

Rassegna del 12/06/2019

SCENARIO

12/06/2019	Alto Adige	17	Infrastrutture: piano da 192 milioni ma Bolzano è la Cenerentola	...	1
12/06/2019	Arena	9	Bauli: «Stop alle liti Servono strategie»	<i>Dal Ben Paolo</i>	2
12/06/2019	Arena	10	«La ripresa passa dalle infrastrutture»	<i>Mantovani Luca</i>	4
12/06/2019	Arena	15	Case e ateneo veronese: una stanza vale 308 euro	<i>Fiorin Luca</i>	7
12/06/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Mazzacurati inattendibile potrebbe essersi tenuto i soldi»	<i>Zorzi Alberto</i>	9
12/06/2019	Corriere delle Alpi	16	Anas, il progetto per la galleria di Coltrondo slitta di 3 anni - Tre anni di ritardi per il progetto di Coltrondo	<i>Dal Mas Francesco</i>	11
12/06/2019	Gazzettino	13	Fisco, il 17 giugno "nero": 4,9 miliardi dai veneti	...	13
12/06/2019	Gazzettino	13	Veneto, 7 milioni di risparmi «E ora aiutiamo le famiglie»	<i>al.va</i>	14
12/06/2019	Gazzettino Venezia	7	Appello Mose La sentenza slitta al 12 luglio - «Mose, teorema senza prove»	<i>Amadori Gianluca</i>	16
12/06/2019	Giornale di Vicenza	42	Pressing sul nuovo casello della A4	<i>Fadda Antonella</i>	18
12/06/2019	Italia Oggi	35	Sblocca cantieri, perplessità da Cantone	...	20
12/06/2019	Nuova Venezia	2	Grandi navi, stretta sui passaggi - Crociere, nuova ordinanza per la sicurezza E intanto rispunta il vincolo sulla Giudecca	<i>Vitucci Alberto</i>	21
12/06/2019	Nuova Venezia	3	Linee guida per gli scavi procedure semplificate	<i>E.T.</i>	23
12/06/2019	Nuova Venezia	2	Il commento - Grandi navi, il futuro c'è già: Porto Marghera	<i>Segre Giuliano</i>	25
12/06/2019	Nuova Venezia	17	Il piano che trasforma l'ex Ospedale al Mare in due resort di lusso	<i>E.T.</i>	26
12/06/2019	Nuova Venezia	24	Finanziamento all'Ater per sistemare 164 alloggi in provincia	...	27
12/06/2019	Nuova Venezia	37	Il Baracca verrà ristrutturato e sarà un Mestre ambizioso	<i>Tonizzo Massimo</i>	28
12/06/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12	«Mose, nessuna prova contro Piva Mazzacurati e Baita inattendibili»	<i>Bon Rubina</i>	29
12/06/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13	Infrastrutture, ira Zoppas - Zoppas: «In Veneto serve un piano delle infrastrutture straordinario»	<i>Brillo Nicola</i>	31

Infrastrutture: piano da 192 milioni ma Bolzano è la Cenerentola

Palazzo Widmann.

Strade e circonvallazioni soprattutto in periferia
La città può attendere

BOLZANO. La giunta provinciale ha approvato ieri il programma delle infrastrutture 2019-2021. Stanziante risorse per 192 milioni di euro (64 milioni per il 2019), ma certo il capoluogo non fa la parte del leone. Tutti gli interventi, ha detto Arno Kompatscher, sono stati programmati secondo una lista di priorità aggiornata.

«I lavori per una rete stradale efficiente rappresentano uno strumento capace di dare impulsi positivi all'economia, dati che gli incarichi saranno assegnati a ditte locali per quanto possibile secondo le norme di legge», così il governatore. «La sicurezza rappresenta la nostra priorità in materia di infrastrutture», rimarca l'assessore alle infrastrutture Daniel Alfreider. Accanto agli interventi per tunnel più sicuri e ponti più stabili, in programma vi sono anche interventi per la protezione dalle frane. Prioritari nell'ambito del programma triennale sono i lavori in corso e quelli attualmente in fase di appalto. Attualmente sono 44 gli interventi in corso come

ad esempio la circonvallazione di Bressanone, lo svincolo per la val Badia a San Lorenzo di Sebato, la circonvallazione sud di Brunico, la rotatoria doppia di Dobbiaco e la sistemazione dell'accesso a Vandoies di sotto. Attualmente in corso è anche l'ampliamento della strada per la Val d'Ultimo, progetto che quest'anno calamitano quasi 10 milioni di euro. Sono in tutto 14 i nuovi appalti che verranno banditi nel 2019. Gli appalti seguono un ordine di priorità, privilegiando la sicurezza per tutti i tipi di opera: circonvallazioni, messe in sicurezza di pendii, ristrutturazione di ponti e sistemazioni di tratti stradali. Il progetto principale che verrà realizzato sarà la circonvallazione di Chienes. Per questo progetto sono disponibili 14,5 milioni di euro del fondo di sviluppo e coesione per il 2019. In programma anche il bando per la demolizione e ricostruzione del Ponte Laterizi del Forte di Fortezza, i lavori di messa in sicurezza della strada per Laion e la sistemazione delle pareti rocciose lungo la statale del passo Pennes". Inoltre la Provincia ha previsto una serie di misure per spostare più traffico possibile verso sistemi di trasporto sostenibili come gli autobus e la ferrovia.



RILANCIO. Dal palco dei lavori assembleari l'appello ai politici: ecco le nostre richieste

Bauli: «Stop alle liti Servono strategie»

Il numero uno degli imprenditori veronesi: «Il Paese può tornare a crescere. Priorità: infrastrutture, formazione, dialogo con l'Europa»

Già stanziati 138 miliardi per le opere pubbliche basta solo far partire i lavori e l'occupazione

L'ambizione delle ambizioni? La scuola italiana: non facciamoci scappare all'estero i nostri ragazzi

Paolo Dal Ben

Alta velocità, investimenti, formazione avanzata, occupazione giovanile. Un'Italia autorevole, orientata alla sostenibilità, accogliente e vero motore di un riscatto socio-economico e culturale per tutta l'Europa. Un Paese per giovani e in crescita. È il contenuto del video che ha aperto la 74esima assemblea pubblica di Confindustria Verona dal titolo «L'ambizione del possibile». Un insieme di utopie alla Blade Runner ma in positivo? Ha chiesto Enrico Bertolino al presidente degli industriali scaligeri, Michele Bauli. Gli imprenditori veronesi sognano ma lo fanno in modo pragmatico. «Partiamo dalle nostre competenze», ha detto Bauli, «con la consapevolezza che l'Italia ha molte più risorse e cose positive di quello che pensiamo e percepiamo».

STRATEGIE E OBIETTIVI. Ma come si può arrivare a questo? «Dobbiamo avere strategie, obiettivi e sapere come raggiungerli, l'Italia lo ha fatto nel Dopoguerra, ma da tempo non lo si fa più», rilancia Bauli. «Si sono succeduti 64 governi, senza una visione di lungo periodo, ora si è qui ad affrontare la questione Tav misurando costi e benefici, ma questa è un'ipocrisia, non possiamo distinguere politica e strategia quando il tema è la modernizzazione del nostro Paese».

INFRASTRUTTURE. E il decreto sblocca-cantieri? «Abbiamo

mo istituito un osservatorio sulle infrastrutture a Verona», riprende Bauli, «sono già stanziati 138 miliardi pronti per iniziare i lavori, e questo permetterebbe di creare 300 mila posti di lavoro ogni anno per 10 anni. Ma non solo: con le infrastrutture adeguate come in Germania il nostro export aumenterebbe del 60-70%. E allora cosa si aspetta?».

STOP A BAGARRE POLITICA. I politici litigano e giocano di tatticismi per recuperare consensi senza obiettivi strategici per far crescere il Paese. Anzi, l'Italia frena e si ferma, gli altri Paesi europei continuano a crescere e a pagare interessi sul debito molto più bassi. «L'economia italiana manca di autorevolezza e quindi il mercato ci fa pagare il 2,38% per emettere i titoli di Stato, contro il tasso negativo della Germania o poco più sopra lo zero di Francia o Spagna». Allora cosa chiedono gli imprenditori veronesi alla politica? «Devono smettere di essere divisi, non fare promesse irrealizzabili, avere visioni di lungo periodo e avviare una nuova stagione di investimenti nella direzione per l'ammodernamento strutturale e innovativo del Paese».

AGENDA E RIFORME. Non solo: un sistema fiscale di maggiore equità, una politica dell'immigrazione che sia strumento inclusivo per l'economia, una politica che rimetta l'Italia al tavolo delle grandi trattative internazionali in cui si parla di dazi o di altri temi cruciali per i nostri

cittadini e le nostre imprese». In altre parole le riforme istituzionali non sono più rimandabili per mettere l'Italia al passo con i tempi. E la «flat tax»? «Non si tratta di aggiungere un'altra misura, serve una riforma che semplifichi il sistema fiscale già molto complicato. Bisogna agire sulla tassazione sul lavoro che frena la competitività delle nostre imprese».

Verona va meglio dell'Italia, dice. «Sì la nostra provincia cresce meglio dell'Italia», precisa, «con 23 trimestri consecutivi con la produzione in crescita, la disoccupazione è salita da 6 a 7% ma nell'ultimo anno gli occupati sono aumentati del 17%, noi però dobbiamo far crescere tutto il sistema Italia dentro al contesto europeo a cui siamo legati perché il 60% degli interscambi delle imprese veronesi è in Europa».

FORMAZIONE. Ma l'ambizione delle ambizioni qual è? «La formazione», dice Bauli, «non pensiamo con sufficiente attenzione alla fuga dei nostri ragazzi all'estero. Molti giovani italiani e veronesi sono esempi di innovazione, da far conoscere di più, motivo di nuovo ottimismo. Bisogna però potenziare il collegamento tra scuola e mondo delle imprese, gli istituti tecnici superiori in Italia contano 10 mila ragazzi, in Germania sono oltre 800 mila, e questi trovano lavoro». Da cosa partire quindi? «Dal nostro saper fare come imprenditori, come sognatori con il pragmatismo che ci contraddistingue». •





Michele Bauli all'assemblea di Confindustria Verona all'Auditorium Calzedonia a Dossobuono

LEREAZIONI. Il messaggio di politici e amministratori locali al mondo imprenditoriale

«La ripresa passa dalle infrastrutture»

Ferro: l'aeroporto Catullo al centro di un progetto di rilancio e sviluppo
Sboarina: la costruzione della Tav è una priorità, vanno aperti i cantieri

Luca Mantovani

L'economia chiama, la politica risponde. «Abbiamo tutte le carte in regola per essere un hub europeo», ha detto il presidente nazionale di Confindustria, Vincenzo Boccia, all'assemblea degli industriali veronesi: «Con la spinta delle riforme potremo davvero diventare uno dei Paesi più industrializzati del mondo». Un messaggio chiaro per tutti, soprattutto per quelli che devono prendere decisioni fondamentali per il rilancio economico del Paese.

«Sono perfettamente in linea con le dichiarazioni di Boccia, tutto quello che è emerso durante l'assemblea mi trova d'accordo», ammette il senatore di Forza Italia, Massimo Ferro: «Una cosa è chiara, la politica ha bisogno di imprenditori e gli imprenditori devono impegnarsi in politica perché possono portare idee diverse, progetti concreti, soluzioni alternative ai problemi che bloccano il Paese». Si sente sempre di più il bisogno di colmare il gap che separa l'Italia dalle potenze economiche che hanno in mano il timone dell'economia internazionale. «Una fase importante per tutti», continua Ferro, «i segnali positivi ci sono ma questo è il momento giusto per fare qualcosa in più, non solo da un punto di vista pratico anche nel mondo delle relazioni». Un rilancio a 360 gradi che tocca anche il mondo veronese. «L'ha detto Boccia, l'hanno ripetuto gli relatori», sottolinea, «lo sviluppo passa soprattutto dalle infra-

strutture. In quest'ottica Verona deve pensare soprattutto al rilancio dell'aeroporto, per esempio. Non bastano i voli charter, servono più collegamenti con Londra, Parigi, New York. Ripensiamo agli sforzi fatti qualche anno fa per collegare il nostro scalo con Roma, prima si doveva passare con Pisa. Una scelta che si dimostrò azzeccata, dobbiamo tornare a ragionare in quell'ottica».

Verona al centro del rilancio, una città che può diventare esempio per tutto il mondo economico nazionale. «Verona ha dimostrato in questi anni di saper reagire nel miglior modo possibile anche ai momenti di crisi», afferma il sindaco Federico Sboarina, «gli imprenditori si sono rimboccati le maniche e hanno messo in campo energie nuove per trovare sbocchi diversi. Una città dinamica, attiva, capace di stare al passo con i cambiamenti sociali. Tutto questo ha portato a riconoscimenti importanti anche a livello nazionale. Siamo pronti ad accogliere ancora una volta il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, la seconda visita in sei mesi, pochi giorni fa abbiamo mostrato grandi capacità organizzative con l'arrivo dell'ultima tappa del Giro a Verona, abbiamo chiuso un gemellaggio importante con Hangzhou e abbiamo incontrato il leader cinese Xi Jinping. Una città e un territorio che si aprono al mondo». Gli imprenditori chiedono soprattutto infrastrutture e servizi. «La costruzione della Tav è sicuramente una

priorità, vanno aperti i cantieri», conclude Sboarina, «e da parte nostra c'è la massima collaborazione con il mondo dell'imprenditoria veronese basta pensare al coinvolgimento di Confindustria nella Fondazione Arena».

«C'è grande voglia di ripartire», aggiunge il presidente di Veronafiere, Maurizio Danese, «e in quest'ottica vanno viste le richieste che sono arrivate durante l'assemblea di Confindustria. La politica dovrebbe garantire stabilità e continuità, in un momento particolarmente delicato nella storia economica del nostro Paese questi messaggi potrebbero portare positività alla nostra industria, al mondo dei servizi. L'Italia può diventare un polo di attrazione per gli investimenti europei, abbiamo tutte le potenzialità per farlo». Verona e la Fiera in primo piano per rilanciare la sfida ai mercati internazionali. «Le nostre manifestazioni più importanti, da Vinitaly a Marmomacc, ci regalano una vetrina mondiale», conclude Danese, «abbiamo fatto sforzi incredibili per arrivarci e non possiamo fermarci ora. L'arrivo della Tav ha un ruolo fondamentale. C'è già un progetto che potrebbe collegare la stazione al padiglione fieristico. Favorirebbe l'arrivo di tanti visitatori alleggerendo il traffico». •





Federico Sboarina con Paolo Arena e Michele Bauli



Sandro Veronesi, Giuseppe Maria Ricchiuto e Giovanni Rana



Erano in 1.430 i partecipanti ieri alla 74esima assemblea di Confindustria Verona



Michele Bauli con il Governatore Luca Zaia

IMMOBILIARE. Dati della srl Phosphoro sui prezzi medi mensili degli alloggi a Verona e Padova

Case e ateneo veronese: una stanza vale 308 euro

Nella città del Santo giro d'affari
da 245,9 milioni per vitto e alloggio
Nella città scaligera 77,3 milioni
però i prezzi sono più elevati

Luca Fiorin

Gli alloggi per studenti sono un affare in costante crescita. A testimoniarlo è uno studio realizzato da una società di gestione immobiliare veronese, la Phosphoro srl, la quale, mettendo a confronto i dati relativi all'accoglienza studentesca a Verona e Padova ha fatto emergere chiaramente i contorni di quello che è un vero e proprio business.

IL CONFRONTO. Un'attività dalla quale, in proporzione, si guadagna più nella nostra città che in quella del Santo. Nell'anno accademico 2015-2016, il prezzo medio per una stanza singola a Padova, dove i nuovi immatricolati erano 8.200, di cui il 70% non residenti, era di 269 euro al mese. Considerato che nel periodo considerato l'università patavina aveva una popolazione studentesca di 51mila iscritti, con 36mila non residenti, Phosphoro ha calcolato che in affitti sono stati spesi 116,208 milioni di euro.

VITTO E ALLOGGIO. E se a questa cifra si somma quella del vitto, fissata in 10 euro al gior-

no, il flusso arriva a quota 247,608 milioni.

IL DATO SCALIGERO. A Verona, nello stesso periodo, il costo medio mensile delle stanze era ben superiore, pari a 310 euro. Qui il totale degli iscritti era arrivato a quota 19.900, di cui 9.880 non residenti. Il valore complessivo degli affitti ammontava quindi a 36,7 milioni di euro e quello comprensivo del vitto a 72,8 milioni. Se, guardando al volume complessivo, Padova gode di maggiori introiti, è anche vero che le cifre che vengono incassate nel capoluogo scaligero, se prese singolarmente, sono più elevate.

TENDENZA CONFERMATA. Un fatto che è confermato anche negli anni didattici più recenti. Nella stagione 2016-2017 a Padova è leggermente lievitato il costo mensile delle stanze con un posto letto, che è arrivato a 270 euro. Considerato che gli iscritti totali erano 50.700, di cui 35.800 non residenti, gli affitti hanno però fruttato 116 milioni di euro e il giro di affari complessivo è complessivamente

diminuito, essendo risultato pari a 246,6 milioni.

L'EVOLUZIONE. A Verona, pur essendo calato di 1 euro il valore medio degli affitti, il volume degli introiti derivanti da vitto e alloggio è comunque cresciuto, arrivando a 77,3 milioni. Una situazione dovuta all'aumentare delle matricole, che sono state 3.900, di cui il 53% non è residente. E non è tutto, perché nell'anno accademico 2017-2018 l'incremento è diventato ancora più evidente. Le entrate per Verona, che contava 20.800 iscritti, di cui 10.900 non residenti, e 3.600 matricole, sono arrivate a raggiungere gli 80 milioni, di cui 40,28 provenienti dagli affitti. A Padova sono calate a quota 245,9 milioni di euro. D'altronde nel capoluogo scaligero il valore medio di una stanza singola è rimasto quasi invariato, a quota 308 euro, mentre a Padova è diminuito di 5 euro. Una situazione dovuta alla diminuzione della domanda, visto che Padova ha registrato un calo di iscrizioni più marcato di quello di Verona. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Mazzacurati inattendibile potrebbe essersi tenuto i soldi»

Processo Mose, le difese di Piva, Falconi e Cinque: accuse false e generiche

● Ieri si è tenuta la seconda udienza d'appello del processo Mose con le arringhe

● Un mese fa il pg aveva chiesto la condanna per Erasmo Cinque (4 anni, foto in basso) e Corrado Crialese

● Degli altri due condannati Altero Matteoli è morto, Nicola Falconi (in alto) prescritto

● Hanno fatto appello anche Giorgio Orsoni e M. Giovanna Piva (in centro)

VENEZIA «Giovanni Mazzacurati è stato un testimone inattendibile perché aveva interesse a vendicarsi e a ottenere una situazione processuale di favore. Quanto a quell'altro "gentiluomo" che è Piergiorgio Baita, non dico che abbia concordato una versione, perché non voglio attribuire nulla di malizioso ai pm, ma ha tirato fuori un coniglio spalacchiato». L'avvocato Emanuele Fragasso, come sempre, non ha risparmiato i toni. Per lui Maria Giovanna Piva, ex presidente del Magistrato alle Acque dal 2001 al 2008, va assolta nel merito e non solo per prescrizione, come aveva decretato il tribunale di Venezia con la sentenza di un anno e mezzo fa al termine del processo Mose. Ed è partito proprio dai grandi accusatori di Piva, l'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova e l'ex presidente di Mantovani. Mazzacurati ha detto ai pm nel luglio 2013 di aver dato all'ex presidente del Magistrato alla Acque 400 mila euro l'anno. «Ma non dice mai dove, quando e come consegnava i denari - ha detto ieri Fragasso nell'udienza d'appello dedicata alle difese - Come posso difendermi dicendo che quel giorno ero in un'altra città o a quell'ora ero dal dottore?». Baita ha invece dichiarato di essere stato presente in un'occasione in cui Mazzacurati sarebbe andato in motoscafo a Palazzo X Savi, sede del Magistrato, per consegnare dei soldi a Piva. «Non ne aveva mai parlato prima, salvo riferirlo quando era controinterrogato da questo difensore - ha aggiunto il legale - Un teste disse che Mazzacurati doveva mantenere quattro famiglie e po-

teva essere interessato a tenersi i soldi». Anche perché il legale ha ricordato che le indagini patrimoniali su Piva non hanno trovato nulla, come ammesso anche dai finanziari sentiti in primo grado. L'unica operazione sospetta sarebbe stata il pagamento di 60 mila euro in nero per l'acquisto di una casa a Caorle.

«Al netto delle accuse di Mazzacurati resta ben poco contro il nostro cliente», ha aggiunto l'avvocato Pietro Pomanti, che difende Erasmo Cinque, l'amico-imprenditore di Altero Matteoli condannato a 4 anni con l'accusa di aver ricevuto i lavori di margina-mento a Porto Marghera come «mazzetta» per i favori dell'ex ministro. «La Socostromo era un'azienda vera e arriva a Venezia prima che Matteoli diventi ministro», ha aggiunto. Ed è toccato all'avvocato Marco Vassallo riepilogare l'«anomalia» - secondo le difese - del testimone Mazzacurati: subito dopo gli arresti del 4 giugno 2014 e dopo che su Matteoli e Cinque era stato aperto un procedimento al tribunale dei ministri, più difese chiesero l'incidente probatorio, ma venne fatto solo un interrogatorio negli Stati Uniti senza controparti. «Il tribunale ha detto che le dichiarazioni di Mazzacurati ai pm potevano essere acquisite perché non era più in grado di ripeterle e che questa irripetibilità non era prevedibile - ha detto Vassallo - Ma noi stessi il 25 agosto 2014 sostenemmo che c'era il rischio di non poterlo sentire a dibattimento per i suoi problemi di salute». Vassallo, suscitando la reazione dell'avvocato di parte civile Paola Bosio - che

ne ha chiesto l'inammissibilità, in quanto tale eccezione non era stata sollevata in primo grado - ha poi contestato che i commissari del Consorzio Venezia Nuova possano costituirsi parte civile, visto che il loro ruolo si limita al completamento del Mose, mentre questa vicenda riguarda i marginamenti.

L'avvocato Paolo Dell'Anno, difensore dell'imprenditore lagunare Nicola Falconi, accusato di aver alimentato il «fondo Neri» per le mazzette, ha infine contestato che il suo cliente possa essere condannato a risarcire quasi 3 milioni tra provvisori e spese legali ai vari enti pubblici costituiti parte civile, anche se in solido con Cinque e Matteoli, che nel frattempo è però deceduto. Il pg Alessandro Severi ha infatti ritenuto prescritti i reati a lui contestati (era stato condannato a 2 anni e 2 mesi in primo grado), ma restano le statuizioni civili. «Ma Falconi, se ha contribuito a questo sistema, lo ha fatto per un briciolo - ha concluso - Non gli possono essere attribuite tutte le corruzioni dal 2003, quando lui è entrato in scena nel Mose non prima del 2007». Sentenza il 12 luglio.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA





I PIANI

Anas, il progetto per la galleria di Coltrondo slitta di 3 anni

APAG.16

LA MOBILITÀ NEL BELLUNESE

Tre anni di ritardi per il progetto di Coltrondo

Anche per gli accessi a Cortina nel piano Anas ci sono dei rinvii. Lo stato dell'arte illustrato in un convegno in Senato

CORTINA. La progettazione della galleria di Coltrondo, in Comelico, lungo la Statale Carnica, non sarà pronta prima del 2021, quindi dopo i Mondiali di Cortina. Il cantiere da circa 70 milioni di euro, se verrà confermato, potrà essere completato, se non ci saranno intoppi, solo prima delle auspicate Olimpiadi 2026. E per quanto riguarda la statale di Alemagna, in Comune di Cortina, l'iter di progettazione ed approvazione dei due interventi più grossi, a cominciare da quello di Zuel, sarà concluso solo entro il 2019, con un anno di ritardo. È quanto si è appreso nelle aule del Senato, durante la giornata di confronto promossa dal senatore Udc del Veneto, Antonio De Poli, con una delegazione degli ingegneri del Veneto.

«Secondo un recente rapporto Anas 202 opere pubbliche, a livello nazionale, sono state rinviate. Tra quelle che interessano il Veneto ci sono gli interventi di accessibilità in vista dei Mondiali di Cortina 2021. Sono opere importanti e il Veneto non può permettersi di non arrivare pronta a un appuntamento così importante» ha dichiarato De Poli, facendo sapere che la progettazione del secondo stralcio del traforo di Santa Augusta, a Vittorio Veneto slitta dal 2018 al 2021.

I ritardi per l'Alemagna, a Cortina, erano stati più volte adombrati, ma adesso sono ufficiali.

C'è ovviamente la speranza – come ha sempre ripetuto il sindaco di Cortina, Gianpietro Ghedina – che io lavori in ogni caso l'anno venturo. Per Coltrondo, invece, non manca la sorpresa,

dal momento che nell'autunno scorso il ministro delle infrastrutture, Danilo Toninelli, era stato a Santo Stefano di Cadore ed aveva assicurato che le risorse per quel traforo c'erano già e, quindi, lui stesso aveva sollecitato la tempistica della progettazione.

«Sono 3 interventi che riguardano la Strada Alemagna per un totale di 130 milioni – ricorda De Poli -. Al Governo e al ministro Toninelli chiediamo di passare dalle parole ai fatti. Il decreto sblocca-cantieri rischia di essere solo una fake news».

L'esponente veneto ha ricordato, in sede di dibattito, che «il costo del non-fare ammonta a 530 miliardi, dal 2018 al 2035, secondo uno studio di Osservatorio Agici di Finanza d'impresa. Nel corso delle conferenze si è trattato del tema della riforma del Codice degli appalti, un argomento che è molto caro all'Ordine degli ingegneri; erano presenti anche alcuni professionisti bellunesi». Secondo De Poli «è necessaria una profonda rivisitazione del Codice degli appalti. La deroga per due anni è un fattore positivo ma servono regole certe e stabili. Bisogna ridare centralità alla qualità della progettazione».

«Bisogna programmare le opere, velocizzare le procedure», ha aggiunto De Poli che lanciato una proposta concreta al tavolo dei relatori: «Aboliamo la Centrale per la programmazione delle opere pubbliche. Trasformiamola in un'Agenzia unica di programmazione, con l'obiettivo di semplificare, sburocratizzare, facilitare gli iter dei cantieri per sbloccare le opere appunto».

Francesco Dal Mas





Gli attuali lavori in corso sulla statale Carnica a Santo Stefano per allungare il paramassi

Confapi

Fisco, il 17 giugno “nero”: 4,9 miliardi dai veneti

PADOVA Un 17 giugno nero per il Fisco. In questa data si assommano ben 65 adempimenti, fra cui 59 versamenti. Fabbrica Padova, centro studi di Confapi, ha stimato che il peso che graverà sui contribuenti veneti sarà di circa 4,9 miliardi e che, in particolare, quello sui contribuenti padovani sarà di quasi un miliardo, ovvero 970 milioni, considerando imprese e famiglie. Per citare solo gli appuntamenti principali, va ricordato che quello è l'ultimo giorno utile per pagare l'acconto su Imu e Tasi, tasse riguardo alle quali è venuto meno il divieto di aumento dei tributi locali rispetto al livello 2015, con la conseguenza che in molti Comuni le aliquote, in quella che sarà la successiva fase di saldo, potrebbero aumentare. Il presidente di Confapi padova Carlo Valerio: «Il Governo del cambiamento? Non ha cambiato nulla»..



Veneto, 7 milioni di risparmi «E ora aiutiamo le famiglie»

► I soldi risparmiati dal Consiglio saranno destinati a interventi sociali

► E Palazzo Balbi sblocca 114 milioni «Linfa per lo sviluppo del territorio»

FORCOLIN PRESENTA IL DEFR AL TAVOLO DI CONCERTAZIONE. VARIAZIONE DI BILANCIO: 100MILA EURO AD ARTEVEN

I CONTI

VENEZIA Giornata di conti ieri in Regione, con la giunta che ha provveduto alla reiscrizione nel bilancio 2019 di risorse per un importo complessivo pari a euro 114.406.808,80 di avanzo di amministrazione, mentre il consiglio ha restituito alle casse di Palazzo Balbi ben 7 milioni di euro risparmiati, chiedendo che vengano destinati al settore sociale, compresi interventi a favore della natalità.

L'AVANZO

Per quanto riguarda l'avanzo di amministrazione, il vicepresidente Gianluca Forcolin ha spiegato che con questa manovra sono stati destinati oltre 21 milioni agli interventi di Protezione civile e di ripristino dei territori e dei corsi d'acqua a seguito di calamità naturali; quasi 59 milioni alla tutela del territorio; oltre 17 milioni sono stati dedicati al settore dei trasporti e la mobilità, mentre il settore del turismo potrà contare su 11,6 milioni. Infine sono stati previsti 3 milioni per l'edilizia abitativa e 1 milione e mezzo per quella scolastica. «I significativi importi, messi a disposizione delle strutture regionali,

rappresentano linfa vitale per lo sviluppo del territorio - ha detto Forcolin - a sostegno quindi delle comunità locali, dei cittadini e delle imprese, per dare nuovo slancio all'economia soprattutto in considerazione dell'apprezzabile risultato economico della nostra regione in apporto dell'economia locale e nazionale». L'intero importo verrà impegnato entro il corrente esercizio finanziario.

IL TAVOLO

Intanto al Tavolo di concertazione generale, composto dalle rappresentanze delle parti economiche e sociali, è stato presentato il Documento di economia e finanza regionale (Defr) per il triennio 2020-2022. «Il Veneto - ha detto Forcolin - continua a marciare più velocemente del resto d'Italia con una crescita stimata del Pil per il 2019 pari allo 0,3%, a fronte di un +0,1% a livello nazionale. Pur in un momento di grave rallentamento generale a livello mondiale, continuiamo ad essere competitivi nei mercati internazionali e a produrre ricchezza per le nostre comunità. Questo rafforza l'importanza per tutti i partecipanti al tavolo di fare 'lobby' creando sinergie in tutte le sedi, anche a livello europeo per garantire gli interessi e l'ulteriore sviluppo del Veneto». Dopo le osservazioni delle parti sociali, il documento verrà adottato dalla giunta e trasmesso al consiglio regionale per l'approvazione.

I RISPARMI

Conti anche all'esame del con-

siglio regionale. L'aula ieri ha approvato a maggioranza la prima variazione generale al bilancio di previsione 2019-2021 della Regione, una manovra da 1 miliardo 250 milioni di euro così suddivisi: 100mila euro in ambito sociale per progetti contro la violenza sulle donne, 200mila euro a beneficio delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare quelli legati alle vie d'acqua, 300mila euro in ambito culturale (di cui 100mila ad Arteven), 150mila euro a beneficio di enti locali per la gestione associata di funzioni (Unioni di Comuni), 500mila euro a sostegno del diritto allo studio con il Buono scuola.

Approvato anche il rendiconto di Palazzo Ferro Fini, illustrato dal vicepresidente Bruno Pigozzo. Rispetto al previsto la "macchina" del consiglio regionale è costata di meno, con un risparmio di circa 9 milioni, di cui 7,3 saranno restituiti alla Regione con l'indicazione di utilizzarli per affrontare situazioni di emergenza sociale. I consiglieri Stefano Fracasso (Pd), Piero Ruzzante (LeU) e Alberto Villanova (Zaia Presidente) hanno auspicato anche il sostegno alla Fondazione dedicata alla figura di Andrea Zanzotto, in vista delle celebrazioni legate al centenario dalla nascita del poeta veneto. I consiglieri Nicola Finco (Lega Nord) e Stefano Valdegamberi (Gruppo misto, componente Tzimbar Earde), infine, hanno suggerito di impegnare una quota dei fondi destinati al funzionamento dei servizi alla persona al sostegno di politiche familiari e di iniziative a favore delle natalità. (al.va.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'avanzo di bilancio

DESTINAZIONE RISORSE	IMPORTI ASSEGNATI
 Istruzione	1.544.578,31
 Turismo	11.650.000,00
 Territorio ed edilizia abitativa	3.182.546,01
 Sviluppo e tutela dell'ambiente	58.957.442,77
 Trasporti e mobilità	17.540.039,91
 Protezione civile	21.532.201,80
TOTALE COMPLESSIVO	114.406.808,80

Fonte: Regione Veneto



Venezia Appello Mose La sentenza slitta al 12 luglio

Inattendibili, non riscontrate e inutilizzabili: sono le dichiarazioni di Giovanni Mazzacurati, ex presidente Cvn. Partendo da qui, ieri sono arrivate dalle difese le richieste di assoluzione in Appello per Erasmo Cinque, Nicola Falconi e Maria Giovanna Piva. Sentenza il 12 luglio.
Amadori a pagina VII

«Mose, teorema senza prove»

► Concluse ieri le ultime arringhe al processo d'appello dello scandalo
► Gli avvocati chiedono l'assoluzione dei 6 imputati, la sentenza il 12 luglio

IL PROCESSO

VENEZIA Le dichiarazioni di Giovanni Mazzacurati, l'allora presidente del Consorzio Venezia nuova (Cvn), non sono attendibili, né riscontrate. E in ogni caso non sono utilizzabili in quanto i verbali che le contengono sono stati acquisiti senza poterlo interrogare, grazie ad una perizia medico legale illegittima, svolta negli Stati Uniti senza l'autorizzazione delle autorità americane.

La difesa degli imputati per lo scandalo Mose che hanno scelto il dibattimento, hanno sparato le ultime cartucce ieri mattina, di fronte alla seconda sezione della Corte d'Appello di Venezia, nella speranza di ottenere la riforma della sentenza con cui, nel settembre del 2017, il Tribunale di Venezia ha riconosciuto la sussistenza di gran parte dei reati contestati, emettendo sentenza di condanna per alcuni e dichiarando l'intervenuta prescrizione dei fatti più datati.

«ACCUSE SENZA RISCONTRI»

L'avvocato Emanuele Fragasso, difensore dell'ex presidente del Magistrato alle acque di Venezia, Maria Giovanna Piva, è stato il primo ad attaccare Mazzacurati, sostenendo che non è stato trovato alcun riscontro la suo racconto di aver retribuito la sua assistita con 400 mila euro all'anno, cifra poi rettificata in 200mila: «Mazzacurati aveva tante famiglie da mantenere e potrebbe aver trattenuto per sé

le somme che dice di aver pagato in tangenti - ha dichiarato il legale - Nessuno lo ha mai visto consegnare quei soldi, e aveva interesse di vendicarsi della Piva che lo aveva contrastato nella scelta della soluzione per le cerniere delle paratie».

Piva è stata assolta da un capo d'imputazione, mentre il secondo, sempre per corruzione, è stato dichiarato prescritto, ma secondo l'avvocato Fragasso dagli atti vi sono elementi sufficienti per un'assoluzione ai sensi dell'articolo 129 del codice penale, ovvero per evidente prova dell'insussistenza dell'accusa.

MALATTIA PREVEDIBILE

L'ex presidente del Cvn è stato l'obiettivo principale anche degli avvocati Marco Vassallo e Pietro Pomanti, difensori di Erasmo Cinque, l'imprenditore romano accusato di corruzione in relazione ai lavori di disinquinamento di Porto Marghera, per i quali è stato condannato in primo grado a 4 anni e alla confisca di quasi 10 milioni di euro. «Nel 2014 ci fu negata la possibilità di fare un incidente probatorio per ascoltare Mazzacurati sostenendo che non vi erano elementi per dire che la malattia di cui soffriva sarebbe peggiorata. Ma quegli elementi erano scritti nei certificati medici da noi prodotti e, senza essere il mago Otelma, evidenziammo che la sua audizione sarebbe stata poi impossibile, come in effetti è accaduto», ha polemizzato l'avvocato Vassallo, lamentando un grave pregiudizio per la difesa.

Il legale veneziano ha poi chiesto l'estromissione del Cvn dal processo, al quale partecipa in qualità di parte civile, ovvero di soggetto danneggiato: «I commissari straordinari sono stati nominati soltanto per portare a compimento l'opera, non sono legittimati a rappresentare il Consorzio a giudizio».

FATTURE REGOLARI

Per finire l'avvocato Pierpaolo Dell'Anno ha chiesto l'assoluzione dell'imprenditore Nicola Falconi, la cui condanna per corruzione inflitta dal Tribunale (2 anni e 2 mesi) si è prescritta lo scorso aprile per il troppo tempo trascorso. Il legale ha contestato le dichiarazioni del principale accusatore di Falconi, Pio Savioli, relative alle false fatture contestate alle aziende dell'imprenditore del Lido di Venezia: «Le circostanze da lui raccontate sono state smentite documentalmente», ha dichiarato il legale. Le difese degli altri tre imputati - Giorgio Orsoni, Altero Matteoli e Corrado Crialesse - avevano già parlato nell'udienza del 14 maggio per sollecitare l'assoluzione.

La sentenza è prevista per il prossimo 12 luglio.

Gianluca Amadori

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le difese



MAGISTRATO ALLE ACQUE
La conferma che Maria Giovanna Piva non ha preso un euro da Mazzacurati arriva dai controlli della Guardia di Finanza, che non ha trovato traccia di soldi, conti esteri o beni sproporzionati, ha dichiarato l'avvocato Fragasso.



L'IMPRENDITORE
«Nicola Falconi non ha fatto parte di alcun sistema Mose». Lo ha sostenuto nella sua arringa l'avvocato Dell'Anno, lamentando come l'immagine del suo assistito sia stata devastata, nonostante l'imprenditore fosse estraneo al sistema Mazzacurati.



L'UDIENZA Conclusa ieri la discussione del processo d'appello per lo scandalo Mose, sentenza prevista il 12 luglio

Pressing sul nuovo casello della A4

La futura barriera autostradale costerà 62 milioni
Trapula: «L'apertura dovrà coincidere con quella
della Pedemontana. Incontro tecnico in municipio»

La questione interessa anche Tav e viabilità di servizio. Serve un tavolo di coordinamento

GAETANO MARANGONI
VICEPRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA
Antonella Fadda

Nuovo casello della A4, le categorie fanno pressing per avere certezza sui tempi e sulla costruzione. Che la nuova autostazione venga spostata tra Montecchio e Montebello è una certezza da anni. Così come è urgente procedere nel più breve tempo possibile per dare sbocchi al traffico. Sono infatti decine di migliaia, almeno 40 mila, i veicoli che quotidianamente percorrono le arterie stradali dell'Ovest. Dopo l'ufficializzazione dell'affidamento del progetto - costo 62 milioni di euro - al raggruppamento temporaneo di imprese, costituito da Icm Spa, Carron Cav. Angelo Spa e Icop Spa, ora gli occhi di tutti sono puntati sulle tempistiche e sulla necessità che l'apertura del tratto montecchiano della Superstrada Pedemontana Veneta avvenga in contemporanea con il nuovo casello. Per vederlo finito pare ci vorranno ancora 4 anni (a quanto pare, dato che a domanda diretta la società autostradale non ha ancora risposto sulla questione della tempistica). E proprio per vederci chiaro il sindaco

castellano, Gianfranco Trapula, ha già convocato un incontro. «Le aperture della Pedemontana e del nuovo casello dovranno coincidere - afferma - perché, in caso contrario, si creerebbero enormi problemi di traffico in entrata e in uscita dall'attuale casello di Alte e di conseguenza su tutta la viabilità locale e non solo. Abbiamo bisogno di tempistiche certe e per questo il 19 giugno ho convocato in municipio una riunione tecnica alla presenza dei responsabili di Spv e dell'Autostrada A4».

La convocazione per l'incontro è arrivata anche alla Provincia: «Perché anche questo ente è interessato al problema - prosegue il primo cittadino di Montecchio Maggiore - C'è da capire come risolvere al più presto, in relazione ai tempi del nuovo casello dell'autostrada A4 e della Pedemontana, il nodo degli attuali svincoli provvisori all'uscita del casello di Alte e all'innesto tra la bretella e la strada regionale 11, dato che stanno creando problemi di rallentamenti se non addirittura, come capita a volte, intasamenti di traffico». Insomma un tema articolato che coinvolge non solo i cittadini ma anche, e soprattutto, le categorie economiche. «Stiamo parlando di una problematica molto complessa che non si può liquidare con degli slogan - spiega Gaetano Marangoni, vicepresidente di Confindustria Vicenza con dele-

ga alle strategie del territorio -. Ci sono l'autostrada, una nuova arteria importante che è la Pedemontana e poi è prevista la sede della Tav che si affianca alla A4 e, da ultimo, tutta la viabilità inerente il casello. Realizzare tutte queste infrastrutture stradali e ferroviarie in un'unica soluzione non accade tutti i giorni. È un'operazione fattibile ovviamente, ma non è come costruire una rotatoria in mezzo a un prato».

Secondo il vicepresidente Marangoni è comprensibile che i Comuni e anche le imprese si pongano la questione e trovino il modo di affrontarla con serietà. «Ritengo sia necessario costituire un tavolo di coordinamento tra questi enti assieme alla concessionaria della A4 e al consorzio Sis - evidenzia - per esaminare fasi e tempi e individuare quali soluzioni di traffico potranno mitigare l'impatto che sicuramente comporteranno i lavori, specialmente dal momento della conclusione della Pedemontana fino all'apertura del nuovo casello». Per il vicepresidente, infine, per concretizzare il tutto è imprescindibile che ci sia una forte volontà politica e lo stanziamento di risorse che riconoscano l'importanza di portare la mitigazione. «Con queste premesse e concordando le modalità con tutti gli attori in causa, è possibile dare un mandato serio ai tecnici per elaborare delle soluzioni». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Artigiani, Ascom e Apindustria

LE RICHIESTE

Confartigianato, Confcommercio e Apindustria sono pronte a far parte del tavolo di concertazione. «È importante che ci siano un coordinamento e un incontro in cui avere risposte - dichiarano i rispettivi presidenti Ruggero Camerra, Luigi Grandi e Roberto Callegari - perché è necessario confrontarsi. Vorremmo

partecipare anche noi e portare le nostre istanze e le nostre esigenze che poi sono quelle del territorio». In primis c'è il territorio castellano ma le categorie auspicano la presenza anche di rappresentanti di altri Comuni vicini «che sono coinvolti sia per territorio, che per viabilità. Ci piacerebbe avere certezze sia sui tempi, sia sulla modalità della costruzione del nuovo casello della A4». A.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un progetto prevede lo spostamento del casello della A4. TROGU

Sblocca cantieri, perplessità da Cantone

«Il Codice degli appalti che uscirà dalla conversione del decreto Sblocca cantieri sarà completamente diverso dal Codice del 2016 e sempre più un ibrido. Le tre sospensioni contenute nell'articolo 1 intervengono infatti su elementi fondamentali dell'impianto del Codice». Non lascia spazio a interpretazioni il giudizio del presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione Raffaele Cantone, in audizione sul dl sblocca cantieri dinanzi alla commissione ambiente della camera.

Secondo Cantone «ridurre a tre preventivi i limiti di scelta da parte delle stazioni appaltanti è cosa oggettivamente pericolosa che rischia di mettere in discussione la qualità degli appalti». Il presidente dell'Anac ha espresso preoccupazione anche per la norma che consente di valutare i requisiti ai fini dell'attestazione dalle Soa (le società organismi di attestazione, ndr) retroagendo a 15 anni: «è una disposizione che finisce per agire in modo determinante sulla qualità dei lavori e rischia di annacquare il valore delle qualificazioni su cui è fondata l'idea della qualificazione degli imprenditori del settore. Lo spostamento a 15 anni fa sì che, di fatto, si valuteranno i requisiti di imprese che probabilmente non staranno neanche più lavorando, fermo restando le difficoltà di individuare la documentazione che consentirà di valutare», ha concluso.

Critiche al decreto legge, approvato giovedì scorso dal senato e da ieri all'esame dell'aula della camera, sono arrivate anche dall'Ufficio parlamentare di bilancio.

All'Upb non piace il ritorno al regolamento unico, disposto «nel tentativo di dare certezze a funzionari pubblici e alle imprese, dissipando l'incertezza interpretativa derivante dal modello della regolazione flessibile» (la cosiddetta soft law). Secondo l'Upb il ritorno al regolamento rischia di creare più incertezza di quella che si voleva ridurre perché non tutti i 62 provvedimenti attuativi del Codice verranno assorbiti nel nuovo testo. Alcuni resteranno in vita, mentre altri rimarranno nel limbo e questo aumenterà le incertezze degli operatori.

Inoltre all'Ufficio parlamentare di bilancio non piace la possibilità offerta sperimentalmente fino al 31 dicembre 2020 ai comuni non capoluogo di bandire le gare senza rivolgersi a soggetti aggregatori della domanda, centrali di committenza e stazioni appaltanti uniche. Secondo l'Upb la norma «ostacola il processo di riduzione del numero delle stazioni appaltanti e sembra trascurare le note criticità connesse alle capacità gestionali dei piccoli comuni.

© Riproduzione riservata



Grandi navi, stretta sui passaggi

Il provvedimento della Capitaneria prevede doppio cavo, tre rimorchiatori, 5 nodi di velocità e il limite delle 40 mila tonnellate di stazza

Una nuova ordinanza della Capitaneria sulla sicurezza. Per attuare «ogni precauzione possibile per l'abbattimento delle probabilità di un ripetersi dell'evento». Così la Ca-

pitanea di Porto ha annunciato ieri pomeriggio l'emissione di un nuovo provvedimento, che uscirà probabilmente già oggi. Sarà confermato l'obbligo per ogni nave di ave-

re tre rimorchiatori (e non due), il limite di velocità abbassato da 6 a 5 nodi e aumentate le distanze tra una nave e l'altra per evitare ingorghi. VITUCCI / APAG 2

Crociere, nuova ordinanza per la sicurezza E intanto rispunta il vincolo sulla Giudecca

Già oggi il provvedimento della Capitaneria di Porto. Il ministro Toninelli arriva venerdì in laguna per verificare le alternative

Doppio cavo, tre rimorchiatori, 5 nodi di velocità e il limite delle 40 mila tonnellate
Alberto Vitucci

VENEZIA. Una nuova ordinanza della Capitaneria sulla sicurezza. Per attuare «ogni precauzione possibile per l'abbattimento delle probabilità di un ripetersi dell'evento». Così la Capitaneria di porto ha annunciato ieri pomeriggio l'emissione di un nuovo provvedimento, che uscirà probabilmente già oggi. Sarà confermato l'obbligo per ogni nave di avere tre rimorchiatori (e non due), il limite di velocità abbassato da 6 a 5 nodi in laguna, aumentate le distanze tra una nave e l'altra per evitare ingorghi come quello di domenica 2 giugno, obbligo del doppio cavo di traino.

E le dimensioni? Ieri in Capitaneria è stato riconvocato il gruppo di Lavoro varato nel 2017 per «monitorare l'adeguatezza delle misure di mitigazione connesse al transito delle "grandi navi"». Il prodotto di quel lavoro era stato l'«algoritmo» per la progressiva riduzione dei passaggi e del tonnellaggio. Ieri alla riunione ha partecipato anche la Soprintendenza.

È stato posto il problema dell'applicazione del vincolo firmato qualche mese fa

dal ministro dei Beni culturali Bonisoli sui canali della laguna e la Giudecca. Su cui il Comune ha fatto ricorso al Tar. «Non abbiamo ancora chiaro come muoverci», ha detto la Soprintendente Emanuela Carpani, «ma quella norma va applicata». Le navi dunque non sono soltanto un problema di banchine e tonnellaggi. Ma anche paesaggistico e di rispetto dei beni ambientali.

Problema riesplso domenica con l'incidente della Msc Opera. Una decisione è stata annunciata dal ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli.

Che ha convocato ieri al ministero nuove riunioni tecniche e sarà in laguna venerdì per sorvolare le aree interessate dalle proposte di nuovi terminal e annunciare le soluzioni. Numerose le proposte discusse al tavolo romano, a cui erano presenti il presidente dell'Autorità portuale Pino Musolino, il provveditore Roberto Linetti e il comandante della Capitaneria di porto ammiraglio Piero Pelizzari, insieme al Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Toninelli ha ascoltato tutti, ma non si è sbilanciato. Unica certezza, che «le grandi navi non andranno a Marghera». Scartata anche l'ipotesi di nominare un nuovo commissario per la gestione dei fanghi.

Restano le ipotesi di

Chioggia, del Lido lato San Nicolò e di Santa Maria del Mare, dove sono stati costruiti dieci anni fa i cantieri per la costruzione dei cassoni del Mose. Ma la scelta di Toninelli potrebbe anche riguardare scenari «diffusi» e diversificati. L'unica cosa certa è che ci sarà una divisione netta tra le navi medio-piccole - fino alle 40 mila tonnellate del decreto Clin- Passera del 2012 - e le «grandi». Sono in corso contatti con la Clia, la compagnia internazionale degli armatori. Per trattare una diversa distribuzione degli ar- rivi.

Ma il nodo resta quello dei passaggi davanti a San Marco. Potranno essere sospesi in tempi brevi, secondo alcuni comitati gli estremi ci sono già, ma occorrerà dare alternative. Quella sollecitata da Regione e Comune riguarda il canale Vittorio Emanuele. Che potrebbe consentire l'arrivo alla Stazione Marittima passando per la bocca di Malamocco e il canale dei Petroli, e non più davanti a San Marco. Ipotesi forse percorribile, ma solo se a passare di là non saranno le navi da 90 mila tonnellate. E se il protocollo fanghi sarà definitivamente approvato. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Turisti in fuga mentre la Msc Opera investe il battello fluviale e poi la banchina a San Basilio

CANALI E FONDALI

Linee guida per gli scavi procedure semplificate

Pronto il nuovo piano di gestione della laguna, accordo Regione-Provveditorato
Prevista anche la raccolta dei dati acquisiti nel corso dei monitoraggi eseguiti

VENEZIA. Un nuovo piano di gestione della laguna che renda anche più semplici le procedure di Valutazione di incidenza ambientale (Vinca) dello scavo dei canali, in un momento in cui, dal Vittorio Emanuele a quello dei Petroli, si riaccende il dibattito sugli interventi legati anche al tracciato alternativo al passaggio delle Grandi Navi, dopo l'ultimo incidente a San Basilio. C'è anche questo nell'accordo aggiuntivo al protocollo d'intesa già sottoscritto dalla Regione e dal Provveditorato interregionale alle opere pubbliche, quando ancora di chiamava Magistrato alle Acque, nel 2008. Tra i punti oggetto del nuovo accordo infatti, c'è anche la «definizione di linee guida relativa alle modalità operative dei principali interventi per il recupero morfologico e idrodinamico nonché per gli interventi di manutenzione degli ambienti lagunari (escavazione canali, protezione delle barene, ecc) al fine di

giungere a una semplificazione della procedura autorizzata (Vinca)». Sul problema dello scavo dei canali, Italia Nostra ha già presentato un ricorso al Tar contro quello relativo al Canale dei Petroli richiesto dall'Autorità Portuale di Venezia, mentre su una possibile modifica del protocollo che riguarda la classificazione dei fanghi è intervenuto il Ministero dell'Ambiente. Il nuovo accordo tra Regione e Provveditorato alle opere pubbliche prevede l'aggiornamento del quadro conoscitivo relativo al piano di gestione della laguna, acquisendo la cartografia di velme barene e canali e degli interventi di ripristino morfologico già attuati. Prevista anche la raccolta dei dati acquisiti nel corso dei monitoraggi eseguiti sulle specie di interesse comunitario. Il nuovo accordo aggiorna anche il protocollo d'intesa del 2014 tra Regione e Provveditorato alle opere pubbliche che regola le modali-

tà di verifica dei monitoraggi ambientali dei cantieri per la realizzazione del Mose e delle misure di compensazione e riqualificazione ambientale previste in relazione agli interventi alle bocche di porto per la realizzazione del sistema di dighe mobili. Già previsto un finanziamento di 170 mila euro per procedere con le attività di controllo e monitoraggio, ma uno dei punti di maggiore interesse è appunto quello normativo che riguarda la possibile semplificazione della Valutazione di incidenza ambientale relativa anche allo scavo dei canali portuali, di cui molto si discute. La Vinca ha lo scopo di accertare preventivamente se determinati progetti possano avere incidenza significativa sui Siti di Importanza Comunitari, sulle Zone Speciali di Conservazione e sulle Zone di Protezione Speciale. Le modalità di presentazione degli studi e la valutazione di incidenza dei piani e degli interventi sono stabilite dalla Regione. —

E.T.

CONSIGLIO DEL VENETO

Votata la mozione del Pd per un nuovo Comitatone

Passata all'unanimità la mozione presentata dal Pd in Consiglio regionale del Veneto per sollecitare una decisione esecutiva che stoppi definitivamente il passaggio delle grandi navi dal Bacino di San Marco e dal Canale della Giu-

decca convocando subito il Comitatonone interministeriale per la salvaguardia di Venezia. Al termine della discussione in aula il M5S si è astenuto. «È necessario intervenire con urgenza» sottolinea il consigliere Bruno Pigozzo «Il ministro Toninelli ha detto tutto e il suo contrario, senza per proporre soluzioni concrete. Eppure ci sono già progetti, alcuni anche condivisi dagli enti rappresentati nel Comitatonone del 2017».





Uno scavo a Porto Marghera: trovato un accordo per semplificare le procedure

Grandi navi, il futuro c'è già: Porto Marghera

Per un Titanic che in una notte nell'oceano incrocia un grande iceberg che ne provoca il naufragio, divenendo così l'emblema novecentesco del disastro, vi sono ben più numerosi sinistri marittimi accaduti nelle strette acque portuali: anzi è documentato che la pericolosità navale, già molto frequente nei porti, più che nelle acque aperte, cresce soprattutto nell'incontro fra nave e banchina. Così quanto è accaduto il 2 giugno appare davvero nella norma; dunque è destinato a ripetersi nel futuro, fino a che ci saranno navi e porti: e Venezia è un porto da mille anni. L'incidente va comunque prevenuto, come tutti gli eventi di rischio, per quanto è possibile e in ossequio alla legge. Tanto più che, oltre ai danni materiali con relative azioni di responsabilità, maturano pesanti conseguenze finanziarie nel tempo (oggi in Msc ma pure per molti altri). Ne deriva che, proprio come negli aeroporti, la parte a terra è decisiva nella economicità del trasporto. Dunque la decisione che è ora in corso per la destinazione del luogo futuro di interscambio delle "grandi navi" in Venezia, riguarda solo parzialmente i temi caldi della (sacro-santa) protesta attiva sul transito per il canale della Giudecca. In verità da sistemare è l'intero sistema del porto di Venezia, senza un riguardo particolare al porto passeggeri e anzi cessando la autentica fake opinion che le grandi navi vendono con profitto lo sguardo su Piazza San Marco al passaggio. Quanto può essere sciocca questa idea messa a confronto con il sistema dei prezzi ormai canonizzato sul tempo di anticipo della prenotazione del

passaggero. Viceversa la scelta delle compagnie turistiche ripete la definizione generale: il contatto nave-terra avviene dove vi è maggior convenienza economica e questa si esprime minimizzando i costi e/o massimizzando i ricavi. Questa banale base di calcolo si manterrà fino a che in Venezia vi sarà un porto. Non è detto però che questo duri: la legge che ha voluto il Mose è calibrata per una durata di cento anni; poi forse bisognerà arrendersi e accettare l'inevitabile diga continua per regolare il livello dell'acqua lagunare: così Amsterdam è sopravvissuta, ma il porto oggi è a Rotterdam. Un po' di tempo c'è ancora. Intanto è necessario provvedere velocemente sui problemi attuali; ma la soluzione è già lì: la laguna è stata sempre al servizio della città, anzi ne è la matrice. Centinaia di volte è stata riassetata, con cura e intelligenza, ma sempre al servizio del popolo veneziano. Essa è Venezia, prima ancora per la storia che per la toponomastica. Più parti ospitano attività portuali, dal 1917 estese alle attività industriali, pesanti come la tecnologica allora richiedeva: nacque Porto Marghera. Ora quelle produzioni sono sostanzialmente dismesse, come hanno mostrato gli studi per il Centenario, lasciando orbite vuote e scheletri esauriti. Ecco dove la proposta contemporanea, già presentata da tutti i protagonisti delle scelte pubbliche locali, localizza il luogo dello scambio passeggeri, recuperando alla vita, come altrove, aree dismesse. L'ipotesi è realistica e soprattutto concorde: Cassandra le "due paginette" non le aveva neppure lette: si appella ai fanghi. Quelli che appunto Porto Marghera deve smaltire. —



VENERDÌ LA PRESENTAZIONE

Il piano che trasforma l'ex Ospedale al Mare in due resort di lusso

L'intervento di riconversione turistico-alberghiera sarà spiegato dai tecnici alla presenza del ministro Centinaio

LIDO - L'Ospedale al Mare "riapre" per presentare ufficialmente il nuovo progetto di riconversione turistico-alberghiera nell'ex nosocomio.

Venerdì si terrà qui, infatti, dall'ingresso di via dell'Ospizio Marino che verrà riaperto per l'occasione, la presentazione ufficiale del progetto, già prevista circa un mese fa, ma che era poi slittata per impegni del ministro del Turismo Gian Marco Centinaio che gli impedivano di essere presente a "benedire" il progetto, all'interno della presentazione delle nuove attività turistiche di Cassa Depositi e Prestiti e anche di un protocollo d'intesa rispetto ad esse che verrà firmato con il Ministero del Turismo. Cassa Depositi e Prestiti, la società controllata dal ministero dell'Economia ha acquistato da qualche anno dal Comune il complesso dismesso, affidando la riconversione turistica a due società specializzate nelle strutture vacanziera di lusso come i franco-cinesi del Club Mediterranée e gli italiani del gruppo Th Resorts. Sarà proprio il presidente del gruppo padovano Graziano Debellini a introdurre e moderare l'incontro che, dopo i saluti istituzionali del sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, sarà concluso dal ministro del Turismo Centi-

naio. Ma intervengono anche l'amministratore delegato e direttore generale di Cassa Depositi e Prestiti Fabrizio Palermo, che illustrerà l'impegno della società sul Lido e su Venezia e in generale nel settore turistico. E Henri Giscard D'Estaing presidente e Ceo di Club Med, oltre che figlio dell'ex presidente della Repubblica francese Valéry Giscard D'Estaing, che illustrerà le caratteristiche del resort di lusso che sarà realizzato nell'area dell'ex Ospedale al Mare dalla sua società, in base agli accordi raggiunti con Cassa Depositi. Il piano prevede appunto che l'ex Ospedale al Mare trasformato in un doppio resort di lusso per turisti italiani e stranieri attrezzato con centro benessere, con cure anche di tipo sanitario. Club Med realizzerà un resort di lusso con 350 camere, a cinque stelle, adatto alle famiglie e aperto per nove mesi l'anno. Th Resorts aprirà a sua volta un resort 4 stelle superior di 180 camere per il target famiglie.

Sarà la stessa Cassa Depositi a investire sul recupero dell'ex Ospedale al Mare una cifra compresa tra i 110 e i 140 milioni di euro. Previsti oltre mille metri quadrati di spazi commerciali, due piscine a mare di fronte alla spiaggia e un centro benessere. —

E.T.



CONTRIBUTI REGIONALI

Finanziamento all'Ater per sistemare 164 alloggi in provincia

CHIOGGIA. Riqualificazione energetica e superamento delle barriere architettoniche in case alla Giudecca e all'Accademia, a Venezia; restauri di alloggi sfitti in terraferma veneziana e interventi di riqualificazione in provincia. Sono 164 le case dell'Ater di Venezia, abitate e non, che potranno essere sistemate grazie ad un finanziamento di quasi 4 milioni di euro che arriva dalla Regione Veneto. Di soldi l'Ater, presieduto da Raffaele Speranzon, ne aveva chiesti 8,5 milioni ma questo contributo comunque serve. A Chioggia arrivano poco più di 70 mila euro per riqualificare dal punto di vista energetico un palazzo con 40 alloggi Ater dove si interverrà con opere di isolamento termico ("cappotto" esterno), superamento delle barriere architettoniche con adeguamento degli ascensori, manutenzione straordinaria alle parti comuni, sostituzione impianto di distribuzione gas e dei serramenti. Settecentomila euro a Caorle per la manutenzione straordinaria di un fabbricato Ater in cui si trovano 24 alloggi. Arriveranno pannelli solari per la produzione di acqua sanitaria, sostituzione di serramenti e cappotto esterno. Ancora, interventi di efficientamento energetico e superamento delle barriere architettoniche per 9 appartamenti in due palazzi (8 a Sacca Fisola e uno all'Accademia) per un totale di 108 mila euro. In terraferma con 500 mila euro vengono recuperati 11 alloggi sfitti a Mestre, Chirignago, Favaro Veneto, e Marghera. A Favaro verrà rimesso a nuovo un complesso di 80 alloggi. Il finanziamento regionale ammonta a 2.576.100 euro. «Il nostro obiettivo è continuare in questa direzione», dice Speranzon. «Continuerò a battermi su tutti i tavoli perché vengano allocate maggiori risorse per la residenzialità a Venezia». —



CALCIO SERIE D. LA PROMESSA DI BRUGNARO

Il Baracca verrà ristrutturato e sarà un Mestre ambizioso

MESTRE. L'appello lanciato ieri dal presidente Serena per un pronto incontro con le autorità cittadine dopo la promozione del Mestre in Serie D. Luigi Brugnarò, trova immediato riscontro da parte del sindaco. Luigi Brugnarò si complimenta con la squadra e, oltre al riconoscimento ufficiale, verrà tributato agli artefici della promozione, promette subito i necessari miglioramenti allo stadio Baracca, anche oltre i normali lavori strutturali.

Il primo cittadino fa i complimenti ufficiali a società e giocatori del neopromosso Mestre con un invito rivolto a giocatori, presidente, tecnici e collaboratori a un omaggio che la città organizzerà per loro nei prossimi giorni, con un premio da consegnare pubblicamente in municipio. «Dobbiamo sempre ricordarci», le parole del sindaco, «che i bambini guardano anche a questi giocatori per avvicinarsi alla pratica sportiva, imparando lo spirito di



I giocatori del Mestre esultano con il presidente Stefano Serena

squadra e la solidarietà tra compagni».

Non l'unico impegno, però, che l'amministrazione comunale ha deciso di prendere nei confronti del Mestre: per vivere al meglio le nuove grandi sfide della Serie D al Baracca, il Comune ha comunicato che in tempi molto brevi partirà il primo lotto dei lavori di ammodernamento della struttura da parte della direzione lavori pubblici. D'intesa con la società, inol-

tre, è in corso la redazione della progettazione definitiva, per un importo totale di 300.000 euro, per l'esecuzione di altri interventi di manutenzione straordinaria, oltre che di adeguamento e messa a norma. Questa seconda fase dei lavori dovrebbe partire appena terminata la manutenzione ordinaria e concludersi entro i primi giorni di settembre con l'avvio del nuovo campionato. —

Massimo Tonizzo



L'APPELLO: SENTENZA IL 12 LUGLIO

«Mose, nessuna prova contro Piva Mazzacurati e Baita inattendibili»

L'ex presidente del Magistrato alle Acque era stata prosciolta per prescrizione nel processo di primo grado. La difesa: «Mancano riscontri sulle dazioni di denaro»

«Le accuse sono vaghe non ci sono tracce di soldi né in banca né sotto il materasso»

Rubina Bon

VENEZIA. «Questi due personaggi sono uomini d'onore così attendibili per decretare la morte civile di una persona?». I personaggi sono Giovanni Mazzacurati e Piergiorgio Baita e a porsi la domanda è stato l'avvocato Emanuele Fragasso nell'arringa, ieri davanti alla seconda sezione della Corte d'Appello di Venezia, per chiedere l'assoluzione nel merito di Maria Giovanna Piva, ex presidente del Magistrato alle Acque nell'ambito del processo Mose giunto alle ultime battute. In un'ora di monologo, tra citazioni latine e di giuristi, l'avvocato si è battuto per dimostrare che Piva – prosciolta per prescrizione dall'accusa in primo grado – non è stata a libro paga dell'allora deus ex machina del Cvn. Per Piva nella scorsa udienza il pg Alessandro Severi aveva chiesto la conferma della sentenza del tribunale lagunare: «Non ci sono elementi per poter dire che è evidente la sua innocenza».

«ACCUSE TROPPO VAGHE»

«Le dichiarazioni di Mazzacurati sono prive di precisione e concretezza: non ha mai detto dove, quando, come avrebbe consegnato il denaro a Piva. È passato da 400 a 200 mila euro all'anno, ma non ha mai dato le coordinate delle consegne», ha tuonato l'avvocato Fragasso che ha ricordato come Mazzacurati «non fosse un gentleman inglese e con Piva si

comportasse con superiorità maschile. Lei doveva scattare sull'attenti ai suoi ordini. Poi però vanno in collisione sulla questione delle cerniere». Riscontri sulle presunte dazioni? Nessuno, secondo la difesa di Piva, al di là «delle dichiarazioni di quell'altro gentiluomo che è Baita, che però non vede mai una consegna di denaro». Somme, quelle contestate dalla Procura a Piva, che oltre a non essere state provate, l'avvocato Fragasso ha evidenziato come mai siano state trovate: non in banca, non in società offshore, nemmeno sotto al materasso perché la perquisizione in casa Piva subito dopo l'arresto il 4 giugno 2014, giorno della grande retata del Mose, aveva dato esito negativo. Né sono stati trovati acquisti di immobili inconciliabili con il suo stipendio oppure, in epoca non sospetta, passaggi di proprietà oppure atti simulati in favore del figlio. «Mazzacurati aveva interesse ad arricchirsi, vendicarsi e ottenere una condizione processuale di non punizione, che poi è riuscito ad ottenere», ha concluso l'avvocato Fragasso, «Siamo di fronte ad accuse fortissimamente interessate e per questo vaghe e indeterminate, che non hanno riscontri né soggettivi né oggettivi e che sono state confutate da chi collaborato con i pm a sviluppare le indagini».

LA POSIZIONE DI CINQUE

Di Mazzacurati ha parlato anche l'avvocato Marco Vassallo, difensore di Erasmo Cinque, imprenditore romano a capo della Socostramo e amico dell'allora ministro Matteoli (deceduto), condannato in pri-

mo grado a 4 anni per corruzione in relazione ai lavori di marginamento di Porto Marghera affidati alla Socostramo senza gara. La perizia disposta dal tribunale nel processo di primo grado che ha accertato la grave demenza di Mazzacurati sarebbe stata illegittima perché raccolta in un altro Stato – l'ex presidente del Cvn vive da anni in California – senza il consenso dello stesso Stato. Quanto ai lavori per il disinquinamento di Marghera dati senza gara, l'altro difensore Pietro Pomanti è stato chiaro: «Chi lo dice? Non ho trovato un atto amministrativo di revoca dei finanziamenti».

IL NODO CVN-CINQUE

L'avvocato Vassallo ha sollevato il dubbio sul fatto che il Cvn, attraverso i propri commissari prefettizi, possa costituirsi parte civile contro Cinque, sostenendo che i commissari si occupano solo del completamento dell'opera, non del concessionario in generale. E che quindi, essendo la posizione di Cinque slegata dal Mose e attinente esclusivamente a Porto Marghera, il Cvn attraverso i commissari non possa chiedergli i danni. Richiesta tardiva, per il legale del Cvn Paola Bosio.

SENTENZA A LUGLIO

Ha parlato anche l'avvocato Pierpaolo Dell'Anno per l'imprenditore veneziano Nicola Falconi, condannato a 2 anni e 2 mesi per corruzione e finanziamento illecito e ora prescritto, evidenziando le scarse conseguenze di carattere penale ma «l'ergastolo civile» quanto ai risarcimenti. La sentenza verrà letta dal presidente Carlo Citterio il 12 luglio. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Maria Giovanna Piva in Tribunale

INFRASTRUTTURE, IRA ZOPPAS

Il presidente industriali veneti: «Troppe carenze ci penalizzano»

BRILLO / APAG.13



IL CASO TRASPORTI

Zoppas: «In Veneto serve un piano delle infrastrutture straordinario»

Il presidente degli industriali: prima il treno per Roma tagliato poi i voli Alitalia ridotti, troppe carenze che ci penalizzano

«Ci troviamo al centro di due corridoi europei un "unicum" che andrebbe valorizzato»

VENEZIA. L'ultima questione in ordine di tempo è quella di Alitalia. Il presidente di Save Enrico Marchi ha accusato sul nostro giornale la compagnia di bandiera di non tenere in considerazione i collegamenti aerei da e per Venezia. Ma è il Veneto imprenditoriale a sentirsi "abbandonato" sul tema delle infrastrutture: mancano programmi ed investimenti.

«Il Veneto merita un Piano Straordinario Infrastrutturale, una visione di sistema che definisca e colleghi tra loro i molteplici interventi necessari alla mobilità del territorio in una progettualità complessiva – attacca il presidente di Confindustria Veneto, Matteo Zoppas -. Non si può più ragionare per singoli progetti o tratte e, ancor meno, relegare il tutto a questione meramente regionale».

Il Veneto si trova al centro di due grandi corridoi europei: quello Mediterraneo-Baltico (sud-nord), e

quello Lisbona-Kiev (ovest-est). «Si tratta di un "unicum" a livello italiano e per questo andrebbe valorizzato e non penalizzato – prosegue il numero uno degli industriali veneti -. Invece non facciamo che riscontrare incertezze o inspiegabili disimpegni». Il presidente si riferisce a quello che sta accadendo negli ultimi mesi in Veneto. «Qualche mese fa è stato il caso del treno mattutino Venezia-Roma, che serviva la folta platea business che si muove quotidianamente dal Veneto per raggiungere la capitale – spiega Zoppas -. Oggi, grazie alle segnalazioni del governatore Luca Zaia e del presidente del Gruppo Save Enrico Marchi, emerge anche la questione della carenza dei collegamenti da Venezia decisi da Alitalia».

E il presidente elenca poi le carenze infrastrutturali che il Veneto continua a subire: il proseguimento della Tav Brescia-Padova che si allontana, il completamento della Pedemontana, l'adeguamento della Romea Commerciale. «Il problema del deficit infrastrutturale che

evidenziamo non riguarda solo il Veneto ma l'intero Paese proprio per la posizione strategica che il Veneto ricopre, al centro di direttrici internazionali, tanto i Corridoi Europei quanto la Via della Seta, per lo sviluppo commerciale con la Cina e il Far East – spiega ancora Zoppas -. Non possiamo rimanere fuori da questi collegamenti e per questo dobbiamo ragionare in maniera sistemica, raccordando le grandi opere, che vanno fatte ora e non tra qualche anno, ai molteplici interventi di mobilità interna».

Il presidente degli industriali veneti lega la competitività delle aziende ad infrastrutture adeguate, altrimenti c'è il rischio di rimanere pe-



nalizzati nei confronti degli altri sistemi economici con cui il Veneto, tra le zone più produttive d'Italia, compete a livello internazionale.

«In questo Piano Straordinario Infrastrutturale dovranno avere priorità anche i progetti legati ai grandi eventi sportivi che il Veneto ospiterà, come i mondiali di Sci Cortina 2021 e, auspicabilmente, anche le Olimpiadi invernali del 2026 – conclude il presidente Matteo Zoppas-. Questi saranno un ulteriore volano di crescita e di sviluppo per il nostro territorio solo se i visitatori che arriveranno troveranno strutture e collegamenti adeguati agli standard dei nostri competitor». —

Nicola Brillo

BY NC ND AL CUNDIRITTI RISERVATI



Un treno Freccia Rossa



MATTEO ZOPPAS PRESIDENTE
DI CONFINDUSTRIA VENETO,
CHIEDE PIÙ INFRASTRUTTURE