e.p.v.».

Critiche vengono mosse anche all'inversione procedimentale: «implica l'appesantimento procedurale del secondo calcolo della soglia di anomalia, favorisce l'aumento del contenzioso e lascia margini per manovre in grado di condizionare gli esiti dell'affidamento, in sede di soccorso istruttorio, da parte di operatori economici non utilmente collocati in graduatoria e soggetti al controllo dei requisiti». Sulle cause di esclusione, oggetto di numerosi emendamenti in commissione, viene suggerito – fra le altre cose – di richiamare il carattere di gravità della violazione, in ossequio al principio di proporzionalità, per l'esclusione facoltativa in caso di inottemperanza agli obblighi di pagamento di imposte e tasse. Sull'estensione da 10 a 15 del periodo documentabile per le attestazioni SOA l'Anac rileva che «rischia di aprire il mercato ad imprese non in possesso delle competenze tecniche più aggiornate o addirittura non attive, con conseguente alterazione della concorrenza». Infine sul subappalto l'eliminazione del divieto di subappalto in favore del concorrente (art. 105 comma 4 lett. a) del codice) «potrebbe stimolare accordi collusivi in fase di gara, che sfociano in cospicue «spartizioni» in fase di esecuzione». Mentre l'innalzamento della quota di affidamento subappaltabile (dal 30 al 50%) e la completa eliminazione della verifica dei requisiti del subappaltatore in gara non rispondono alle osservazioni avanzate in sede di procedura di infrazione.

Andrea Mascolini

—© Riproduzione riservata—■



TRA LE VIE CARDUCCI E PASCOLI

Un nuovo hotel a cinque stelle ingresso verso il museo M9

Depositata in Comune la richiesta di cambio di destinazione d'uso dell'ex Tim Plinio Danieli e lo studio Sauerbruch e Hutton di nuovo al lavoro assieme

Mitìa Chiarin

Un nuovo hotel a cinque stelle in pieno centro a Mestre, con l'entrata che guarda verso il museo M9.

Una richiesta di cambio di destinazione d'uso è stata depositata in Comune, nei giorni scorsi, dai professionisti che lavorano per la Serenissima Sgr, il fondo veronese, proprietario dell'edificio all'angolo tra via Carducci e via Pascoli che fino a qualche mese fa ha ospitato gli uffici della Tim. Ora quel grande palazzo di cinque piani sul retro della Tim, ancora insediata nell'edificio fronte via Carducci (di proprietà della Beni Stabili) si candida a diventare un albergo a cinque stelle, il primo di Mestre.

I professionisti che portano avanti il progetto sono legati a doppio filo con il vicino museo del Novecento.

Il ruolo di coordinatore del progetto lo ha assunto l'architetto Plinio Danieli, uno dei "motori" della campagna di acquisti avviata dieci anni fa dalla Fondazione di Venezia per acquisire i terreni dove realizzare il museo, aperto dal primo dicembre scorso.

Con lui ci sarà la coppia di

archistar anglo tedesca, Matthias Sauerbruch e Louisa Hutton, che firmeranno l'architettura dell'edificio, probabilmente con nuovi colpi di colore, sulla scia del lavoro fatto al museo M9.

«Ci stanno lavorando e sicuramente il loro dovrà essere un segno architettonico molto forte», spiega Danieli. «Non sappiamo ancora se riproporranno il tema delle piastrelle colorate o prenderanno altre strade». È della partita anche lo studio di ingegneria F&M di Sandro Favero (ex socio di Milan).

Il primo passo, continua il professionista, è la presentazione della domanda di cambio di destinazione d'uso del palazzo che dovrebbe passare, se arriverà l'ok del Comune, da una destinazione di servizi a quella alberghiera. «Il cambio di destinazione si porta dietro un importante beneficio pubblico, che è valutabile in circa il 50 per cento del valore dell'operazione che stiamo studiando in questi giorni», continua Danieli.

Il professionista, per il momento, non azzarda date sul via ai cantieri. «Ora attendiamo di capire i tempi che avrà la pratica di cambio d'uso con il Comune di Venezia per poi programmare i lavori», dice l'architetto. «Sarà

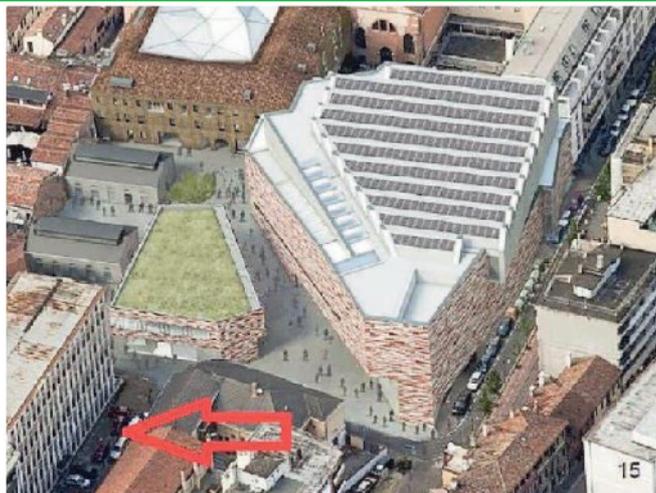
un cinque stelle con non meno di 130 camere perché è questo lo standard per strutture di questo livello», continua a spiegare il professionista, noto in città anche per realizzato l'hotel Laguna Palace, poi ceduto alla catena alberghiera Nh, in viale Ancona, riqualificando tutta la zona a lato di via Torino.

La proprietà, il fondo fiduciario Serenissima Sgr, dal gennaio 2017 è controllato dalla Centrale Finanziaria Generale Spa, che ha acquisito il 94,6 per cento delle quote che erano del gruppo A4 Holding (l'ex Autostrada Brescia Padova) e da tempo investe nel settore alberghiero.

Danieli spiega l'edificio non sarà abbattuto, da quel che si capisce, ma sarà rimosso a nuovo completamente. La struttura risale al 1963. Poche le demolizioni previste nell'area, a parte i lavori interni che saranno massicci. Sarà demolito un vecchio magazzino a ridosso del palazzo in modo tale da creare un collegamento pedonale tra via Meucci, la corte del nuovo museo M9, lato via Pascoli, e la futura entrata all'albergo a cinque stelle. Allargando gli spazi del centro attorno al distretto. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Il distretto M9 dall'alto: la freccia indica il palazzo dell'ex Tim

PONTONE ACTV AL TRONCHETTO

Palo spezzato, passerella in acqua Il Porto: «Gli scavi non c'entrano»

Si è spezzato di netto, nella parte affondata nel fango uno dei pali di legno del pontone di ormeggio dell'imbarcadero Actv del Tronchetto, trascinando con sé anche gli altri, rimasti invece integri, e trascinando così anche la passerella di accesso, finita in acqua.

È questa la «diagnosi» che Actv avrebbe fatto dell'incidente avvenuto sabato notte, alle 4 del mattino e che non ha avuto conseguenze per l'incolumità dei passeggeri, solo perché a quell'ora il pontile era deserto.

Un fatto molto strano, e che si fa fatica a spiegare, anche perché i pali non presenterebbero segni di usura pronunciata, come avviene in caso di lunga permanenza in acqua, anche per l'azione delle teredini, i parassiti acquei del legno.

Il pontone dovrebbe comunque essere rimesso in funzione nel giro di un paio di giorni. Nei giorni scorsi, nel canale antistante l'imbarcadero era in azione i mezzi dell'Autorità Portuale di Venezia per dragare fanghi per consentire così di aumentare la profondità dei fondali e consentire un passaggio più agevole per le navi da crociera che attraccano e partono dalla Marittima.

Da parte sua il Porto fa sapere che si trattava di un'attività di manutenzione ordinaria di escavo, rimuovendo in particolare una piccola cunetta di sedimentazione sul fondale, a una di-

stanza di oltre 100 metri dall'imbarcadero dell'Actv. Per questo lo scavo dei fanghi a giudizio del Porto non può avere alcuna relazione con il crollo di parte dei pali dell'imbarcadero dell'Actv e con il loro danneggiamento. «Bisogna verificare a fondo. Dopo l'incidente all'imbarcadero» sottolinea l'urbanista e ambientalista Stefano Boato, «quando, quanto e dove sono stati fatti gli scavi dei canali al Tronchetto rispetto alle batimetrie della laguna. Inoltre come risultano essere i fondali nel piano portuale del 1908 (mai variato) in rapporto alla città e chi ha autorizzato lo scavo profondo per far accedere le grandi navi. E da sapere anche dove hanno portato i fanghi (inquinati a che livello: B, C, oltre C)». Resta comunque anche il problema generale della manutenzione degli imbarcaderi Actv e del loro costo. Da settimane fermi ad esempio i lavori sullo scheletro di legno sul quale dovrà sorgere il nuovo terminal Actv in piazzale Roma: smantellata a settembre la vecchia fermata del GiraCittà per il Lido e della Linea 1, da mesi pendolari e turisti si trovano a condividere i due piccoli, scomodi e decentrati pontili al termine della fondamenta di Santa Chiara e a Sant'Andrea, sotto il people mover (Giracittà), e la Linea 3 per Murano. —

E. T.



La passerella crollata all'imbarcadero. A destra, un vaporetto



Inchiesta su due viadotti dell'A27 Autostrade per l'Italia: «Sicuri»

La Procura di Avellino ha chiesto al gruppo la documentazione dei lavori eseguiti sulle barriere laterali

Alessia Forzin

PONTE NELLE ALPI. Parte dalla Procura di Avellino ma si allarga al Veneto l'inchiesta sulle barriere laterali dei viadotti autostradali. L'attenzione della Procura campana si è concentrata sui viadotti Rio Salere e Ponte nelle Alpi, che si trovano lungo la A27 Mestre - Belluno. Il procuratore capo Rosario Cantelmo e il sostituto procuratore Cecilia Anecchino hanno notificato ad Autostrade per l'Italia la richiesta di consegnare la documentazione sugli interventi effettuati sulle barriere laterali dei due viadotti. La preoccupazione riguarda la capacità dei new jersey in cemento di contenere gli urti dei veicoli.

«Crash test superati», precisa nel frattempo la locale Direzione di Tronco di Autostrade per l'Italia, che aggiunge: «I crash test hanno confermato il massimo standard di contenimento delle barriere». La società «ribadisce dunque la piena sicurezza e la totale regolarità di ta-

li barriere».

La Procura di Avellino ha chiesto alla società copia di tutti i documenti che riguardano i lavori fatti sulle barriere dei viadotti Rio Salere e Ponte nelle Alpi dell'A27 perché durante le indagini seguite all'incidente del 2013 ha raccolto testimonianze che hanno richiesto un approfondimento. Sei anni fa, infatti, si verificò un tremendo incidente nell'avellinese: un pulmino carico di pellegrini che tornavano da un viaggio a Lourdes precipitò dal viadotto Acqualonga dopo aver sfondato le barriere laterali. Morirono quaranta persone.

La Procura avviò le indagini sui lavori fatti lungo le barriere dell'autostrada A16 Napoli-Canosa ma poi quell'inchiesta si è allargata. Fino a raggiungere il Veneto e il Bellunese, perché alcune imprese intervenute sui viadotti per fare manutenzioni negli anni passati avrebbero rilevato attraverso i sensori anomalie nella profondità dei sistemi di ancoraggio.

«In merito alle notizie di stampa sugli approfondimenti in corso sulle barriere di due viadotti della A27 da parte della Procura di Avellino», precisa in una nota stampa la società, «Autostrade per l'Italia precisa che le iniziative adottate relativamente a tali strutture sono state finalizzate per migliorarne la durabilità, a parità di prestazioni. Gli interventi sono stati realizzati dalle locali Direzioni di Tronco di Aspi, nell'ambito delle proprie prerogative e a seguito di uno studio approfondito, commissionato a un pool di esperti accademici del settore. Tale configurazione ha superato i crash test, che hanno confermato il massimo standard di contenimento delle barriere, ed è stata omologata ai sensi della normativa europea (con certificazione CE delle barriere), al pari dei materiali di fissaggio utilizzati. Autostrade per l'Italia ribadisce dunque la piena sicurezza e la totale regolarità di tali barriere».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Un tratto dell'autostrada A27 Mestre - Belluno

ALESSANDRO BENETTON (CORTINA 2021) E L'EX MINISTRO RONCHI

Obbligo di impatto ambientale zero «Sostenibilità, patto col territorio»

Il sogno della ferrovia fino alla Perla delle Dolomiti per ridurre i gas di scarico delle auto

PADOVA. Impatto ambientale zero per le Olimpiadi 2026, con il sogno segreto di portare il treno fino a Cortina, per ridurre i gas di scarico delle auto: ora si ferma a Calalzo, 30 chilometri prima. La proposta esce dal dibattito tra Alessandro Benetton, presidente della Fondazione Cortina 2021 e il professor Edo Ronchi, ex ministro dell'Ambiente. A porre la questione è Paolo Possamai, direttore del nostro giornale che con il presidente di "PadovaLegge", Fabio Pinelli, e con l'Università di Padova ha organizzato il convegno. Che si tratti di una chance irripetibile con effetti positivi sul sistema paese, lo confermano le analisi del professor Guido Guerzoni della Bocconi di Milano e del professor Raffaele Cavalli del Bo. «Le Olimpiadi a Torino nel 2006 hanno migliorato la struttura della città, il budget è stato sforato del 4 per cento ma gli investimenti sono stati ampiamente ripagati. Discorso analogo per l'Expo a Milano, con un trend di 13 miliardi di investimenti immobiliari sulle aree dismesse nel centro storico. Un effetto positivo anche per le città che si sono candidate capitali Ue della cultura: ha vinto Matera, ma Pistoria, Mantova e Palermo hanno un boom nel turismo», ha spiegato il docente della Bocconi.

Prima del dibattito, l'assessore padovano allo Sport Bonavina ha messo in fila le nove medaglie d'oro vinte dai padovani: si parte da inizio secolo, mentre i successi degli ultimi anni portano i nomi di Marco Marin, Marco Galiazzo, Silvia Bortolotti e Rossano Galtaros-

sa che di Olimpiadi con la canoa ne ha fatte sei. Record assoluto. E Silvio Martinello con la sua bici. Poi il confronto sugli scenari futuri. «Restiamo con i piedi per terra, la vera priorità è legacy culturale dell'evento. Il treno è partito tra la diffidenza del territorio, Cortina non ci credeva, con fazioni opposte divise e in lotta. Ora il vero obiettivo è costruire il patto del territorio all'insegna della sostenibilità» spiega Alessandro Benetton. «L'obiettivo è ambizioso, non solo con i Mondiali 2021: potenziare il turismo con nuovi impianti e tecnologie modernissime e sicure. Le Tofane verranno collegate alle piste 5 Torri e si pensa di creare un carosello fino al Civetta: è il sogno del più grande comprensorio al mondo sulla neve», dice Benetton.

Edo Ronchi ascolta e poi fa lezione di ecologia applicata ai grandi eventi. «Per fortuna hanno deciso di rompere il binomio degli impianti sportivi come danno ambientale. Il Cio ha indicato cinque requisiti fondamentali per assegnare i giochi del 2026, il primo è ovviamente legato alla qualità delle strutture agonistiche, ma si parla dei requisiti ambientali con il giudizio sulla qualità del territorio e la biodiversità come fondamentali. Bisogna impostare l'economia circolare, con i rifiuti e le acque riciclate. Non basta la differenziata, bisogna riciclare la plastica al 100 per cento. E si parla di mobilità sostenibile con mezzi elettrici a impatto zero. Milano è all'avanguardia, mentre le montagne vanno difese dalle emissioni gassose con l'impatto climatico zero. Significa: emissioni e assorbimento sono in parità con la fonte rinnovabile. Per questo serve il treno a Cortina». —



Da sinistra Alessandro Benetton, Edo Ronchi e Paolo Possamai



IL BILANCIO DI UN ANNO DELLA CONCESSIONARIA

Autovie, emergenza cantieri: 929 veicoli soccorsi sulla A4

Sempre più ausiliari impegnati nell'assistenza alle auto nel tratto fra Alvisopoli e Palmanova: effettuati 2266 interventi nel tratto a rischio

TRIESTE. Sono oltre 9mila gli interventi realizzati sull'intera rete autostradale dai 47 ausiliari al traffico di Autovie Venete nel 2018. Uno su quattro (2.266) nell'area interessata dai cantieri per la terza corsia. La concessionaria fa il punto della situazione sugli intoppi che provocano le code. Non solo l'incremento dei mezzi pesanti, il restringimento delle carreggiate e la conseguente riduzione dei limiti di velocità causa lavori in corso, ma anche i guasti meccanici. Tanto più penalizzanti nei tratti in cui manca la corsia di emergenza.

L'anno scorso, informa Autovie, sono stati 928 (e ben 3.672 su tutta la rete) i veicoli che hanno richiesto un intervento degli ausiliari fra Alvisopoli e Palmanova, vale a dire dove sono aperti i cantieri, perché rimasti bloccati da un'avarìa. Se ne aggiungono altri 128 che hanno avuto bisogno anche del servizio su strada di soccorso meccanico. Nella graduatoria, al secondo posto dopo i soccorsi,

con 231 interventi sul cantiere della terza corsia, e 1.628 su tutta la rete, ci sono le rimozioni di ostacoli dalla carreggiata, materiale perso dai mezzi pesanti in transito oppure copertoni scoppiati o guastati: attività che richiedono anche la presenza della polizia stradale, necessaria a rallentare il traffico e a incanalare nella corsia di marcia sgombra nell'attesa della rimozione.

Al terzo posto ci sono gli incidenti: 187 avvenuti nel tratto di terza corsia su 777 complessivi. Con numeri alti (156 sul cantiere sui 679 totali) anche il servizio di assistenza tecnica ai trasporti, che consiste nel far rispettare le prescrizioni di transito stabilite dall'ufficio tecnico. Con i lavori di allargamento della A4 i pattugliamenti degli ausiliari (tre turni al giorno con personale che varia dalle 7 unità durante la notte alle 11 di giorno) sono raddoppiati.

Per consentire una maggiore velocità di intervento (di media tra gli 8 e i 15 minuti) sul luogo in cui verificano le emergenze, sono stati creati 50 accessi all'autostrada (ogni 2 chilometri di cantiere) dalla viabilità ordinaria esterna, attraverso stradelle di servizio. — m.b.



Lunghe code per i lavori della terza corsia sulla A4.



LA PRESIDENZA BOCCIA

**Confindustria:
Europa,
lavoro
e cantieri
nell'agenda
per crescere**

Picchio — a pag. 4

Lavoro, cantieri, Europa più forte: le sfide di Confindustria per crescere

La presidenza Boccia. Dalla manifestazione di Torino per far ripartire gli investimenti alle Assise di Verona al pressing sul Governo per rilanciare il Paese e riformare la Ue mettendo al centro occupazione e industria

È l'occupazione la priorità che Vincenzo Boccia persegue da quando è presidente degli industriali

Infrastrutture e grandi reti sono fondamentali per il rilancio dell'economia, sia in Italia che nella Ue

Nicoletta Picchio

Torino, 3 dicembre. Ci sono oltre 3mila imprenditori alle Officine Grandi Riparazioni, fabbrica storica in cui si riparavano i treni, una platea ampia di industriali, commercianti e artigiani. Dodici associazioni imprenditoriali, il 65% del pil nazionale, tutte unite per chiedere al governo di far partire gli investimenti nelle infrastrutture, dalla Tav, indicata come opera simbolo, a tutti i cantieri del paese, piccoli e grandi. Mossa anticiclica, per contrastare il rallentamento dell'economia, crescere e creare più occupazione.

È il lavoro la priorità che Vincenzo Boccia persegue da quando è presidente di Confindustria. E lo ha ripetuto quel lunedì 3 dicembre, incalzando il governo ad agire sulla crescita e bilanciare la manovra 2019, concentrata sulle promesse elettorali di quota 100 e reddito di cittadinanza, messa sotto osservazione dalla Ue. «Se siamo qui è perché la nostra pazienza è al limite. Se

fossi in Conte – ha detto Boccia dal palco – convocherei i due vice premier e gli chiederei di togliere 2 miliardi per uno, visto che per evitare la procedura di infrazione ne bastano 4. Se qualcuno rifiutasse, mi dimetterei e lo denuncerei all'opinione pubblica».

Ad essere convocate, dopo pochi giorni, sono state le 12 organizzazioni di imprese, sia da Matteo Salvini che da Luigi di Maio. «Il fatto che il governo inizi ad ascoltare le ragioni dello sviluppo significa che c'è una consapevolezza dell'esecutivo che leggiamo in chiave positiva», sono state le parole del presidente di Confindustria, dopo gli incontri.

Un dialogo che a mano a mano è andato avanti, dopo un avvio difficile dei rapporti tra Confindustria e questo governo. Si tratta di aggiungere alla manovra, che ha recepito il contratto di governo, una seconda gamba «con misure complementari alla legge di bilancio» come ha sempre sottolineato Boccia, che possano spingere la crescita e l'occupazione. Guardando avanti, con una

serie di proposte che Confindustria ha fatto presente all'esecutivo: aprire i cantieri, confermare le misure di Industria 4.0, che hanno funzionato, rafforzare il fondo di garanzia, ampliare l'azione dei Pir, ridurre il cuneo fiscale a totale vantaggio dei lavoratori, per spingere la domanda interna, e un intervento shock per i giovani, azzerando per tre anni tasse e contributi.

Un atteggiamento che Vincenzo Boccia rilancerà oggi, all'assemblea privata di Confindustria, e domani, in quella pubblica: occorre un piano di medio termine, pensando al futuro del paese e al futuro dell'Europa, alla vigilia di un voto determinante



per la sopravvivenza stessa della Ue.

È stato continuo il pressing di Boccia per spingere il governo ad accelerare sullo sviluppo del paese, mettendo al centro la questione industriale. Innanzitutto per spendere quei 26 miliardi che sono disponibili e che restano nei cassetti: potrebbero attivare in tempi rapidi 400mila posti di lavoro, più altri 50mila con la Tav. Dal governo, con il decreto crescita e lo sblocca cantieri, sta arrivando una prima risposta, che andrà verificata alla prova dei fatti, quando le norme troveranno concreta applicazione.

Ma il presidente degli industriali si è mosso anche in casa propria, con l'evento Connex, a Milano, il primo grande appuntamento di Confindustria per mettere in rete le imprese, condividere eccellenze e conoscenze: un «progetto paese» l'ha definito Boccia, perché «quando l'industria cresce, cresce anche l'Italia».

Più lavoro, più crescita e meno debito pubblico: sono le tre parole chiave che il presidente di Confindustria

aveva già indicato a febbraio del 2018, alle Assise di Verona. Con le infrastrutture fondamentali per il rilancio dell'economia, sia nel nostro paese e che nella Ue, che ha bisogno di grandi reti transnazionali, da finanziare con eurobond.

In questa sfida ha avuto accanto anche gli imprenditori europei e in particolare quelli francesi e tedeschi. Con Pierre Gattaz, presidente di Business Europe, Boccia ha condiviso un documento, presentato a gennaio, che definisce un'agenda per la Ue mettendo al centro il lavoro, i giovani e le imprese. Capovolgendo il paradigma europeo con la politica delle mission: darsi grandi obiettivi, definire gli strumenti, individuare le risorse, infine agire sui saldi di bilancio. Un cambio di atteggiamento su cui Boccia insiste da tempo.

Temi analoghi alle dichiarazioni firmate con i tedeschi della Bdi, nel Business Forum di Bolzano a novembre scorso, l'ottavo, e con i francesi del Medef, appuntamento che è

una novità della presidenza Boccia, nell'incontro di Parigi a fine febbraio, il secondo, tappa importante per il riavvicinamento dei due governi, con la stretta di mano tra i ministri dell'Economia, Bruno Le Maire e Giovanni Tria a Versailles.

L'Europa e il lavoro sono i pilastri anche del documento firmato l'8 aprile con Cgil, Cisl e Uil, un appello comune per il rilancio della Ue. Le urgenze dell'economia e della politica hanno rilanciato un nuovo protagonismo unitario di Confindustria e sindacati, sancito l'anno scorso dal Patto della fabbrica. Quella «collaborazione per la competitività», quel passaggio «dalla stagione del conflitto e quella del confronto» che Boccia ha perseguito nel rapporto con il sindacato. E che ha sempre sollecitato anche nei confronti del governo, interpretando il ruolo di corpo intermedio che svolge Confindustria come «ponte tra gli interessi delle imprese e quelli del paese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'AGENDA OGGI E DOMANI

L'Assemblea privata e pubblica

Oggi si riunirà l'Assemblea privata dove è rappresentato il 98% delle associazioni di Confindustria. Domani dalle 10 e 30 all'Auditorium della musica di Roma alla presenza del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, dei presidenti di Camera e Senato Roberto Fico ed Elisabetta Casellati e del premier Giuseppe Conte, è prevista l'Assemblea pubblica con l'intervento del ministro dello Sviluppo economico Luigi Di Maio. Prevista la partecipazione di imprenditori, sistema associativo, rappresentanti dell'economia e della finanza, delle parti sociali, della cultura e della società civile

LE IMMAGINI DI UN ANNO



8-9 NOVEMBRE 2018

**Forum con Bdi:
 12 priorità per Ue**

L'industria e l'Europa

Nell'ottavo Forum tra Confindustria e Bdi i due presidenti Vincenzo Boccia e Dieter Kempf firmano un documento congiunto con 12 priorità dell'industria italiana e tedesca per l'Unione europea



3 DICEMBRE 2018

**A Torino in 3mila
 per dire sì alla Tav**

Allarme delle imprese

Il presidente di Confindustria Boccia a Torino con 3mila imprenditori di 12 associazioni d'impresa contro la manovra e per rilanciare la necessità per il Paese di infrastrutture, a partire dalla Tav



31 GENNAIO 2019

**L'Agenda comune
 per l'Europa**

Con Business Europe

Pierre Gattaz, presidente di Business Europe (Be), parte da Roma in Confindustria per il road show di Be nelle capitali dei Paesi Ue per definire un'Agenda per l'Europa in vista del voto



7-8 FEBBRAIO 2019

**Al via Connex
 per fare rete**

Più partenariati
 Milano ospita per due giorni Connex, il primo evento nazionale di Confindustria per spingere i contatti tra le imprese, aiutarle a fare rete, andare all'estero. Presenti 7mila visitatori



28 FEB.-1 MARZO 2019

**Appello ai politici
 insieme a Medef**

Obiettivo crescita
 Nel Forum economico franco-italiano a Versailles i presidenti Boccia e Geoffroy Roux de Bézieux (Medef) premono la politica su questione industriale, lavoro e crescita



4 - 5 APRILE 2019

**A San Patrignano
 per la sostenibilità**

Focus sull' Africa
 Secondo appuntamento dell'evento di Confindustria e San Patrignano sulla sostenibilità, con un focus sullo sviluppo dell'Africa alla presenza del premier Giuseppe Conte



8 APRILE 2019

**Con i sindacati
 fronte sul lavoro**

In vista del voto Ue
 Un appello per l'Europa con Cgil, Cisl e Uil per rilanciare la Ue, partendo da lavoro, investimenti e politica industriale. Un fronte comune partito l'anno prima con il Patto per la fabbrica