

Rassegna del 30/01/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

30/01/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	10	Un laboratorio «zero energy» per il Bo	...	1
30/01/2019	Mattino Padova	21	Unizeh, l'edificio speciale che si mantiene da sé	S.Q.	2
SCENARIO					
30/01/2019	Arena	31	Hanno pagato le case ma il cantiere è fermo	Ferraro Katia	3
30/01/2019	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	10	Stranieri a villa Emo? Si risveglia l'orgoglio delle imprese locali: «La compriamo noi»	Favero Gianni	6
30/01/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Mose, posata anche l'ultima paratoia «Ora tocca ai test» - Mose, è stata posata l'ultima paratoia In primavera via ai test	Zorzi Alberto	8
30/01/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Intervista a Giancarlo Galan - «Il concessionario unico? In effetti fu una porcheria Ora scrivo e faccio cucina»	M.Za.	11
30/01/2019	Gazzettino Pordenone	2	La città cambia volto sarà l'anno dei cantieri - Piazze, strade e scuole L'agenda dei maxi-lavori	Zani Lara	13
30/01/2019	Gazzettino Treviso	18	Ponte Morandi a "mister Dinamite" - Coppe demolirà ponte Morandi	Filini Elena	17
30/01/2019	Gazzettino Treviso	6	Dieci milioni l'anno alla Provincia per scuole e strade	Favaro Mauro	20
30/01/2019	Gazzettino Treviso	10	Intervista a Remo Mosole - E ora Mosole si infuria «Non vogliono farmi lavorare»	Favaro Mauro	21
30/01/2019	Gazzettino Venezia	2	Nuovi hotel, la risposta di Actv - Aprono altri ostelli Actv raddoppierà le corse della linea 43	Trevisan Elisio	23
30/01/2019	Gazzettino Venezia	2	Progetto per la nuova area stazione accordo verso il via libera in Consiglio	e.t.	26
30/01/2019	Gazzettino Venezia	3	Intervista ad Olivier Winter - I grandi numeri di A&O «Pronti a investire ancora»	Trevisan Elisio	27
30/01/2019	Gazzettino Venezia	15	Deposito Gpl a Chioggia, la società tiene duro - Deposito Gpl, il pressing dei ministeri	Biolcati Marco	29
30/01/2019	Gazzettino Venezia	15	Il sindaco a Roma: «Ci aspettiamo passi avanti»	M.Bio.	31
30/01/2019	Gazzettino Venezia	7	Mose, posata anche l'ultima paratoia - Calata l'ultima paratoia del Mose	Brunetti Roberta	32
30/01/2019	Gazzettino Venezia	12	Piano anti-corruzione, regole più rigide in Comune	m.fus.	34
30/01/2019	Giornale di Vicenza	28	«Tunnel Pedemontana Il Tar blocchi i lavori»	K.Z.	35
30/01/2019	Mf	9	Caltagirone accorcia la catena di controllo	Giacobino Andrea	36
30/01/2019	Mf	10	Astaldi fa +17% con la Turchia	Franzini Mattia	37
30/01/2019	Mf	10	Illimity interessata a Condotte	Brustia Carlo	38
30/01/2019	Nuova Venezia	2	Ultima paratoia, restano i guai - L'ultima delle paratoie in fondo alla laguna Conclusa la posa al Lido	Vitucci Alberto	39
30/01/2019	Nuova Venezia	3	Mose, riecco la Technital Contratti per nuovi progetti	Vitucci Alberto	42
30/01/2019	Nuova Venezia	19	Fosse settiche, colata di cemento E gli architetti si oppongono	Vitucci Alberto	43
30/01/2019	Nuova Venezia	20	Piano casa a Venezia cemento in zone agricole scoppia la polemica - «Basta cemento, ce n'è anche troppo» Movimento 5 Stelle contro il piano casa	Artico Marta	45
30/01/2019	Nuova Venezia	21	Limite a 800 metri cubi E i familiari non possono vendere prima di 5 anni	Chiarin Mitia	48
30/01/2019	Nuova Venezia	21	Un nuovo piano in linea con l'Anac per la prevenzione della corruzione	M.A.	49
30/01/2019	Nuova Venezia	42	Lavori sulla terza corsia dimezzati gli infortuni promossa la sicurezza	Monforte Giovanni	50
30/01/2019	Nuova Venezia	39	Il Demanio cede quindici edifici «Ora via al rilancio turistico»	Abbadir Alessandro	51
30/01/2019	Nuova Venezia	40	De Simone: «Il porto offshore ma a 15 chilometri dalla costa»	E.B.A.	52
30/01/2019	Tribuna-Treviso	3	Villa Emo, le mosse per bloccare tutto: la Soprintendenza e una cordata locale	Pellizzari Maria_Chiera	53

Università

Un laboratorio
«zero energy»
per il Bo

PADOVA Ecologia, sostenibilità, ricerca. Parole d'ordine del progetto «Unizeb zero energy buildings» nato dalla collaborazione tra l'Università di Padova, la Scuola Edile, il Comune, l'Ance Padova (Associazione nazionale costruttori edili) e l'Usi 6 Euganea. L'obiettivo è costruire un edificio autosufficiente dal punto di vista energetico e che possa essere attrezzato a laboratorio, quindi ospitare macchinari e strumenti per la ricerca. «I lavori partiranno ad aprile e dovrebbero terminare verso la fine dell'anno – spiega il responsabile del progetto, il professor Michele De Carli – Lo costruiremo in zona Camin e sarà completamente autosufficiente dal punto di vista energetico. Quando sarà finito gli studenti entreranno a turno e così faremo le opportune verifiche». Al Bo ricerca non si collega solo con la sostenibilità ma anche con la medicina. Partirà a breve il programma di ricerca LifeLab, coordinato dal professor Gino Gerosa, e finanziato dalla Regione Veneto con 3,5 milioni di euro attraverso il Coris (Consorzio per la ricerca sanitaria). L'obiettivo è studiare la medicina rigenerativa per ricreare organi e tessuti malati. (si.mo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CANTIERE DELL'INNOVAZIONE

Unizeb, l'edificio speciale che si mantiene da sé

Una casa in legno costruita dagli allievi della Scuola edile su progetto dell'Università. Gli studenti vi abiteranno per misurare le prestazioni

Partirà verso maggio la costruzione di "Unizeb", l'edificio che si mantiene da sé interamente progettato e realizzato da studenti e professori dell'ateneo, in collaborazione con la Scuola edile. Sarà un'esperienza formativa completa, perché una volta terminata la fase di costruzione si passerà a quella di misura: la casa, che sorgerà in via Lisbona (Camin) si trasformerà quindi in un laboratorio da vivere, dove gli studenti abiteranno a turno per testare dal vivo le prestazioni. L'edificio sarà costruito in legno, avrà una superficie di 80 metri quadri e sarà dotato di impianto fotovoltaico, domotico, pompa di calore, impianti radianti a soffitto, impianto di fitodepurazione per scarico acque e una parte di tetto "verde", con delle piante.

Il progetto è nato qualche anno fa e la gestazione, come conferma il professor Michele De Carli, responsabile scientifico, «è stata un po' lunga». La burocrazia ha posto più intoppi del previsto, ma ora le carte sono finalmente in regola: ieri il Consiglio di amministrazione ha



Il rendering di Unizeb, l'edificio a cui collaborano Bo e Scuola edile

approvato un accordo di programma che coinvolge Ateneo, Scuola edile, Ance e Asl.

«Il lavoro di costruzione prenderà molto tempo» aggiunge il professor De Carli, «dovrebbe terminare per fine anno, ma normalmente richiederebbe un paio di mesi. In questo caso, tuttavia, la lentezza si deve al fatto che il nostro è un esperimento didattico: gli studenti devono imparare. Il manufatto sarà costruito dalla Scuola edile, che ha messo a disposizione anche il terreno, e una volta chiuso il cantie-

re si passerà alla fase di misura. Gli studenti, a rotazione, dovranno viverci dentro per tutto l'anno di monitoraggio, durante il quale potremo testare le soluzioni adottate ed eventualmente svilupparne di migliori. L'abitazione sarà modulare, quindi smontabile e montabile senza grandi difficoltà». Oltre al professor De Carli, il progetto è stato reso possibile dal lavoro dei colleghi Lorenzoni (che ne è stato cofondatore, prima di entrare a Palazzo Moroni), Bignucolo e Turrini. —

S.Q.



LAZISE. Rabbia degli acquirenti che hanno finora investito 100 mila euro a testa per le costruzioni in località Zappo e non riescono a vedere finiti i loro appartamenti

Hanno pagato le case ma il cantiere è fermo

Nella lottizzazione non si lavora dal 2016: ci sono 44 abitazioni e 33 sono già vendute

Katia Ferraro

L'hanno chiamato cantiere della vergogna. Quarantaquattro alloggi (38 appartamenti e 6 case a schiera) in edilizia convenzionata che dovevano essere pronti nel marzo 2015, ma i lavori sono proceduti a singhiozzo e ora sono fermi da due anni e mezzo. Siamo in località Zappo a Lazise, il cantiere è quello della cooperativa edilizia Filca Casa, parte del Consorzio interprovinciale per l'edilizia sociale (Cies) con cui il Comune di Lazise ha stretto un accordo pubblico privato rendendo edificabile l'area.

I lavori sono partiti nel settembre 2013, si sono interrotti una prima volta per le difficoltà e il successivo fallimento dell'impresa esecutrice, poi per il blocco arrivato dal decreto ingiuntivo presentato contro Filca da una seconda impresa costruttrice che nel Veronese stava realizzando un'altra lottizzazione per conto della cooperativa.

Sono ripresi con il subentro della Corradini Costruzioni srl che nel luglio 2016 ha abbandonato il cantiere sostenendo di non aver ricevuto adeguati compensi da Filca. Motivo per cui la Corradini ha presentato istanza di fallimento contro Filca Casa, salvo poi ritirarla nell'udienza dello scorso 4 dicembre non ritenendo più conveniente proseguire su questa strada che porterebbe a liquidare in prima battuta la banca Bper, maggiore creditore della cooperativa. Alexander Ferraro e Federico Bertasi sono tra gli acquirenti più arrabbiati.

Spiegano che ogni acquirente ha investito in media 100 mila euro per pagare l'avanzamento dei lavori. Oggi gli assegnatari effettivi, divenuti soci di Filca, sono 33: gli altri undici si sono ritirati per il ritardo nell'apertura del cantiere o in corso d'opera per le difficoltà riscontrate, in questo caso senza vedersi risarciti delle somme versate.

Per colmare questo vuoto e dare nuova linfa ai lavori, tre anni fa il Comune modificò l'accordo con Cies aprendo anche ai non residenti la possibilità di acquistare le case, ma non ci furono nuovi interessati. «Su un cantiere del valore di dieci milioni e mezzo di euro, noi ne hanno messi quasi quattro e altrettanti la banca anche sotto forma di prefinanziamenti ai soci. Dove sono finiti i nostri soldi?», chiedono Ferraro e Bertasi.

La loro ipotesi, spiegano, «non provata ma plausibile» è che le somme versate dai soci di Lazise siano state usate per colmare debiti in altri cantieri avviati da Filca e altre cooperative del gruppo Cies. «Prima di iniziare i lavori allo Zappo c'erano appartamenti invenduti e debiti nel cantiere Filca di Poiano di Valpantena. Perché non è stata creata una cooperativa nuova ma è stata utilizzata la stessa e lo stesso conto corrente per le nostre case?».

Alle cause legali che diversi fornitori hanno intentato contro Filca, si aggiunge quella avviata da 13 soci di Lazise per chiedere che venga stabilita una data di consegna delle case non prevista nel loro contratto. La rabbia è anche

per la difficoltà avuta nell'ottenere le fidejussioni a garanzia delle somme versate in caso Filca dovesse fallire.

«Quando abbiamo visto che le cose andavano male ci siamo chiesti doverano le fidejussioni obbligatorie per legge», riprende Ferraro, «la maggioranza di noi non le aveva e da Filca dissero che non erano state fatte perché non erano stati i soldi. Sono riuscito a ottenere la mia a febbraio 2017: la devo pagare io, ma è l'unica carta che può darmi qualche garanzia in caso di liquidazione coatta amministrativa, che per le cooperative equivale al fallimento». La situazione del cantiere sembra un circolo vizioso che Alexander Ferraro riassume così: «Filca e Cies danno la colpa alle banche che non finanziano, ma le banche hanno bisogno di garanzie e non hanno più fiducia in questa operazione. L'impresa Corradini Costruzioni ha ancora un contratto in essere, ma tiene il cantiere chiuso finché non verrà pagata. I soci non versano più niente vista la situazione, dagli alloggi invenduti non arrivano risorse e la cooperativa non ha più liquidità». In questi anni lo sguardo è andato spesso al Comune. «Non possiamo usare soldi pubblici per un intervento privato», ribadisce il sindaco Luca Sebastiano. «Come amministrazione abbiamo dato la disponibilità ad acquistare due o tre appartamenti, ma solo quando la situazione sarà sbloccata e sarà superato il rischio del fallimento della cooperativa». •



La risposta del presidente del Cies

«In ballo il finanziamento per concludere l'opera»

Sull'intricata vicenda del cantiere risponde il presidente del Consorzio interprovinciale per l'edilizia sociale (Cies) Delio Padovani: «Siamo in trattativa con una grossa impresa costruttrice che ci sta aiutando a trovare un'altra banca per ottenere un nuovo finanziamento che ci permetta di riprendere i lavori». La trattativa sarebbe a uno stadio «avanzato» e potrebbe concludersi positivamente «nel giro di un mese e mezzo», sostiene Padovani, ottimista come sempre è stato nelle riunioni con il Comune e con i soci. «Se riusciremo a riprendere i lavori a marzo, gli alloggi saranno consegnati entro l'estate». A lui poniamo le questioni sollevate da alcuni acquirenti. «Dove sono finiti i loro soldi?», risponde Padovani, «sono serviti per l'acquisto del terreno, per i lavori eseguiti finora, per realizzare una parte delle opere di urbanizzazione e una parte del beneficio pubblico (l'acquisto per conto del Comune dell'ex teatro di Colà, ndr). I soldi non sono andati altrove, buona parte delle case è quasi finita. È grave che alcuni soci ci accusino di aver impiegato i loro soldi in altri cantieri. Qualcuno ha presentato anche un esposto in Procura, dove sono stato convocato qualche mese fa», rende noto Padovani, «ho

portato documentazione e bilanci, non sono stato più chiamato e perciò ritengo la cosa finita lì». Come mai non è stata creata una cooperativa ad hoc per lo Zappo? «C'era la possibilità di ottenere un contributo della Regione Veneto, che poi non è arrivato», replica Padovani, «una cooperativa nuova non avrebbe potuto partecipare al bando, così abbiamo scelto la cooperativa maggiore del gruppo, che finora ha costruito circa settecento alloggi». Sempre a Lazise, in località Rocchetti, un'altra cooperativa di Cies, la Cesare Delpiano, dovrebbe realizzare con la Villa Basson Cooperativa Edilizia (che non fa parte di Cies) un'altra lottizzazione in edilizia convenzionata (35 alloggi). Anche qui da anni gli acquirenti hanno versato delle somme anticipatorie, ma i lavori non sono mai partiti. «I soldi sono serviti per comprare l'area. Abbiamo avuto il permesso di costruire, ma nel frattempo è fallita Veneto Banca», giustifica Padovani. Per far fronte al fallimento e tutelare i risparmiatori è subentrata la Sga, società del ministero dell'Economia con il compito di recuperare i crediti deteriorati dell'ex banca. «Siamo in contatto con Sga», conferma il presidente di Cies, «e da qualche settimana un nostro consulente sta seguendo la procedura per far subentrare un altro istituto di credito». **K.F.**



Il cantiere fermo da tempo in via degli Alpini in località Zappo a Lazise FOTOPECORA

Stranieri a villa Emo? Si risveglia l'orgoglio delle imprese locali: «La compriamo noi»

TREVISO Villa Emo, il capitolo è tutt'altro che chiuso. All'indomani dell'annuncio con cui il Credito Trevigiano Bcc, ha comunicato l'individuazione di un compratore, Vedelago si desta, e prende una reale consistenza il progetto di una squadra di imprenditori locali disponibili a sostenere il Comune nell'esercitare il diritto di prelazione, cioè, a parità di condizioni, di passare davanti al dichiarato ma mai indicato acquirente che ha firmato l'unico dossier accettabile di cui la banca dice di disporre.

Sull'aspirante nuovo inquilino, in sostanza, sono troppi i punti oscuri per identità ed intenzioni, e troppi sono perciò i motivi di inquietudine da parte di un'amministrazione pubblica che intravede il rischio di consegnare in mani sconosciute una struttura coincidente con l'immagine simbolo del paese stesso.

Scartando l'ipotesi che quella sulla scrivania del presidente della Bcc, Piero Pignata, sia una offerta virtuale, palesata al puro scopo di risvegliare nei locali un amor patrio intorpidito, ora si tratta di

comprendere quanto tempo rimanga a disposizione per organizzare una seria controproposta, cioè di aggregare un nocciolo duro di «azionisti» forti ai quali aggiungere, e non è affatto escluso, una appendice di partecipazione popolare. Villa Emo, in altre parole, potrebbe diventare un po' di tutti e la sua funzione, in questo caso, sarebbe ben diversa dall'obiettivo imprenditoriale che sembra sia nella mente del compratore sconosciuto. Cioè conservare quella vocazione di immobile storico a fruizione pubblica avuta fino ad oggi grazie al lavoro di una società di servizi incaricata dalla Bcc. Sulla percorribilità del progetto alternativo si potrebbero avere indicazioni già nelle prossime ore, essendo previsti nella giornata di oggi incontri fra player più o meno locali sui cui nomi si stanno moltiplicando le indiscrezioni. E non mancano, in ogni caso, manifestazioni di disponibilità nella collaborazione da parte di soggetti istituzionali a più livelli, sia pur non in forma di partecipazio-

ne finanziaria diretta.

La necessità per il Credito Trevigiano di mettere sul mercato l'immobile, realizzato a metà del Cinquecento su disegno di Andrea Palladio, è riconducibile a input ricevuti da Banca d'Italia nei momenti immediatamente successivi al commissariamento del 2014 e legati all'esigenza di dismettere asset patrimoniali giudicati più costosi che profittevoli per le casse dell'istituto. Realizzando, nel contempo, una liquidità tale da permettere un potenziamento degli impieghi verso famiglie e aziende. La volontà di cedere il complesso, secondo i vertici della Bcc, sarebbe stata formalizzata subito dopo ma nel tempo le proposte presentate avrebbero avuto una consistenza troppo al di sotto di una ragionevole valorizzazione della villa. Della parte di villa, per essere precisi, di cui la banca intende liberarsi, conservando gli spazi che ospitano gli uffici.

Gianni Favero

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

- Lunedì il Credito Trevigiano Bcc ha reso nota l'intenzione di cedere il corpo centrale di Villa Emo a un magnate straniero, presumibilmente russo per rilanciare la situazione economica della banca





**L'opera
palladiana**
Il corpo centrale
dell'immobile
cinquecentesco
è stato messo
in vendita ed è
spuntato un
misterioso
acquirente

Mose, posata anche l'ultima paratoia

«Ora tocca ai test»

VENEZIA Niente parate con ministri e sottosegretari, niente bottiglie di spumante o prosecco, se non forse quella stappata al buio dagli operai di Comar che hanno seguito le operazioni di questi ultimi mesi e anni. Alla 5 di mattina di oggi, salvo sorprese, è stata posata l'ultima delle 78 paratoie del Mose, la numero 11 della schiera di Lido Sud, lato San Nicoletto: in tutto in questa linea le maxi-dighe sono 20, lunghe 26,65 metri, larghe 20 e spesse 4, con un peso di 282 tonnellate. Ora toccherà ai test per verificare la funzionalità dell'opera: inizio previsto a primavera.

a pagina 2 **Zorzi**

Il territorio | e le risorse pubbliche

Mose, è stata posata l'ultima paratoia

In primavera via ai test

Opera completata alle 5 del mattino e senza feste
Sono passati sedici anni dall'inizio dei lavori

VENEZIA Forse hanno scelto l'orario per una questione dei «morti di marea». O forse anche per spegnere la luce dei riflettori su un'opera troppo contestata. Niente parate con ministri e sottosegretari, niente bottiglie di spumante o prosecco, se non forse quella stappata al buio dagli operai di Comar che hanno seguito le operazioni di questi ultimi mesi e anni. Alla 5 di

mattina di oggi, salvo sorprese, è stata posata l'ultima delle 78 paratoie del Mose, la numero 11 della schiera di Lido Sud, lato San Nicoletto: in tutto in questa linea le maxi-dighe sono 20, lunghe 26,65 metri, larghe 20 e spesse 4, con un peso di 282 tonnellate.

Sono passati 5.740 giorni, quasi 16 anni, da quel 14 maggio 2003, quando fu posata la

prima pietra dell'opera alla presenza dell'allora premier



Silvio Berlusconi. Cantiere imponente, 5 miliardi e 493 milioni di costi (forse qualcosa in più, alla fine), tanti problemi nella realizzazione e la maxi-inchiesta sulle tangenti che ha spazzato via il vecchio Consorzio Venezia Nuova (il pool di imprese che lo sta realizzando) e portato al suo commissariamento. Ora, con la posa dell'ultima delle dighe che difenderanno Venezia – alzandosi quando si prevede una marea superiore ai 110 centimetri, in grado di allagare buona parte della città –, il Mose non è ancora finito, ma la data è storica e simbolica, anche se né i vertici del Cvn né il Provveditorato hanno ritenuto di festeggiarla. Le paratoie infatti non sono ancora in grado di alzarsi. Solo quelle di Treporti (Lido Nord) sono infatti complete degli impianti da anni. Quattro di loro furono alzate la prima volta il 12 ottobre 2013, poi un paio di anni fa c'è stata la prova di sollevamento di tutte quante insieme: prova che si è conclusa con un problema perché dal lato di Punta Sabbioni (un nome non casuale) i sedimenti si sono depositati sul fondo degli alloggi e hanno impedito alle ultime tre di scendere fino alla fine.

Su questa schiera peraltro dovrà già iniziare la manutenzione, visto che le grandi dighe sono sott'acqua da ormai 5 anni, pur non essendo mai state usate per difendere Venezia, e il Cvn ha bandito una gara da 18 milioni di euro che scade proprio domani. Questo perché non è ancora pronta la linea di manutenzione «in house» prevista dal progetto, anche a causa del cambio di strategia del provveditore Roberto Linetti che, pressato soprattutto da ambientalisti e 5 stelle, si è convinto a spostare la parte più «sporca» delle lavorazioni dall'Arsenale a Marghera. L'Arsenale resterà dedicato solo per una parte delle manutenzioni, soprattutto quelle dei mezzi navali: in primis il *jack-up*, cioè la nave speciale che è stata finalmente usata dopo aver avuto anch'essa un bel po' di problemi e che ha consentito di accelerare i tempi nella posa delle ultime paratoie. Proprio in questi giorni stanno iniziando dei nuovi cantieri al bacino grande – che sarà quello dedicato al *jack-up* – con un lotto di 500 mila euro assegnato a Kostruttiva, il consorzio delle coop venete, perché i lavori all'ex fabbrica delle navi della Serenissima sono ritenuti

prioritari proprio in vista delle manutenzioni. Idem per il restauro delle tesse 107 e 111, dove ci saranno gli uffici di controllo.

Le altre tre schiere – Lido Sud che è quella terminata stanotte, Malamocco e Chioggia – per poter funzionare dovranno avere gli impianti, che sono ancora in corso di realizzazione. Il provveditore però sta spingendo per fare in fretta e nei giorni scorsi ha scritto ai commissari del Consorzio, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, per chiedere che già a primavera si proceda con i primi test delle intere schiere, per poi continuare in autunno. Si spera dunque che per quel periodo tutto sia in funzione. Entro febbraio dovrebbero invece ripartire le prove con gruppi di paratoie, 4 o 5 alla volta. Dopo l'accordo di dicembre tra Cvn e alcune imprese consorziate (Kostruttiva come capofila, ma anche altre, dalla Rossi Renzo alla Salmistrari, dalla Ccc alla Gregolin, dalla Clodiense alla Stone, l'ex coop San Martino), è stato invece dato il via libera ad altri 300 milioni di progetti e lavori, soprattutto all'Arsenale, come visto, e anche per il famoso Piano Europa, quello delle compensazioni.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Il Mose è un sistema di dighe mobili che difenderà Venezia dall'acqua alta

● È composto da 78 paratoie suddivise in 4 schiere: Lido Nord e Lido Sud (divise da un'isola artificiale realizzata ad hoc), Malamocco e Chioggia

● Quando si prevede un'acqua alta oltre i 110 centimetri, le dighe, che sono adagiate sul fondo piene di acqua, verranno riempite di aria e si solleveranno per dividere mare e laguna

● Il costo previsto per l'opera è di 5 miliardi e 493 milioni

La vittoria in tribunale di Bruno Amoroso

«Non era a libro paga di Mantovani» Risarcito l'ex presidente del Tar Veneto

All'epoca degli arresti del Mose era venuto fuori anche il suo nome: Claudia Minutillo, ex segretaria di Giancarlo Galan e poi ad di Adria Infrastrutture (gruppo Mantovani), aveva detto che, tramite l'avvocato romano Corrado Criaiese, l'azienda aveva pagato giudici del Tar e del Consiglio di Stato, facendo il nome dell'allora presidente della sezione veneta Bruno Amoroso. In realtà le stesse indagini della procura di Venezia avevano smentito i fatti, tanto che Amoroso non è mai stato indagato, mentre Criaiese fu arrestato e poi portato a processo per millantato credito,

condannato in primo grado a un anno e 10 mesi. Ma nei giorni del blitz alcuni quotidiani nazionali avevano riportato il verbale di Minutillo e fatto intendere che ci fosse una compravendita di sentenze al Tar del Veneto. Amoroso aveva fatto causa a questi quotidiani per il grave danno d'immagine e nelle scorse settimane è uscita la prima sentenza del tribunale di Venezia, che gli ha riconosciuto un risarcimento di 70 mila euro. L'ex presidente del Tar è riuscito anche a far cancellare gli articoli sui motori di ricerca. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Paratoie
A sinistra, un test con le dighe mobili. A destra, la nave che ha trasportato l'ultima paratoia



L'INTERVISTA L'EX GOVERNATORE GIANCARLO GALAN

«Il concessionario unico? In effetti fu una porcheria Ora scrivo e faccio cucina»



Ai fornelli
Goulash e casoeûla ma anche spezzatino all'italiana, in cucina sperimento

VENEZIA Cinque milioni e ottocentomila euro poi ridotti a cinque milioni e duecentomila euro. A tanto ammonta, secondo la Corte dei Conti, il danno di immagine imputabile all'ex presidente della Regione Giancarlo Galan per l'affaire Mose. Parte lesa è la Regione che dopo quasi due anni di tentativi cambia strategia e autorizza il subentro dell'Agenzia delle Entrate. La notizia, poche righe stringate, è comparsa ieri nel Bur regionale. Inizialmente se n'era occupata l'Avvocatura regionale con quattro procedimenti: due a Padova, uno a Roma, uno a Venezia. Nel mirino un immobile in via Vecellio a Padova insieme al bosco di Rovolon, una quota della società Margherita, l'assegno di fine mandato della Camera dei Deputati e il vitalizio regionale. Invano.

Voce rilassata e la tentazione costante di una battuta al vetriolo, chiediamo all'ex doge cosa ne pensa.

«Il pignoramento del vitalizio regionale? Un atto di squisita eleganza. Ma non dirò una parola di più, me l'hanno sconsigliato».

Allora parliamo d'altro, come trascorre il suo tempo?

«Facilissimo: faccio il pensionato senza pensione».

Va a prendere il giornale la

mattina?

«Porti pazienza, non vedo più i tiggì e non leggo più i giornali, se cambiassi idea leggerei il suo però».

Felice autoisolamento?

«Magari, non si riesce a sfuggire completamente al mondo esterno».

Quindi pensionato, possiamo tradurre liberamente e dire che intralcia sua moglie Sandra nelle faccende di casa?

«Ahimè, è proprio la verità. In cucina, però, sono gli altri che intralciano me».

Ultima ricetta sperimentata?

«Vediamo...l'altra domenica ho fatto la casoeûla abbinata alla versione alsaziana, la chouroute. Così come ho servito ad altri ospiti spezzatino all'italiana e anche goulash. Dolci non ne faccio, che non mi piacciono».

Non mi dirà che segue Masterchef e la Parodi...

«Confesso. E guardandoli mi deprimi. Sono talmente bravi che c'è da commuoversi».

Di giorno ai fornelli e di sera?

«Leggo e scrivo. Dormendo poco c'è tempo per entrambe le attività. L'ultimo romanzo che ho amato è *Limonov* di Carrère, il ragazzo ci sa fare. Però subito dopo ho passato una nottataccia: la notizia che la Crusca ha sdoganato "scendi il cane" mi ha lasciato sgomento, attonito, speriamo salvino almeno il congiuntivo. Leggere fa bene sa? Lo facessero quelli che hanno inopinatamente vinto le ultime elezioni...».

Diceva che di notte si dedica anche alla scrittura, le sue memorie?

«No, per carità. Ma a notte fonda c'è silenzio... ho avuto momenti difficili di recente, ho capito che la fortuna ha un limite. Così sì, scrivo lettere a mia figlia. Ne ho in programma una trentina. Le pubblicheranno dopo che sarò morto e dubito che mi intenteranno una nuova causa, che dice?».

Una domanda legata alla cronaca me la concede?

«Proviamo».

Sa che domani (oggi ndr) si posa l'ultima paratoia del Mose? Che effetto le fa?

«Né caldo né freddo. Ho fatto opere per miliardi e miliardi e miliardi. Strade, ospedali, il Passante, il rigassificatore ma che mi si rovinì la vita accusandomi in merito a un'opera su cui non avevo nessuna competenza mi lascia ancora perplesso. Al netto di questo, ero e resto affascinato dalla più grande opera di ingegneria idraulica della contemporaneità, siamo ai livelli del Canale di Suez, della diga di Assuan. Son felice si completi e spero di cuore sarà utile. Una cosa devo riconoscere al mio amico/nemico Cacciari: la concessione unica è stata una grande porcheria. Questo mi rimprovero, dal punto di vista culturale. Ma non ho avuto occasione di dirlo in aula. Nessun giudice, per fare un esempio, mi ha mai chiesto cosa pensassi di Baita...».

M. Za.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Lavori pubblici L'amministrazione punta sulle opere

**La città cambia volto
sarà l'anno dei cantieri**

CANTIERI Milioni di euro a disposizione per avviare i lavori che cambieranno la città Zani a pagina II

Piazze, strade e scuole L'agenda dei maxi-lavori

►Prevista la ristrutturazione delle "Gabelli" e della villa liberty all'interno di parco Querini
►Slittano al 2020 ex biblioteca e riqualificazione di piazza della Motta. Tre nuove piste ciclabili

L'anno dei cantieri

**ENTRO LA FINE
DI QUEST'ANNO
DOVRANNO PARTIRE
LE OPERE PER RIDARE
UN VOLTO NUOVO
ALLA EX CASERMETTE**

**IN AUTUNNO
DOVRANNO ESSERE
CONCLUSI I LAVORI
PER ADEGUARE
LO STADIO TOGNON
A FONTANAFREDDA**

LAVORI IN PISTA

PORDENONE Il 2019 sarà l'anno dei cantieri (mentre prosegue, fino in primavera, il cantiere di via Cappuccini) e del super lavoro per gli uffici, impegnati nella gestione di numerose procedure d'appalto. A confermarlo - spiega l'assessore Cristina Amirante - è anche il Peg, che sottolinea come - in seguito alla conferma dei relativi finanziamenti - dovranno essere attivate le procedure di gara delle opere di riqualificazione urbana delle periferie,

che comprendono la ristrutturazione della ex Biblioteca di piazza della Motta (esecuzione lavori prevista fra il 9 dicembre 2019 e il 20 novembre 2020) e dell'edificio sede dei Giudici di pace (per il quale tuttavia i lavori non partiranno prima del gennaio 2020), la riqualificazione della stessa piazza della Motta (lavori dal 24 settembre di quest'anno al 28 dicembre 2020), i tre percorsi ciclopedonali compresi fra viale Martelli, via San Giuliano, via Codafora, parco Reghena e lago della Burida (tutti da realizzare però nel 2020, mentre partirà a dicembre

per concludersi a marzo la riqualificazione dello storico lavatoio di viale Gorizia), il Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche e la ristrutturazione dell'edificio delle ex Casermette di via Molinari (fra il 9 novembre 2019 e la fine del 2020).

PROGETTI PISUS

Alcune delle procedure per l'appalto dei progetti Pisu (tra cui via Mazzini e Largo san Giorgio), pubblicati nel corso dello scorso mese di dicembre, dovranno essere portate a termine all'inizio di quest'anno, e dovranno essere pubblicati i relativi bandi, mentre proseguirà l'iter per l'esecuzione delle opere comprese nel programma "Agenda urbana", finanziato con fondi europei. Sempre quest'anno dovranno essere appaltati e portati a termine i lavori di ristrutturazione della scuola elementare "Gabelli" (fra il 1. settembre 2019 e il 23 maggio 2020), e dovranno anche concludersi in tempi compatibili con l'inizio delle attività sportive le procedure appalto e lavori nello stadio comunale "Tognon" di Fontanafredda, destinato a ospitare il Pordenone Calcio.

PARCO QUERINI

Questi sono gli interventi più rilevanti, ai quali se ne affiancano numerosi altri di manutenzione straordinaria del patrimonio comunale (edilizia scolastica, sportiva, manutenzioni stradali e impiantistiche) e interventi da realizzare con la formula della finanza di progetto, (come l'appalto per la concessione dei servizi energetici, termici ed elettrici) che a loro volta richiederanno apposite procedure di gara. Entro il 16 dicembre è previsto il completamento del centro multimediale turistico informativo nell'edificio di parco Querini: attualmente in fase di appalto, l'esecuzione lavori dovrebbe partire a fine aprile. Fra fine aprile e fine luglio è invece in programma il rifacimento dell'ingresso di palazzo Ricchieri, da metà luglio a fine ottobre gli interventi sui cimiteri. Per lo stadio di Fontanafredda i lavori dovrebbero svolgersi fra l'inizio di aprile e il 22 agosto, mentre entro il 9 marzo dovrebbe essere realizzato il nuovo parapetto

della pista di pattinaggio al Palazzetto dello sport. Lavori anche a Villa Galvani fra luglio e ottobre per la realizzazione del progetto Paff. Sul fronte delle scuole, è in corso l'adeguamento sismico della scuola primaria "IV Novembre", il cui primo lotto dovrebbe concludersi a fine settembre. Solamente una quindicina di giorni e prenderà il via il secondo lotto: conclusione prevista alla fine di giugno del 2020.

EDILIZIA SOCIALE

In materia di edilizia sociale, invece, dovrebbero partire a ottobre per concludersi nel marzo del 2020 i lavori nelle case di via San Quirino; fra marzo e luglio di quest'anno, invece, quelli nella casa di via Tramontina. Sul fronte della messa in sicurezza del territorio, l'intervento più cospicuo è quello di realizzazione delle opere di gronda delle acque meteoriche a salvaguardia dagli allagamenti del centro abitato di Rorai Grande, la cui partenza è prevista all'inizio di settembre e la conclusione nel maggio del 2020. Ma ci saranno anche gli interventi di manutenzione straordinaria di ricalibratura idraulica del sistema idrografico minore, con interventi a Torre, in via Musile (fra maggio e ottobre), le opere per la sicurezza dell'abitato di Vallenoncello, in via del Passo (fra gennaio e settembre), i lavori di manutenzione straordinaria del fiume Noncello nel tratto compreso fra il confine comunale a nord est e la confluenza con il Meduna (fra novembre e febbraio 2020). Sempre nell'arco del 2019 dovrebbe iniziare ed essere portato a termine il secondo lotto (per il primo la scadenza è fissata al 15 febbraio) degli interventi di completamento e mitigazione acustica in via Nuova di Corva, mentre a settembre dovrebbe avvenire la consegna degli impianti alla ditta che si aggiudicherà il bando per la gestione dei servizi termici ed elettrici. Ancora in materia di servizi e infrastrutture, il 25 novembre è il termine indicato per la banda larga, il 30 aprile per gli interventi di rinnovo e adeguamento normativo delle linee di illuminazione pubblica, l'11 aprile per l'implementazione della rete per garantire una maggior sicurezza.

Lara Zani

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La scuola

Torre, il nuovo istituto tra le opere che aspettano

Tempi più lunghi per un altro importante e atteso cantiere: una volta concluso il concorso di progettazione attivato nel 2018, si dovranno infatti avviare le procedure per l'affidamento della progettazione dei lavori di costruzione della scuola media "Lozer" di Torre, opera che prevede un quadro economico di nove milioni 600mila euro. Il progetto definitivo e la variante urbanistica dovrebbero arrivare entro novembre, mentre i mesi fra dicembre e marzo del 2020 saranno dedicati alla progettazione esecutiva dell'opera. La necessità di realizzare una nuova scuola si era manifestata lo scorso anno quando, oltre all'assenza della staticità antisismica in caso di terremoto, erano state trovate le tane di centinaia di topi che vivevano nel sottotetto della scuola. Un giorno una bidella facendo le pulizie si era vista cadere addosso alcuni topi dal soffitto. La scuola era rimasta chiusa per alcuni giorni in modo da poter derattizzare l'intero istituto.

L.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ASSESSORE Cristina Amirante



L'ANNO DEI CANTIERI Secondo le intenzioni dell'amministrazione quest'anno la città cambierà volto: nella foto uno dei lavori più importanti, la riqualificazione di via Cappuccini iniziata nel 2018 ma che vedrà la fine tra qualche mese

L'incarico Lo abatterà un imprenditore di Segusino



Ponte Morandi a "mister Dinamite"

IL MINISTERO ha dato mandato a Danilo Coppe di demolire i due tronconi **Filini a pagina XVIII**

Coppe demolirà ponte Morandi

► "Mister Dinamite" a capo della squadra di dieci tecnici che abatterà il viadotto con una esplosione controllata
► L'intervento della ditta Siag inizierà alla fine di febbraio dalla campata 8, diventata una dei simboli del disastro

DA UNA SETTIMANA I PROFESSIONISTI SONO TORNATI NELLA ZONA ROSSA PER FARE I RILIEVI E I CALCOLI DEL CASO

IL TITOLARE DELLA DITTA È NOTO AL PUBBLICO PER AVER PARTECIPATO AD ALCUNE TRASMISSIONI TELEVISIVE E REALITY SULLA SUA SPECIALITÀ

SEGUSINO

Affidamento dell'appalto pubblico dei lavori per la demolizione del ponte Morandi: ora è ufficiale. È Danilo Coppe, alias mister Dinamite, l'esplosivista scelto per i lavori di abbattimento. Coppe, che sarà a capo di 10 tecnici della Siag, è il professionista incaricato da Fagioli Spa e Fratelli Omini Spa, aziende vincitrici con Vernazza Autogru Srl, Ipe Progetti Srl e Ireos Spa, del bando di 19 milioni di euro comprensivo per tutte le opere per la demolizione, la rimozione, lo smaltimento e il conferimento in discarica o in altro sito dei materiali di risulta del Viadotto Polcevera in Genova. La notizia era nell'aria da qualche settimana, ma la firma ufficiale del contratto si è avuta solo ieri.

LE TAPPE DELL'INTERVENTO

L'intervento di Coppe e della sua società dovrebbe iniziare entro la fine di febbraio e durare circa 3 mesi. La prima esplosione riguarderà la campata 8: il moncone rimasto in piedi dopo il crollo, consegnato alle immagini simbolo del disastro con il padroncino fermo a pochi centimetri dal vuoto. Poi si procederà con le campate 10 ed 11, lato levante. Dopo mesi di attesa, rilievi e calcoli, ecco l'ufficialità. Scartata l'ipotesi della demolizione meccanica con imbragamento, si è scelto di intervenire con la dinamite. L'intervento, così, verrà realizzato da Siag, la società di Coppe, per conto di Fratelli Omini Spa.

CHI È

Originario di Segusino, studi

all'istituto di mineralogia di Agordo, Danilo Coppe è stata da subito indicato come esplosivista di riferimento per l'intervento. Il professionista di origini segusinesi infatti conosce bene Ponte Morandi almeno dal 2003. Da quando, cioè, gli fu richiesto un primo preventivo per demolire l'opera. Più volte la sua consulenza è stata richiesta, in anni successivi, per stabilire il reale stato di salute della grande opera. E dal 14 agosto, poco dopo il disastro, il suo cel-



lulare ha iniziato a squillare. Nelle settimane successive alla tragedia il super esperto di origini trevigiane è stato fotografato sotto il viadotto durante un sopralluogo. «Una demolizione controllata di quelle dimensioni con cariche esplosive potrebbe necessitare di circa un milione di euro, incluse le opere collaterali» stimava la scorsa estate sottolineando come non vi fosse alcuna speranza per i quattro condomini che sono sotto il ponte. Tramontata come detto l'ipotesi preliminare della demolizione meccanica, ritenuta più pericolosa e meno efficace, si è optato per la carica esplosiva. Scegliendo quello che probabilmente è il miglior esplosivista d'Italia. Così Coppe e i suoi tecnici da oltre una settimana sono tornati nella zona rossa per iniziare calcoli e rilievi proprio dalla campata 8, la

prima che sarà fatta brillare. Avere gli occhi del mondo addosso non sarà forse un problema: Coppe è abituato alle demolizioni spettacolari. Dalle Vele di Napoli all'ex raffineria Agip di Rho, dal tribunale alle perizie per piazza della Loggia.

UN CURRICOLO DI RISPETTO

Non solo demolizioni, però ma anche consulenze, spesso per le istituzioni. «Per esempio - spiega - abbiamo controllato e riconfezionato le armi sequestrate nella guerra in Kosovo e stoccate alla Maddalena per essere spedite in Iraq ai curdi nella guerra all'Isis. Poi faccio molta attività forense, consulente in tribunale, e insegno». Danilo Coppe ha saputo far appassionare il pubblico italiano al mondo della dinamite con operazioni divulgative come libri e tra-

smisioni televisive (una per tutti Mr. Dinamite, reality in onda su Sky) o con ingegnosi esperimenti per "La storia siamo noi". Coppe ha saputo raccontare la dinamite "buona" all'Italia. Quella delle demolizioni necessarie, dei botte controllati per fare piazza pulita di ecomostri e opere sbagliate. Le sue indagini hanno poi fornito conferme decisive a grandi casi di nera, da Unabomber alla strage di Piazza della Loggia. Coppe oggi è uno dei pochi uomini in Italia in grado di condurre a termine un lavoro così rischioso. Per questo colossi nel settore come Fagioli, società già impiegata per raddrizzare la costa Concordia e Omini, specializzata in demolizioni hanno scelto di avvalersi del suo intervento.

Elena Filini

Una ferita aperta



La tragedia ad agosto 43 morti e 440 sfollati

Martedì 14 agosto è crollato un pezzo del viadotto Polcevera, noto come ponte Morandi, sull'autostrada A10 a Genova. Entrambe le carreggiate del ponte lungo più di un chilometro e alto 90 metri hanno ceduto per circa cento metri. Il manufatto risaliva agli anni '60. Nel crollo sono morte 43 persone e 9 sono rimaste ferite. Dopo quel terribile incidente sono stati 440 gli sfollati e undici i palazzi evacuati. Una tragedia che troverà soluzione nella costruzione del nuovo viadotto.



L'APPALTO il delicato intervento di demolizione del ponte Morandi con un'esplosione controllata è stato affidato al professionista segusinese Danilo Coppe (nella foto piccola in alto)

Dieci milioni l'anno alla Provincia per scuole e strade

► I fondi fino al 2033
Marcon: «Importante
boccata d'ossigeno»

IL FINANZIAMENTO

TREVISO Quasi 10 milioni all'anno. A tanto ammonta il finanziamento che la Provincia riceverà da qui al 2033 per sistemare strade e scuole. Non è un contributo estemporaneo. Ma un'entrata stabile. È questa la novità più attesa. Il Sant'Artemio può tornare a programmare dei lavori senza più rincorrere le emergenze. Si potrà migliorare la pulizia delle strade in caso di neve, lo sfalcio dell'erba, la cura della rete stradale da 1.200 chilometri e la manutenzione degli edifici delle scuole superiori. «Era ora», esulta il presidente Stefano Marcon.

L'intesa è stata trovata nel corso dell'ultima conferenza tra lo Stato e le autonomie locali che ha deciso il riparto dei 250 milioni assegnati alle Province dalla Legge di bilancio 2019. «È una decisione molto importante - sottolinea Marcon - finalmente non è un contributo annuale ma pluriennale, dal 2019 al 2033, che consente di tornare a programmare interventi di manutenzione, dopo diversi anni di sostanziale azzeramento». «Non posso che essere soddisfatto nel constatare che la Provincia di Treviso risulta assegnataria della quota più elevata di contributo: 9 milioni 881mila euro annui - aggiunge riferendosi ai 23,2 milioni assegnati alle altre Province del Ve-

neto - tale risultato, in considerazione dei criteri previsti dalla legge, attesta che siamo stati la Provincia maggiormente penalizzata dalle manovre finanziarie, che ci hanno costretto a tagliare tutti i finanziamenti».

Le quote maggiori sono state infatti assegnate agli enti che più hanno dovuto ridurre le spese per strade e scuole a causa dei tagli. «Siamo consapevoli che queste risorse, che consideriamo un importante obiettivo che siamo riusciti a raggiungere grazie al confronto con il governo, non sono ancora del tutto sufficienti a garantire le risorse necessarie per assicurare la piena efficienza dei servizi - conferma Marcon - ma rappresentano da qui al 2033 una voce stabile nel bilancio dello Stato, pertanto incrementabile negli anni a venire, e una misura strutturale che consentirà ai nostri enti di tornare finalmente a programmare gli interventi e di uscire dalla fase di incertezza che ha caratterizzato gli ultimi anni». «Adesso ci attende un grande lavoro di progettazione e di realizzazione degli interventi, per recuperare oltre cinque anni di penalizzazioni, che hanno inciso pesantemente anche sulla dotazione organica - conclude - possiamo ripristinare bene i servizi di sfalcio, il piano neve, e il piano di rifacimento pluriennale di segnaletica e asfaltature. Sarà necessario uno straordinario sforzo organizzativo, ma la struttura della Provincia ha sempre dato ottima prova di impegno ed efficienza anche nei momenti più difficili».

Mauro Favaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SODDISFATTO Il presidente della Provincia di Treviso Stefano Marcon



E ora Mosole si infuria «Non vogliono farmi lavorare»

► Contestato l'aumento della produzione di asfalto alla Busco: «Dicono sempre no»

**«PUZZA DI CATRAME
E CAMION? PRETESTI
USATI DAL COMITATO»
«IL VELODROMO?
PROCEDE BENE
FINIREMO NEL 2019»**

SPRESIANO

«Non lavoro più. Basta. A cosa serve lavorare? Sembra che si voglia far fallire tutte le imprese nel giro di due anni. Questa è la strada imboccata da chi dice sempre di no a tutto. Non ci sono più lavori da fare. Si rischia il declino verticale». Remo Mosole, patron dell'omonimo gruppo, usa l'arma del sarcasmo il giorno dopo la presentazione pubblica del piano per l'incremento della produzione di asfalto nella cava Busco, allo studio della commissione per la valutazione dell'impatto ambientale. Lunedì sera nella sala del consiglio comunale di Spresiano c'erano oltre 200 persone. Lui era in prima fila. Il progetto prevede di passare da 20mila a 150mila tonnellate di rifiuti lavorati all'anno. In linea teorica, vorrebbe dire passare da 42 a 270 giorni all'anno con i macchinari accesi. Il comitato "Salute e Ambiente" è sulle barricate. Ma Mosole contesta la lettura del piano in questi termini.

Mosole, com'è andata la presentazione?

«Abbiamo fatto la nostra tesi di laurea, come detta la Via. Ci dicono: volete lavorare? Allora dovete usare il materiale fresato. Perché gli asfalti devono essere più efficienti. Tutto qua. Noi cosa dobbiamo fare? A forza di di-

re di no a tutti si fa fallire l'Italia. Evidentemente non si vogliono più strade asfaltate. Si preferiscono i polveroni».

Per qualcuno il salto da 42 a 270 giorni di lavoro con i macchinari accesi è enorme.

«Ma io non ho mai lavorato solo 42 giorni all'anno. Come avrei potuto pagare i miei uomini? Ho sempre lavorato. Facevo l'asfalto con i pietrischi nuovi. Adesso invece mi si impone di usare il fresato, perché non si può portare in discarica roba pregiata. Ma ho sempre lavorato tutti i giorni».

Ci sono due grosse polemiche. Una riguarda la puzza di catrame che si leva dalla cava Busco e l'altra il numero di camion che si riverserebbero sulla Pontebbana. Come risponde?

«Ci sono persone che abitano a 150 metri dalla cava che non hanno mai sentito puzza di catrame. Mentre quelli del comitato, che abitano a cinque chilometri, muoiono a causa dei cattivi odori. Ricordo che il nostro impianto di bitume è piccolino. Fa tra l'1 e il 2% di asfalto. Mentre anche nelle vicinanze ci sono impianti che arrivano al 90 per cento».

E i camion? Si prevedono 200 mezzi pesanti al giorno in più lungo la Pontebbana.

«Su quella strada passano milioni di camion. Ma il problema sono quelli di Mosole».

Alle polemiche per la cava Busco fanno da contraltare gli elogi per la costruzione del velodromo, sempre a Spresiano.

«I lavori procedono alla grande. Sarà ultimato entro fine anno. E durerà duemila anni. Ha fondamenta larghe quattro metri. Potranno correre carri armati americani e russi. Non solo ciclisti».

Come vede il futuro del Nordest?

«Dove sono i nuovi lavori? La Pedemontana ha portato una boccata d'ossigeno, sì. Ma poi c'è il deserto».

A breve il Veneto potrebbe ottenere l'autonomia. Aiuterà l'economia?

«A cosa serve l'autonomia se non lavoriamo più? Se non fatturiamo, che autonomia facciamo? È il lavoro che porta benessere. I veri cinesi eravamo noi dal '52 al '78».

E poi che cos'è successo?

«Poi ha preso corpo lo spirito di chi dice che non serve più lavorare. Servono contributi e sussidi. Chi vuol far lavorare i propri dipendenti è visto come un pazzo. Se si va avanti così, tra un paio d'anni le aziende falliranno. È questa la strada che è stata imboccata».

Mauro Favaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA





VELODROMO Remo Mosole e il prefetto Laganà lo scorso settembre

Nuovi hotel, la risposta di Actv

► Mestre, per far fronte all'ondata di turisti dopo la 4L raddoppia la linea 43. Oggi riapre via Ca' Marcello

Aprono gli alberghi, Actv corre ai ripari. L'azienda veneziana del trasporto pubblico cercherà di dare una risposta alla pressione dei turisti che arriveranno nell'area tra la stazione di Mestre e via Ca' Marcello - complessivamente saranno circa cinquemila entro la prossima primavera - raddoppiando le corse della linea 43: da una corsa ogni 30 minuti (da piazzale Favretti della stazione fino a piazzale Roma) si passerà ad una ogni quarto d'ora. Un potenziamento ulteriore dopo quello deciso lo scorso novembre, quando Avm-Actv era intervenuta sulla linea 4L, in particolare da Corso del Popolo a Venezia dove corrono quattro bus in più tra le 8 e le 9 dal lunedì al venerdì. Il tutto assieme all'ipotesi dei privati come Alilaguna che potrebbero offrire navette con piccoli van, per non entrare in sovrapposizione con le linee pubbliche.

Trevisan alle pagine II e III

Il turismo e la città

Aprono altri ostelli Actv raddoppierà le corse della linea 43

► Entro la primavera saranno 5mila i posti letto per i turisti nell'area della stazione ► Alilaguna pronta a fare delle navette L'azienda pubblica potenzia il servizio

UNA RISPOSTA COMPLESSIVA ALLA MASSA DI VISITATORI IN MOVIMENTO SU VENEZIA SPERANDO DI EVITARE IL CAOS TRASPORTO PUBBLICO

MESTRE La linea 43 dell'Actv raddoppia. È una delle ipotesi più probabili che si verificheranno tra febbraio e marzo come pri-

ma risposta tangibile del Comune al raddoppio dell'ostello AO di via Ca' Marcello, e in vista dell'inaugurazione degli altri quattro tra alberghi e ostelli lungo la stessa via a poche centinaia di metri dalla stazione ferroviaria di Mestre. Mentre i privati come Alilaguna potrebbero offrire navette con piccoli van, per non entrare in sovrapposizione con le linee pubbliche, Actv raddoppia la linea 43 nel senso che da una corsa ogni 30 minuti (da piazzale Favretti del-

la stazione fino a piazzale Roma) passerà a una ogni quarto d'ora, un incremento decisamente importante che dimostra



come il Comune e Avm stiano prendendo a cuore la questione del trasporto delle migliaia di turisti in arrivo a Mestre e desiderosi di visitare Venezia.

SALTO DI QUALITÀ

Gli albergatori ribadiscono che loro dicono a tutti i clienti di utilizzare il treno ma non tutti ascoltano questo consiglio. Anche perché, oltre ai clienti dell'ostello che in questi giorni raddoppierà passando da 1.100 a 2.000 posti letto, ci sono migliaia di ospiti dei B&B e delle camere in affitto aperti un po' in tutta la città ma soprattutto lungo le vie meglio servite dai mezzi pubblici. Non a caso già lo scorso novembre Avm era intervenuta potenziando la linea 4L (in particolare da Corso del Popolo a Venezia dove corrono quattro bus in più con partenza dalla fermata all'altezza di via Mestrina alle ore 8.03, 8.23, 8.43 e 9.03; in tutto dunque otto pullman in

più dal lunedì al venerdì).

In attesa, dunque, che si realizzi quel che aveva preannunciato l'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin partecipando, a fine luglio del 2017, all'inaugurazione della prima metà dell'ostello AO, Comune e Avm continuano a muoversi sul versante dei bus e da tempo hanno fatto convenzioni con le reception di tutti gli alberghi che vendono i biglietti Actv in cambio di una percentuale.

IL PROGETTO PER IL TRENO

De Martin in via Ca' Marcello aveva spiegato il progetto allo studio tra Comune e Rfi (che approfitterebbe del passaggio pedonale realizzato dal gruppo tedesco Mtk tra i quattro nuovi edifici che sta costruendo e la stazione) per dedicare uno dei binari della stazione di Mestre in esclusiva a una navetta Mestre-Venezia dove far salire tutti i turisti, con fermata anche a Marghera

per gli studenti dell'Università: «Ci rendiamo conto che il servizio pubblico inteso come bus, tram e gli stessi treni di linea - aveva detto - non sarà sufficiente a soddisfare la richiesta che, logicamente, aumenterà».

La stessa linea 43 fino ad oggi ha servito essenzialmente gli studenti e gli insegnanti del polo universitario di via Torino ma dalla prossima settimana, con via Ca' Marcello che finalmente tornerà a doppio senso di marcia (essendo finiti i lavori di riqualificazione iniziati a settembre dell'anno scorso) e con l'AO che raddoppia, facile immaginare che il numero dei passeggeri che salirà a bordo in via Ca' Marcello aumenterà molto di numero. E che a giugno, quando di fronte all'AO verranno inaugurati il nuovo ostello, i due alberghi a tre e quattro stelle e il residence per altri 2 mila posti letto, la mole di passeggeri subirà un'altra impennata.

Elisio Trevisan

Il percorso

Dalla stazione a piazzale Roma, e oggi torna a doppio senso via Ca' Marcello

MESTRE La linea 43 era stata istituita a gennaio del 2017 con lo scopo di unire Venezia con l'Università di via Torino e la stazione ferroviaria. La novità era stata inserita in un pacchetto che contemplava anche le tre nuove circolari per garantire più collegamenti con l'ospedale. Ora con l'ipotesi di raddoppiare le corse, a partire da febbraio-marzo, la linea 43 diventa a tutti gli effetti una risposta all'aumento dei turisti che "sbarcano" nei nuovi ostelli e hotel di via Ca' Marcello. Il percorso, infatti, è ideale: parte da piazzale Favretti alla

stazione di Mestre e arriva in piazzale Roma a Venezia. Tra l'altro proprio oggi via Ca' Marcello riapre a doppio senso di circolazione e quindi il 43 potrà riprendere il percorso originario che, da piazzale Favretti, passa per via Ca' Marcello (con fermata davanti agli alberghi), prosegue per via Torino (con fermata Università), viale Ancona, via Forte Marghera, rotonda di San Giuliano e arriva a piazzale Roma, con 15 fermate complessive e con orario attuale 7:20-20:05 da lunedì a venerdì, sabato 7:20-19:20, domenica inattiva. (e.t.)



DALLA STAZIONE La linea 43 passerà a 4 corse/ora invece che due



IN VIA TORINO Oggi la linea 43 serve soprattutto il polo universitario

Progetto per la nuova area stazione accordo verso il via libera in Consiglio

**RESTA IL NODO
SUL SOTTOPASSO
PER GLI ESPERTI
SARÀ MOLTO
DIFFICILE
DA REALIZZARE
URBANISTICA**

MESTRE Nonostante le critiche che hanno seguito la firma, il 18 dicembre scorso, dell'Accordo di programma per la riqualificazione dell'area attorno alla stazione di Mestre, di osservazioni ufficiali in Comune non ne sono arrivate. Per cui, come abbiamo anticipato ieri, la Giunta comunale ha preso atto che il testo già passato per il Consiglio comunale non ha controindicazioni. In buona sostanza ora il documento, che è pubblicato nel sito del Comune di Venezia e che tutti possono consultare, potrà tornare in Consiglio per ottenere l'approvazione definitiva.

Dal punto di vista del percorso istituzionale, dunque, l'Accordo tra Comune e Ferrovie dello Stato, che coinvolge anche i privati proprietari di aree e immobili da riqualificare, ha imboccato la strada in discesa. Da quello dei contenuti, poi, si tratterà di vedere come verranno coniugate la grande piastra sopraelevata per collegare la stazione di Mestre al lato di Marghera passando sopra al fascio di 14 binari, con il piano interrato che, sempre dall'attuale sta-

zione raggiungerà il sottopasso del tram passando sotto alla nuova piastra commerciale che sarà la base per le due torri da costruire al posto dell'ex Poste di Michael Kluge e dei confinanti edifici delle Ferrovie.

Secondo gli esperti di cantieri il sottopasso è molto difficile e costoso da realizzare dato che nella zona della stazione ci sono un sacco di sottoservizi, tra i quali un tubo dell'acquedotto del diametro di un metro. Il problema più delicato, però, riguarda le funzioni: sottopasso e piastra sopraelevata, infatti, sono previsti entrambi come una galleria commerciale contornata da negozi (molti di più sulla piastra, di meno sotto terra). Un doppione del genere negli stessi spazi, però, rischia di vanificare o l'una o l'altra opera perché economicamente, in presenza del sottopasso, i negozi della piastra diventerebbero inutili o sovrabbondanti per cui l'investimento non si ripagherebbe più. L'Accordo di programma stabilisce che saranno le Ferrovie a realizzare la piastra (mente il piano interrato dovrebbe essere di competenza dei privati che costruiranno le torri e in parte delle stesse Ferrovie); e se le Ferrovie entro un anno non partiranno con l'operazione, il Comune potrà subentrare affidandola a privati. Ma la domanda, a quel punto, sarà quella di conoscere il privato disposto a investire su una piastra che sarà solo un ponte pedonale e ciclabile, senza negozi. (e.t.)



PIASTRA Nei rendering, la piastra commerciale che unirà Mestre e Marghera passando sopra ai binari



I grandi numeri di A&O «Pronti a investire ancora»

► Il manager del gruppo parla del raddoppio dell'ostello: «A Mestre risultati oltre le attese»

**«EVIDENTEMENTE
C'ERANO POTENZIALITÀ
TUTTE DA SCOPRIRE»
IN FEBBRAIO APRE
IL SECONDO BLOCCO:
TOTALE 2MILA POSTI**

TURISMO

MESTRE «Adesso apriamo il raddoppio dell'ostello in via Ca' Marcello e subito dopo ci prendiamo un periodo di riflessione e analisi per capire come si evolverà il mercato in seguito alla nostra iniziativa e anche a quella del gruppo Mtk che sta ultimando i quattro edifici di fronte a noi. Dopodiché, tempo tre o quattro anni, potremo riprendere a investire sulla città con altri edifici ricettivi».

Il berlinese Oliver Winter è chief executive officer, ossia amministratore delegato, di A&O Holding GmbH & Co del fondo americano Texas Pacific Group (Tpg), e nei giorni scorsi era a Venezia per mettere a punto gli ultimi particolari in vista dell'apertura della seconda parte dell'ostello AO, la prima grande struttura del genere aperta a Mestre in via Ca' Marcello: da 1.1000 posti letto, entro il primo febbraio arriverà a 2 mila.

«Non facciamo inaugurazioni ufficiali, almeno per ora, ma procediamo con un'apertura soft un po' alla volta, gradualmente, finché non andremo a regime».

D'altro canto l'inaugurazione ufficiale dell'ostello era già avvenuta a fine luglio del 2017 quando, al posto dello storico palazzo Vempa che per decenni (con l'officina e la concessionaria d'auto) aveva connotato una delle porte d'ingresso alla città, sorse appunto la prima metà dell'edificio. Da allora è trascor-

► Stanze riempite all'85 per cento. «Tra 2-3 anni potremmo realizzare altri edifici ricettivi in città»

**«RETE DI COLLEGAMENTI
APPREZZATA DAI CLIENTI
NON REALizzerEMO
NOSTRE STRUTTURE
A VENEZIA O NELLE
ISOLE, TROPPO CARO»**

so un anno e mezzo e ormai la struttura è entrata nell'immaginario collettivo della città.

L'impressione, dal numero di turisti che premono per salire sui bus cittadini, è che abbiate avuto successo.

«Ottimo. Abbiamo raggiunto l'85% di percentuale di riempimento di camere e camerate, è un risultato buonissimo, oltre le aspettative, soprattutto con solo un anno e mezzo di operatività. Significa che l'investimento è stato più che azzeccato e che c'erano potenzialità tutte da scoprire».

Per tre anni, dunque, vi limiterete a gestire questo ostello in attesa di nuovi sviluppi.

«No, stiamo lavorando per aprire nuove realtà simili a Firenze, Milano, Verona e in altre città italiane. Henri Wilmes, il nostro responsabile degli investimenti, sta già cercando i luoghi più adatti, quindi siamo super impegnati a sviluppare il mercato italiano. Dopodiché torneremo a ragionare su Venezia».

Pensate di aprire anche in centro storico o nelle isole?

«No, troppo caro. Il nostro motto è "everyone can travel", e lo vogliamo rispettare fino in fondo. Quindi sicuramente pensiamo ancora alla terraferma. Anche perché è un luogo molto ben collegato, grazie a ferrovia e aeroporto, con il resto del territorio regionale, e anche oltre, e i nostri clienti non vogliono vedere solo Venezia».

Il vostro slogan "chiunque



può viaggiare”, quindi a prescindere dalle possibilità economiche, l’avete applicato inizialmente agli studenti tedeschi che vengono in gita in Italia.

«Ancora oggi sono una parte importante dei nostri visitatori: nei nostri lander, gli stati federati tedeschi, chi frequenta l’ultimo anno delle scuole superiori deve fare un viaggio di formazione all’estero e l’AO di Mestre è una delle tappe. Poi, per arrivare all’85% di riempimento, ospitiamo ogni genere di visitatore e, soprattutto, di ogni età. E il bello in questa struttura è che si possono trovare la famiglia con bambini, gli adolescenti e i turisti anziani con lo zaino in spalla. È un luogo dove si facilitano gli incontri, di generazioni, di nazionalità e di culture».

Il fondatore del gruppo AO, Michael Kluge, due anni fa ha venduto tutto al fondo americano per 320 milioni di euro, 28 ostelli solo in Germania, più Praga, Vienna, Graz, Amsterdam, Copenhagen e, naturalmente, Mestre. Lei era suo socio al 20% ma ha mantenuto un 10% di quella quota.

«Perché credo nell’investimento e in questa formula, e sono convinto, come lo è anche Kluge, che il mercato italiano sia molto promettente».

Com’è entrato nel business degli ostelli?

«A Berlino studiavo per diventare insegnante ma nel 1999 creai una società. Avevo in mente di aprire un ostello a Berlino e per caso incontrai Kluge che era proprietario di un edificio che affittai assieme agli altri miei due soci. Parlammo assie-

me del mercato turistico e dopo un po’ di tempo venne a chiedermi di entrare nell’affare, così ci accordammo. E da un ostello cominciammo ad aprirne molti di più».

E anche il fondo a stelle e strisce Tpg, a quanto pare, crede in questo mercato tanto da valorizzare la struttura di via Ca’ Marcello, con tutte le altre che fanno parte del gruppo AO, passandolo ad una sua società americana per 1,2 miliardi di dollari.

«Queste strutture sono un potente motore di sviluppo e riqualificazione. Quando noi partiamo, poi di solito ci sono altre realtà che ci seguono e che crescono: il ristorante, il bar, la lavanderia, servizi vari, pure la residenza, le iniziative si moltiplicano e il quartiere vive».

Elisio Trevisan



VIA CA' MARCELLO L'ostello AO vicino alla stazione con il raddoppio per altri 900 posti letto (a sinistra della foto), pronto ad aprire



Deposito Gpl a Chioggia, la società tiene duro

►Ministero in pressing
«Le navi entrano se
ci sono i permessi»

Il Comitato "No Gpl" esce dall'incontro con i Ministeri, con l'amministrazione comunale e con gli avvocati di Costa Bioenergie con un «moderato ottimismo». Tra due mesi l'impianto di Gpl a Chioggia sarà ultimato, ma è ancora lontana, secondo il comitato, la data di entrata in funzione. I rappresentanti di Costa Bioenergie continuano ad asserire che tutto è a posto e che

i permessi ci sono. Ma questo scenario sarebbe stato smentito dai rappresentanti dei Ministeri: Costa Bioenergie ha il permesso di costruire e di finire l'impianto, ma che le navi gasiere possano attraccare in banchina e che le autobotti possano caricare il Gpl è tutto da vedere. Servirebbe infatti una variante al piano regolatore del Porto che al momento non prevede l'entrata di navi gasiere. Una partita che potrebbe durare anni: serviranno nuovi permessi ambientali, nuove verifiche. Lo stesso dicasi per le autobotti.

Biolcati a pagina XV

Deposito Gpl, il pressing dei ministeri

►I dirigenti dei dicasteri hanno fatto notare a Costa Bioenergie che per far entrare le navi servono nuove varianti e permessi ►Lo riferisce il Comitato di Roberto Rossi, ora «moderatamente ottimista». Ma la società ribadisce: «Abbiamo le carte in regola»

**SECONDO IL PORTAVOCE
DEI CITTADINI
«L'IMPIANTO POTRA'
ESSERE ULTIMATO
MA NON POTRA'
ENTRARE IN FUNZIONE»**

CHIOGGIA

«Impianto pronto a marzo, ma mancano tutti i permessi per metterlo in funzione». Il Comitato "No Gpl" esce dall'incontro con i Ministeri (Sviluppo economico, Infrastrutture e trasporti e Beni e attività culturali), con l'amministrazione comunale e con gli avvocati di Costa Bioenergie con un «moderato ottimismo».

I TEMPI

Tra due mesi l'impianto di Gpl in Val da Rio sarà ultimato, ma è ancora lontana, secondo il comitato, la data di entrata in funzione. «Siamo soddisfatti e moderatamente ottimisti - spiega il presidente Roberto Rossi - soprattutto per l'atteggiamento tenuto dai Ministeri nei confronti della società. I rappresentanti di Costa Bioenergie continuano ad asserire che tutto è a posto e che i permessi ci sono tutti. In realtà questo scenario è stato ampiamente smentito dai rappresentanti dei Ministeri: Costa Bioenergie ha il permesso di costruire e di finire l'impianto, ma che le navi gasiere possano attraccare in banchina e che le autobotti possano caricare il Gpl è tutto da vedere. Come abbiamo sempre sostenuto, serve

una variante al piano regolatore del Porto che al momento non prevede l'entrata di navi gasiere. Una partita che potrebbe durare diversi anni con tutte le problematiche del caso: serviranno nuovi permessi ambientali, nuove verifiche».

Lo stesso dicasi, fa notare Rossi, per le autobotti: «A questo aggiungiamo il fatto che la banchina dove dovrebbero attraccare è posta sotto sequestro e chissà quando si risolverà questa situazione. Insomma, l'impianto a marzo sarà anche finito, ma il rischio è che rimanga una cattedrale nel deserto». All'incontro romano tenutosi al Mise hanno partecipato, oltre al presidente del Comitato Roberto Rossi, anche il sindaco Alessandro Ferro, il vicesindaco Marco Veronese, il capo di gabinetto del Mise Elena Lorenzini, il funzionario del Mise Francesco Vanin, il capo di gabinetto del Mibac Tiziana Cocoluto, la dottoressa Ilaria Ricci Piccioni del Ministero Infrastrutture e i rappresentanti della Costa Bioenergie.

SECONDO INCONTRO

L'incontro si è concluso con un arrivederci: il Mise ha infatti annunciato altri incontri senza dare però dettagli sulla tempistica: «La nostra speranza - continua Rossi - è che al prossimo incontro si cominci finalmente a parlare di delocalizzazione dell'impianto. Ma non vogliamo andare troppo oltre. Per ora ci riteniamo soddisfatti della linea intrapresa dai Ministeri e delle tante criticità evidenziate.

L'impianto non può entrare in funzione e questo è fondamentale che sia chiaro a tutti».

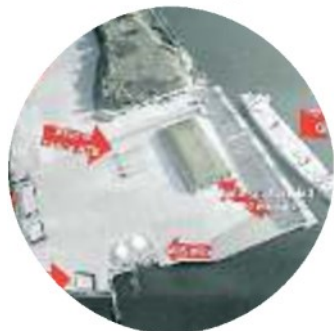
L'AZIENDA

La pensa diversamente Costa Bioenergie che, al termine dell'incontro, ha diffuso una nota ufficiale. La società non entra nel merito degli argomenti trattati al Mise, ma si dice comunque fiduciosa e sicura di aver seguito alla lettera l'iter corretto: «Costa Bioenergie - si legge nel comunicato - ha partecipato all'incontro tenutosi al Mise rappresentando le proprie ragioni, l'entità dell'investimento eseguito (circa 35 milioni) e i possibili benefici occupazionali ed economici in generale anche per la comunità di Chioggia, ribadendo che tutto quanto è stato realizzato in coerenza con le autorizzazioni ministeriali conseguite nel maggio 2015 con l'intesa della Regione. Il confronto è stato sereno, civile e corretto e si è concluso con l'intesa di successivi approfondimenti nel rispetto di quelle che saranno le prossime decisioni del Consiglio di Stato a seguito della discussione avvenuta il 24 gennaio scorso». Partita ancora tutta da giocare, con i prossimi mesi che si annunciano roventi.

Marco Biolcati

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**SOLO UNA VARIANTE
AL PIANO
REGOLATORE DEL PORTO
CONSENTIREBBE
L'ATTRACCO
IN BANCHINA**

NUOVO APPUNTAMENTO
Il Ministero dello sviluppo
economico intende
riconvocare le parti, ma
non fissa ancora una data



SOTTO CONTROLLO II deposito Gpl a Chioggia: lavori finiti in marzo



IL PLASTICO II rendering del deposito di Gpl in corso di realizzazione in Val da Rio

Il sindaco a Roma: «Ci aspettiamo passi avanti»

CHIOGGIA

«Incontro positivo, ci aspettiamo una risposta dei ministeri alle tante criticità». Anche il Comune è soddisfatto del primo tavolo tecnico organizzato a Roma. «Abbiamo riscontrato la volontà e la disponibilità dei Ministeri a trovare una definizione della vicenda – ha commentato il sindaco Alessandro Ferro –. All'incontro si è ripercorso l'iter autorizzativo del deposito, con tutte le sue criticità. L'Amministrazione sta facendo di tutto e di più perché sia messa in discussione l'entrata in funzione del deposito in Val da Rio e per questo stiamo lavorando con le massime istituzioni governative. Mi attendo dai Ministeri, che sono aperti per un ulteriore tavolo tecnico tra le parti, un passo concreto in questa direzione». «Titolarità dei terreni, mancato parere della Commissione di Salvaguardia di Venezia e soprattutto mancata variante al Piano Regolatore Portuale – aggiunge il vicesindaco Marco Veronese – sono stati i tre temi trattati e presentati nella relazione del Comune. Si è sottolineato inoltre che ad oggi le navi gasiere non possono entrare nel porto di Chioggia e che siamo preoccupati per la sicurezza dei cittadini, che abitano a poche centinaia di metri dal deposito. I Ministeri valuteranno queste criticità e ci aspettiamo una risposta». Ora si attende la nuova convocazione da parte del Mise e, soprattutto, la sentenza del Consiglio di Stato che dovrà decidere se ribaltare il parere del Tar e obbligare quindi Costa Bioenergie a fermare i lavori. (m.bio)



Al Lido Ora i test di sollevamento



Mose, posata anche l'ultima paratoia

VENEZIA Jack-up al lavoro per completare la barriera di San Nicolò

Brunetti a pagina VII

Calata l'ultima paratoia del Mose

► Jack-up al lavoro per completare la barriera di San Nicolò ► In arrivo esperti internazionali per assistere ai test
 Ora possono iniziare le prove di sollevamento del sistema Un pool di professori controllerà le oscillazioni critiche

**GLI ULTIMI LAVORI
 NELLA NOTTE
 PER SFRUTTARE
 LE MIGLIORI
 CONDIZIONI
 METEO-MARINE**

LA GRANDE OPERA

VENEZIA "Ultima paratoia affondata". Il countdown, almeno per la posa delle paratoie, è finito. Lo annunciava ieri lo stesso sito ufficiale del Consorzio Venezia Nuova, dopo aver scandito per giorni il conto alla rovescia della posa delle 20 paratoie della barriera di Lido-San Nicolò, l'ultima dell'intero sistema: meno 3, meno 2, meno 1. Operazioni condotte con il jack-up che nel pomeriggio di ieri si era sistemato al centro della barriera, per posizionare l'ultimo colosso da quasi 3 tonnellate, pronto ad essere calato nella notte. O forse poco prima dell'alba, quando le correnti fossero state più propizie. Di certo un posizionamento più complesso del solito, questo dell'ultima paratoia centrale,

non avendo lati "liberi" e dovendo essere calata tra le due vicine. Niente festeggiamenti, in ogni caso, solo un video del jack-up al lavoro postato sul sito con l'annuncio scarno.

I RITARDI

Arrivata con un mese di ritardo, la posa dell'ultima paratoia è comunque un traguardo che apre una nuova fase nel completamento dell'opera. I prossimi tre anni, sulla carta, sono quelli dell'avviamento in cui il Mose dovrà cominciare a funzionare davvero, in vista della consegna definitiva della grande opera per il 31 dicembre 2021. Con lo stallo dei lavori dell'ultimo anno, però, le cose da fare si sono accumulate e il Cvn dovrà cambiare passo per rispettare la scadenza.

LA PROVA DEI TEST

Ora l'attenzione è soprattutto per i test di sollevamento, dove si metteranno alla prova le criticità del Mose. Si comincerà, già nelle prossime settimane, dalla barriera di Treporti, l'unica ad avere gli impianti funzionanti. Nel giorni scorsi il Provveditorato alle opere pub-

bliche del Triveneto ha chiesto al Consorzio di programmare una serie di prove di sollevamento, a cui far partecipare, da un lato gli esperti dell'I-storm, dall'altro i professori delle università di Padova e Cassino incaricati di studiare il fenomeno della risonanza.

REVISIONE TRA PARI

L'I-storm è la rete internazionale che riunisce i rappresentanti dei vari organismi statali che si occupano di barriere per la difesa dalle alluvioni in Olanda, Gran Bretagna, Stati Uniti e Italia. Nel novembre scorso è stato lo stesso Provveditorato a chiedere a questo network internazionale una "peer review", la revisione tra pari, che darà indicazioni e suggerimen-



ti sulla grande opera. Ed ecco la necessità di programmare la partecipazioni degli esperti dell'I-storm alle prove di sollevamento. La prima potrebbe essere già tra marzo e aprile.

RISONANZA

Più mirato l'incarico affidato agli universitari di Padova e Cassino. La risonanza è un fenomeno noto, che da sempre preoccupa gli osservatori più critici del Mose. L'oscillazione

tra le paratoie, in particolari condizioni meteo-marine, potrebbe far entrare troppa acqua rendendo inefficace il sistema. Ora i consulenti voluti dal Provveditorato dovranno monitorare questo fenomeno, durante i test di sollevamento, con l'aiuto di sofisticate strumentazioni. Una verifica che richiederà del tempo, ma che dovrebbe dare una risposta a una delle criticità più discusse del Mose.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



BARRIERA La barriera di Treporti nell'ultima prova di sollevamento del 2014; sopra il jack-up al lavoro ieri per la posa dell'ultima paratoia di San Nicolò

Piano anti-corrruzione, regole più rigide in Comune

**DIPENDENTI PUBBLICI
VINCOLATI ANCHE DOPO
IL PENSIONAMENTO
SOTTO ESAME
EDILIZIA, URBANISTICA
E CONCESSIONI**

COMUNE

MESTRE Dipendenti comunali "mappati" e sottoposti alle norme contro il conflitto di interesse anche dopo la pensione o l'eventuale licenziamento. Sono due delle novità del nuovo Piano anticorruzione, presentato ieri dall'assessore Paolo Romor insieme al segretario generale del Comune Silvia Asteria e al direttore Raffaele Pace. «Il piano - spiega Romor - recepisce le più recenti novità sull'anticorruzione: introdotte da Anac a novembre 2018, dopo tre mesi sono già state adottate dal Comune di Venezia. Si tratta di uno strumento pensato per essere efficace nella prevenzione alla corruzione ma anche per trasparenza nei confronti dei cittadini». Elemento di novità è il "pantouflage": «In sostanza - aggiunge Romor - le limitazioni a cui sono sottoposti i dipendenti comunali vengono estese anche al periodo successivo alla cessazione del rapporto di lavoro». In caso di licenziamento o pensionamento, la norma limita per altri tre anni la libertà negoziale del dipendente, per eliminare la "convenienza" di accordi fraudolenti. «Abbiamo inoltre previsto nel piano una mappatura dei comportamenti dei dipendenti - aggiunge Asteria - Anac presenterà le sue

linee guida del codice che il Comune si impegna a recepire».

Si fa quindi riferimento a un aggiornamento del Codice cui devono rispondere i singoli dipendenti. «Nelle more dell'adozione delle linee guida - si spiega nel piano - il settore Risorse umane procederà a una mappatura dei doveri di comportamento "personalizzati" in base alle caratteristiche del Comune». In corso inoltre verifiche su tutte le società partecipate: «Al termine di questa analisi evidenzieremo eventuali incongruenze in fatto di trasparenza e sensibilizzeremo le società invitandole a provvedere». Partendo dal contesto esterno (variazione della popolazione residente e della presenza turistica, morfologia del comune, analisi di porto e aeroporto, tasso di disoccupazione e mercato immobiliare), il Piano individua le aree nell'ambito delle quali il rischio di corruzione è più elevato, definendo una lista di settori da presidiare più di altri (lavori pubblici, acquisti di beni e servizi, urbanistica e concessioni). Si passa quindi ad analizzare il contesto interno, dall'organizzazione dell'ente al numero di procedimenti disciplinari conclusi con provvedimento sanzionatorio (dai 13 del 2014 ai 17 del 2018, con il picco di 29 procedimenti del 2016) o delle cause pendenti del Comune, che a fine 2018 erano 2067 (quasi tutte riguardanti le direzioni edilizia e polizia municipale). «Uno strumento preventivo - il chiarimento finale - Non sono stati registrati finora eventi corruttivi all'interno del Comune». (m.fus.)



GIRO DI VITE La presentazione del piano con l'assessore Romor, il segretario generale Asteria e il dirigente Pace



MALO. Il Covepa si oppone a Regione e Ministero sulla superstrada

«Tunnel Pedemontana Il Tar blocchi i lavori»

Il comitato chiede lo stop delle opere: «Violazione delle prescrizioni della valutazione ambientale»

Sono 40 i maladensi che hanno firmato il ricorso che approderà oggi al Tar del Lazio contro la variante della Pedemontana. La maggior parte di essi vivono in Vallugana, dove la galleria di soccorso viene utilizzata, dopo il parere del Ministero, per velocizzare ed agevolare i lavori di scavo della galleria "Malo". Un'eventualità che non era prevista dal primo progetto ed anzi era espressamente vietata. Il lungo sequestro del cantiere e la conseguente brusca frenata all'avanzamento dei lavori hanno quindi consigliato di percorrere questa strada. Il ricorso dei cittadini è rivolto contro la Regione, il commissario e la struttura di progetto di Pedemontana veneta, la Sis sepa, la Spv spa e Ministero dell'ambiente.

«Oggi al Tar del Lazio chiediamo la sospensione delle opere avviate anche in queste ore in violazione delle prescrizioni della commissione Via e delle promesse vane di una amministrazione comunale e regionale assoggettate ai voleri di Sis. In piena notte hanno iniziato ad esplodere mine e a scavare attraverso la galleria finestra di Valluga-

na; contestiamo l'aperta violazione delle valutazioni ambientali promosse dalla nuova struttura di progetto della Superstrada Pedemontana Veneta», spiega Matilde Cortese, portavoce di CoVePa.

Il ricorso punterebbe ad un ritorno a quanto prescritto nel 2006 dal Cipe. Nel dettaglio, i firmatari non vogliono che alcun metro cubo di materiale scavato esca dalla galleria di servizio di Vallugana. I ricorrenti mirano alla salvaguardia paesaggistica dell'area sottoposta a numerosi vincoli regionali e ribadiscono che la commissione Via nazionale non ha considerato le osservazioni inviate al Ministero i primi di settembre.

Nel documento inviato, i cittadini denunciavano l'insostenibilità di un cantiere che vedrà il passaggio di 580 camion al giorno e che scaverà milioni di metri cubi di roccia. I cittadini, infine, chiedono di rivalutare le opzioni alternative all'apertura del tunnel che è ancora sotto sequestro (sebbene la magistratura abbia dato mandato a Sis di lavorare in vista di un possibile dissequestro). • K.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I lavori alla galleria di soccorso di Vallugana



Caltagirone accorcia la catena di controllo

di *Andrea Giacobino*

Francesco Gaetano Caltagirone accorcia la catena di controllo del suo gruppo. Qualche giorno fa, infatti, la cassaforte Fgc presieduta da Azzurra Caltagirone, figlia del costruttore, editore e finanziere, ha varato la fusione per incorporazione della Fgc Finanziaria (Ff), controllata al 100%. Il merger, che quindi non prevede concambi o conguagli in denaro ma solo l'annullamento delle azioni di Ff, riguarda la controllata che oggi possiede nelle quotate, fra l'altro, il 15,8% di Caltagirone Editore, il 10,3% di Cementir Holding e lo 0,16% di Assicurazioni Generali ove la partecipazione complessiva di Caltagirone è recentemente salita vicina al 5%. Nel portafoglio di Fgc figurano anche il 44% di Vianini Lavori, dopo il delisting a seguito dell'opa, lo 0,89% di Acea e lo 0,69% di Suez. L'incorporanda aveva a fine 2017 un attivo di 341 milioni e un patrimonio netto di 338 milioni. Fgc ha chiuso il 2017 con ricavi operativi lordi a 1,54 miliardi di euro, un ebitda di 273 milioni, un utile netto finale di 148,7 milioni e una solidità fuor di discussione a fronte di un patrimonio netto di 3,3 miliardi. (riproduzione riservata)



Astaldi fa +17% con la Turchia

Novità sul salvataggio sono attese per la fine della prossima settimana. Per il momento una soluzione definitiva non appare a portata di mano. Intanto si allontana l'ipotesi di ingresso dei giapponesi di Ihi

DI MATTIA FRANZINI

Quando un titolo chiude la seduta di contrattazioni in rialzo del 17% come è successo ieri ad Astaldi, che ha terminato la giornata a Piazza Affari a 0,7 euro, i fari del mercato si accendono. La notizia che a detta degli esperti ha mosso il titolo è quella riguardante l'autostrada turca Gebze-Orhangazi-Izmir, un asset che da mesi la società aveva inserito nella lista di quelli da dismettere, ma la cui cessione si era poi complicata a seguito della crisi turca. Il cfo di Nurul Holding, una delle società partner di Astaldi nella jv che ha in gestione l'autostrada, ha affermato che la jv sta raccogliendo offerte per il ruolo di advisor finanziario da banche internazionali al fine di valutare una cessione totale o parziale dell'asset. Tanto è bastato perché il titolo si muovesse, pur se con volumi di scambio modesti (poco più di un milione di pezzi passati di mano). Le tempistiche indicate per la selezione dell'advisor finanziario sono di due o tre mesi. Astaldi ha una partecipazione nella jv del 18,9% con un valore di bilancio di 284,3 milioni, di cui 280,3 milioni di book

value e 3,9 milioni di «shareholder loan» alla fine del 2017. La cessione dell'asset turco, come detto, era già prevista nel vecchio piano industriale presentato lo scorso 16 maggio e sarebbe dovuta avvenire al completamento dell'ultima parte dell'opera (Fase 2-B), prevista nella seconda metà del 2019. Nel piano il valore di bilancio dell'asset al momento della vendita nel 2019 era atteso a circa 370 milioni. Sullo sfondo resta però la questione più importante riguardante il salvataggio della società. L'obiettivo è arrivare a qualche punto fermo entro la fine della prossima settimana, ma al momento i soggetti coinvolti come possibili cavalieri bianchi non sembrano aver accelerato sul dossier. L'interesse dei giapponesi di Ihi Corporation sembra essersi fatto sempre più tiepido, e se questo passo indietro fosse confermato resterebbe in campo solo Salini Impregilo. Il titolo della società di costruzioni romana è salito quasi del 19% dallo scorso 22 gennaio, sintomo secondo qualcuno di un allontanamento dal dossier anche di Salini Impregilo. In realtà, i movimenti dietro le quinte sono continui e puntano a trovare la quadra dal punto di vista finanziario e industriale. (riproduzione riservata)



Illimity interessata a Condotte

di Carlo Brustia

Illimity vuole prendere parte al risanamento di Condotte. «Abbiamo dato un forte segno di interesse», ha dichiarato l'ad Corrado Passera, che non ha precisato né i termini né il perimetro dell'operazione a cui dovrebbero prendere parte anche i fondi Oxy Capital e Highbridge. Non è ancora chiaro, peraltro, se la proposta sia già stata formalizzata al gruppo infrastrutturale romano, in amministrazione straordinaria da un anno. «Ci siamo fatti vivi con i commissari, rappresentando il nostro forte impegno in quella direzione», si è limitato ad aggiungere Passera. L'ex ministro dello Sviluppo Economico ha però lasciato intendere che l'interesse di Illimity è circoscritto a una parte delle attività del terzo gruppo di costruzioni nazionale che conta oltre 3mila dipendenti. «È un settore di rilevante importanza per l'Italia ed è in grandissima difficoltà», ha osservato l'ex banchiere. «Condotte - o per meglio dire una parte di Condotte - può costituire un asset da risanare, rilanciare e utilizzare anche per idee di consolidamento del settore. Quindi noi, che facciamo la banca del credito difficile, non potevamo non esserci». Sul tavolo dei commissari, peraltro, c'è anche il prestito-ponte pubblico da 190 milioni che ha ricevuto il via libera dalla Commissione europea a metà dicembre dell'anno scorso, ma su cui sono ancora in corso le trattative con le banche creditrici. (riproduzione riservata)



Ultima paratoia, restano i guai

Terminato il lavoro di posa delle 78 dighe mobili ma i tempi della messa in funzione sono lunghi
Contratto per l'assistenza: rispunta la Technital

L'ultima delle 78 paratoie del Mose è stata calata sul fondo della laguna, a San Nicolò del Lido. Una parte importante del Mose è quindi in fase di conclusione, ma i tempi perché possa

funzionare sono ancora lunghi. Senza gli impianti di sollevamento e le riparazioni delle criticità (ruggine, cerniere), l'avvio delle dighe non sarà possibile. Per l'assistenza, intanto, ri-

spunta la veronese Technital, per 16 mila euro alla settimana: progettò il Mose e le lunate, fu citata per gli errori di progettazione della conca di Malamocco. **VITUCCI** / PAGINE 2 E 3

L'ultima delle paratoie in fondo alla laguna Conclusa la posa al Lido

Ieri la schiera di San Nicolò è stata completata e con essa l'intera barriera
Un mese di ritardo sul cronoprogramma e tante incognite ancora irrisolte

Mancano gli impianti per sollevare le dighe bloccate sul fondo I buchi e la corrosione

Alberto Vitucci

VENEZIA. Meno uno. L'ultima delle 78 paratoie del Mose è stata calata ieri sul fondo della laguna. Ultima paratoia e ultimo giorno per il lavoro di posa delle dighe mobili. Una parte importante del progetto Mose sta per concludersi. Anche se non si vede ancora il traguardo per la «movimentazione» delle dighe. Il motore della macchina, cioè l'impianto che dovrebbe sollevarle, è infatti ancora in fase di progettazione.

Cronoprogramma quasi rispettato. Con un mese di ritardo sull'ultima data fissata per la fine lavori (il 31 dicembre 2018). Un traguardo che i tecnici del Consorzio e i commissari vedono con soddisfazione. Anche se i tempi potrebbero allungarsi ancora. Senza gli impianti di sollevamento e le riparazioni del-

le tante criticità scoperte, l'avvio delle dighe non è ancora possibile.

Ieri intanto sono cominciate le operazioni per l'installazione della paratoia numero 11. Quella che dovrà chiudere la barriera del Lido sud-San Nicolò. La paratoia centrale, l'ultima della serie. La prima del Lido era stata calata in settembre, poi i lavori erano proseguiti con il varo di un elemento la settimana. Adesso la fase del lavoro sembra conclusa. Ogni paratoia delle venti del Lido è lunga 26,65 metri, larga 20 metri e spesso 4,00 metri. Il peso di ognuna è di 282 tonnellate. Le paratoie in ferro sono sistemate sui cassoni di calcestruzzo sui fondali, fissate per mezzo delle cerniere. In caso di necessità saranno sollevate immettendo aria compressa all'interno, per poi tornare nei loro alloggiamenti quando riempite d'acqua al termine delle operazioni.

Ma le prime paratoie movimentate per prova due anni fa, nella barriera di Treporti,

non sono più tornate al loro posto. Colpa dei sedimenti e dei detriti accumulati sul fondale e mai rimossi.

È una delle tante «criticità» che adesso si dovranno risolvere, primo passo per avviare davvero a conclusione la grande opera da quasi sei miliardi di euro e sperimentarne il funzionamento. Operazioni che vanno a rilento. Annunciate gare per la sistemazione ad esempio dei buchi nelle tubazioni subacquee nella schiera di Malamocco. L'alluvione del 2016, con l'allagamento dei cassoni e dei corridoi subacquee, aveva provocato gravi danni ai tubi. La seconda emergenza riguarda le cerniere. Incrostazioni e corrosione denuncia-



tedai periti del Magistrato alle Acque, poi verificate dai progettisti. «Molte andranno sostituite», dicono adesso i commissari del Consorzio e il provveditore Linetti. Per queste operazioni sono stati stanziati 80 milioni di euro.

Si dovranno anche liberare le paratoie da incrostazioni e sedimenti. Altra gara annunciata – ma non ancora partita – per verificare il comportamento in fasi di maltempo della schiera delle paratoie. «C'è il rischio della risonanza», hanno scritto tecnici internazionali interpellati dal Comune dieci anni fa. Adesso montando speciali

sensori sulle paratoie si dovrà verificarne il movimento e la tenuta.

Necessario anche riverniciare con componenti più resistenti le parti danneggiate del sistema. E sostituire steli e tensionatori – parti delle cerniere – deteriorati – con materiali nuovi e più resistenti. E con acciai di lega diversa rispetto a quelli utilizzati per la costruzione.

Infine, gli impianti. Anche qui una gara che adesso dovrà produrre entro qualche mese il risultato di vedere sollevate le paratoie. Che in alcuni casi – come a Treporti e

a Malamocco – hanno accumulato corrosione e materiali sott'acqua che ne impediscono il funzionamento.

Ma la fase della posa è conclusa. Adesso nelle tre bocche di porto (quattro varchi) di Lido, Malamocco e Chioggia sono state calate 78 paratoie. 21 a Treporti, dove il canale profondo sei metri; 20 a San Nicolò (12 metri di profondità), 19 a Malamocco (14 metri), 18 a Chioggia (12 metri di profondità). Otto le paratoie di riserva. Le più grandi sono quelle di Malamocco, lunghe 29 metri e mezzo e pesanti 330 tonnellate. —

INUMERI

5840

I milioni di euro di costo per il Mose. La grande opera costerà 347 milioni in più di quanto previsto nel «prezzo chiuso»

78

Le paratoie che sono state calate sul fondo delle tre bocche di porto. 41 al Lido (21 a Treporti e 20 a San Nicolò, con in mezzo l'isola artificiale), 19 a Malamocco, 18 a Chioggia.

330

Le tonnellate di peso di ognuna delle paratoie più grandi, quelle di Malamocco.

2021

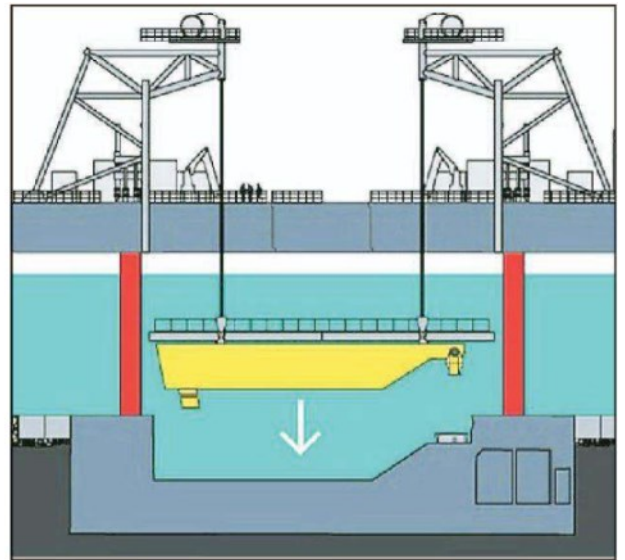
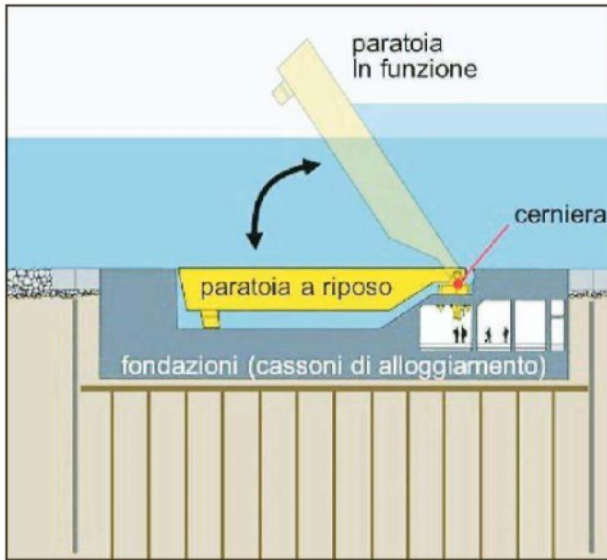
Anno in cui dovrebbero concludersi i lavori del Mose con la consegna dell'opera

3

Gli anni previsti per la fase di avviamento dell'opera.



Nella foto grande, il jack up al lavoro ieri pomeriggio per la posa dell'ultima paratoia in bocca di porto di Lido-San Nicolò. Qui sotto, a sinistra il disegno del funzionamento delle paratoie e, a destra, il meccanismo della posa sul fondo tramite il jack up



L'AZIENDA VERONESE DI ALBERTO SCOTTI

Mose, riecco la Technital Contratti per nuovi progetti

15 mila euro a settimana per «assistenza». Già nel 2005 Mazzacurati aveva fatto l'accordo per la gestione. La Uil scrive al ministro: «Si può risparmiare»

VENEZIA. Sedicimila euro a settimana (Iva esclusa) per assistenza tecnica. Si rivede la Technital, la società veronese che ha progettato il Mose e anche le lunate e la conca di Malamocco. Un accordo è stato sottoscritto con il commissario Francesco Ossola, l'ingegnere torinese che si occupa della fase tecnica al Consorzio Venezia Nuova. Da ottobre la «consulenza» prevede la spesa di 16 mila euro a settimana, e a oggi siamo già a circa 200 mila euro. Gli ingegneri della Technital, azienda di cui è oggi amministratore unico il progettista del Mose Alberto Scotti. La stessa società che proprio i commissari del Mose – Giuseppe Fiengo in testa – hanno citato per la richiesta di risarcimento danni. Per gli errori nella progettazione della conca di navigazione a Malamocco, costata 600 milioni di euro. Danneggiata dal mare e risultata poi «troppo piccola» per contenere le grandi navi. Oppure la «lunata», la diga foranea di Malamocco, anch'essa crollata pochi giorni dopo il collaudo per la mareggiata del 2014. «Decideranno i giudici», aveva commentato all'epoca l'ingegnere Scotti. E adesso Technital si rive-

de al Consorzio e collabora con Ossola. E si candida ad avere una parte importante nella fase futura della gestione e della manutenzione delle dighe del Mose.

Del resto un ruolo per l'azienda progettista nel futuro della grande opera era già stato ipotizzato negli anni Duemila, nel periodo d'oro del monopolio del Mose di Giovanni Mazzacurati. L'11 gennaio del 2005 Mazzacurati scrive a Scotti, anche allora plenipotenziario della società veronese. Si parla dei compensi e delle «difficoltà ad applicare gli accordi contrattuali» degli accordi raggiunti e dei prezzi ritenuti «non adeguati». Ma anche della gestione, allora ben lontana a venire. «Nelle recenti riunioni abbiamo anche affrontato il tema della gestione delle opere mobili nel periodo di avviamento delle stesse e gli eventuali sviluppi futuri, in vista delle discussioni sulla definizione del prezzo chiuso. Nello schema allegato abbiamo indicato gli impegni reciproci assunti su questo importante argomento».

Impegni evidentemente mantenuti, anche se in mezzo c'è stato lo scandalo che ha portato in carcere im-

prenditori ed esponenti politici, tra cui il proprietario di Technital e vicepresidente del Consorzio Alessandro Mazzi.

Si discute intanto di progettazioni per gli interventi già finanziati (circa 300 milioni di euro) che non arrivano.

Mentre da Roma tutto tace rispetto alla gestione futura e alla creazione della nuova Agenzia. Si discute invece della nuova «Centrale di committenza per gli appalti pubblici e le progettazioni che andrebbe affidata all'Agenzia del Demanio. O dipendenti dei Provveditorati sono in agitazione, e ieri da Venezia hanno inviato un lungo documento al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. Con allegato uno studio che dimostra come affidando la progettazione al Provveditorato, senza creare nuove strutture, si potrebbero risparmiare decine di milioni di euro. «La centrale di progettazione affidata ai Provveditorati», scrive la Uil, «consentirebbe di assumere 300 persone e di spendere 20 milioni invece dei 100 previsti dal Piano». Vale anche per il Mose. —

Alberto Vitucci



La posa in acqua dell'ultima paratoia del Mose al Lido: ora sono completate

FOTO DAL SITO DEL CVN

Fosse settiche, colata di cemento E gli architetti si oppongono

I dubbi dell'associazione progettisti contraria alle vasche nel sottosuolo
Secondo Luciano Cirpi provocano problemi statici: «Ci sono altri sistemi»

No alla cementificazione del sottosuolo di Venezia. «Le fosse settiche non sono l'unica soluzione per ridurre l'inquinamento delle acque. Occorre riflettere e valutare le proposte alternative».

Luciano Cirpi, primo presidente dell'Associazione architetti veneziani, ricorda quella battaglia, avviata alla metà degli anni Novanta contro l'obbligo delle «fosse settiche in cemento».

Il nuovo impianto veniva reso obbligatorio dalla legge 206 del 1995, con l'obiettivo di contribuire al disinquinamento della laguna. Da allora, migliaia di abitazioni e soprattutto di nuovi esercizi pubblici – bar e ristoranti – ma anche negozi, banche, attività artigiane, hanno dovuto adempiere a quell'obbligo. Risultato, il sottosuolo di Venezia è stato «cementificato» e reso rigido. Una caratteristica, quella dell'elasticità, che ha permesso alla città d'acqua di sopravvivere nei secoli a terremoti e sconquassi.

Adesso le fosse settiche tornano d'attualità. Il sindaco Luigi Brugnaro ha infatti annunciato che nel nuovo regolamento edilizio sarà inserita una norma che prevede che «chi affitta un alloggio ai turisti debba obbligatoriamente dotarsi delle fosse settiche, senza possibilità di deroghe come sono concesse a chi invece usa l'alloggio come propria abitazione».

Una forma di «disincentivo» che però non trova consensi da parte degli addetti ai lavori e dei professionisti dell'architettura. «Lo scopo è lodevole, cioè quello di limitare il proliferare delle affittanze turistiche», continua Cirpi, «ma non per questo si

deve incentivare ancora l'uso delle fosse settiche».

Secondo gli studi pubblicati negli anni dall'associazione, le nuove infrastrutture in cemento oltre a modificare la struttura del sottosuolo veneziano possono essere responsabili di «abbassamenti del suolo» per il peso delle vasche, e anche di alterazioni degli equilibri statici degli edifici. Quando si impianta una nuova attività al piano terra – quasi tutte adesso sono bar e ristoranti – l'elasticità dell'edificio viene compromessa. Dunque, perché continuare sulla strada delle fosse?

Negli ultimi 24 anni le vasche costruite dentro la città storica sono migliaia. Un sistema che produce anche la necessità di svuotamento periodico, affidata a enormi barconi con pompa che percorrono i rii interni e azionano i loro compressori facendo vibrare i muri delle case.

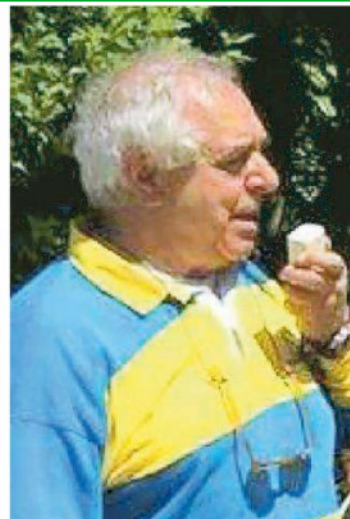
Le vasche a volte non funzionano, e portano odori ai piani superiori. Spesso vengono realizzate sulla proprietà di qualche vicino, e per costruirle occorre sventrare il sottosuolo, mettendo a rischio la tenuta dei muri portanti. La vasca poi va realizzata in rapporto agli abitanti. Dunque profonda qualche metro e di una superficie di molte decine di metri quadrati. Sistema subito contestato dagli architetti.

«Per disinquinare le acque dei rii», dicono, «ci sono anche altri sistemi meno impattanti».

E il disinquinamento forse non dipende solo dai liquami che vengono raccolti nelle fosse. Ma anche da motori, fumi e oli esausti. —

Alberto Vitucci





Un rio in secca nel centro storico. A destra, Luciano Cirpi, primo presidente dell'Associazione architetti



**PIANO CASA A VENEZIA
CEMENTO IN ZONE AGRICOLE
SCOPPIA LA POLEMICA**
ARTICO E CHIARIN / PAG. 20

Urbanistica

«Basta cemento, ce n'è anche troppo» Movimento 5 Stelle contro il piano casa

Contrari anche il Gruppo misto e il Pd: «Puntare alla rigenerazione urbana non alle nuove costruzioni in aree agricole»

Marta Artico

«Pura follia. Col “piano casa comunale per esigenze famigliari” torniamo indietro di almeno 50 anni, agli anni cioè del sacco urbanistico di Mestre». Il capogruppo del Movimento 5 Stelle, Davide Scano, dichiara guerra al nuovo strumento urbanistico varato dalla giunta nei giorni scorsi, che prevede la possibilità di realizzare fino a 800 metri cubi, anche in area agricola, purché adibiti a famigliari e congiunti. Chiarisce Scano: «Vogliamo dichiarare “di interesse pubblico” la costruzione di nuove case persino in terreni inedificati, anche agricoli. E la misura di 800 metri cubi, a conti fatti, equivale a quattro appartamenti da 70 metri quadri o una villetta da 260 metri quadri circa, altro che casa per i figli». Domanda Scano: «E il principio del non consumo di suolo? La tutela del paesaggio agrario? La difesa dal rischio idraulico (vedi alla voce allagamenti

del 2007)? E il degrado lasciato dai tanti edifici residenziali abbandonati a metà? Chisseneffrega. Basta pagare: tutto è “monetizzabile” per questi novelli Attila». Conclude Scano: «Il Movimento 5 Stelle si opporrà in ogni modo, Brugnaro capirà presto che Mestre non è Spinea».

Ad esprimere dubbi anche il consigliere Renzo Scarpa del Gruppo misto, che si è per anni battuto contro la Vallenari bis: «Bisogna approfondire i vincoli che ci sono. A Sant'Erasmo, per esempio, da anni viene chiesto dagli abitanti di poter realizzare case per i figli. Se il fine è salvaguardare la popolazione residente allora è di per sé un fatto positivo, così come il rinnovo di una abitazione fatiscente che viene riammodernata. Tutto va, però, rapportato al contesto, perché alcuni territori e paesaggi non devono essere deteriorati dalla costruzione di una casa o per scopi diversi che conosciamo, ad esempio la speculazione turi-

stica. E uno strumento positivo per le potenzialità insite ma che va attentamente valutato caso per caso. Alcune parti di territorio vanno tutelate, cosa che in passato non è avvenuta. Che obiettivi ci si pone? Io prendo sempre come esempio virtuoso quello dell'Alto Adige, dove sono state messe assieme voci e esigenze quali la tutela del territorio, per far rivivere alcune attività che stavano scomparendo, penso ai masi di montagna che si stavano spopolando». Chiude: «In conclusione servono regole precise e un obiettivo chiaro che manca perché tutti pensano all'affare».

«Su Mestre il tema vero non è costruire ex novo», commenta il consigliere comunale Pd, Emanuele Rosteghin, «oltre il 74% della residenza della città risale agli anni Settanta, dobbiamo piuttosto domandarci come si rigenera quello che c'è già per rilanciare economicamente la città». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



LE REAZIONI

Sì da Centenaro, dubbi da Berto «C'è il rischio di speculazioni»

Favorevole alla nuova possibilità urbanistica, il consigliere comunale e metropolitano di Forza Italia, Saverio Centenaro: «Si tratta di uno strumento che va incontro alle famiglie, a favore del ripopolamento e in un'ottica di invecchiamento della popolazione. Grazie a questo piano i figli potranno stare vicini ai genitori e le famiglie che vogliono dare una casa ai figli lo potranno fare, ciò è positivo so-

prattutto nel territorio di alcune Municipalità, quella di Favaro in primis». Nessuna speculazione, per Centenaro. Che prosegue: «L'intervento di nuova abitazione per i figli prevede una convenzione con il Comune all'interno della quale è stabilito che per dieci anni la casa non potrà essere venduta. E' un'esigenza, dunque, che va valutata attentamente perché si tratta di una possibilità

vincolata e che rappresenta, ripeto, un vantaggio per molti, ad esempio alcune frazioni come Ca' Noghera: uno strumento per evitare che ci sia un'emigrazione fuori Comune». A ragionare sulla questione di attualità anche Ivano Berto, dell'associazione, Tessera Bella, primo presidente di Favaro. «In linea di principio valutiamo positivamente la possibilità, ma forse arriva tardi se si parla solo di

residenzialità. Ci sono un paio di aree dove l'ampliamento dell'abitazione è oramai problematico (fronte Aeronavali e Centro meccanografico), l'appendice di Ca' Noghera, ma anche alcuni siti di Tessera. Siamo in ritardo, queste famiglie se ne vogliono solo andare a meno che non possano trasformare i terreni sui quali costruire o sui quali risiedono in ricettivo (agriturismi, B&B etc). Le abitazioni hanno valore zero. Chi andrà ad investire in questi terreni se non chi è legato al turismo? Sono zone bloccate dallo sviluppo dell'Aeroporto, per queste aree forse il Piano arriva tardi, a meno che non preveda anche altre possibilità». —

M.A.

HANNO DETTO

L'assessore De Martin

«L'Amministrazione comunale intende sostenere lo sviluppo della residenzialità nel territorio, adeguando il Piano degli Interventi con specifiche previsioni»



Ivano Berto

«Chi andrà ad investire in questi terreni se non chi è legato al turismo?» Il dubbio lanciato da Ivano Berto dell'associazione Tessera Bella



Emanuele Rosteghin

«Che effetti avranno sulla già fragile situazione idrogeologica della nostra città di terraferma tutti i nuovi interventi edilizi in corso e previsti?»





Davide Scano



Renzo Scarpa



Saverio Centenaro



Un cantiere edile con un operaio che sale la scala

COSA DICE LA DELIBERA

Limite a 800 metri cubi E i familiari non possono vendere prima di 5 anni

Cosa prevede esattamente la delibera del via libera alla costruzione di case ad uso familiare? Siamo andati a leggere l'avviso pubblicato dal Comune e collegato alla delibera approvata lunedì, su proposta dell'assessore Massimiliano De Martin, che consente a tutti i privati proprietari di aree non edificate di terraferma, anche se a destinazione agricola, di presentare domande per costruire unità residenziali di modesta dimensione, fino ad un massimo di 800 metri cubi e in classe energetica A, finalizzate al "soddisfacciamento delle esigenze abitative delle famiglie, da inserire nel Piano degli Interventi".

UNO O PIU' LOTTI

In pratica se un nucleo familiare ha un lotto edificato e ha in disponibilità " di uno o più lotti contigui dove l'edificabilità non è oggi consentita dagli strumenti di pianificazione, avendo essi destinazione d'uso agricola o, comunque, diversa da quella residenziale" si può costruire una nuova casa.

L'USO AGRICOLO

«Nella maggior parte dei casi, la destinazione agricola prevista dal piano urbanistico non corrisponde ad un uso effettivo del fondo, spesso incolto o già parzialmente urbanizzato. L'Amministrazione ritiene questi casi meritevoli di attenzione, ove la proprietà dimostri di avere esigenze di nuova residenza per il suo nucleo familiare e ritenga di poter realizzare l'intervento in un tempistabiliti» si legge nell'avviso della giunta. Questi i requisiti: l'opportunità vale per residenti in Comune di Venezia

che intendono costruire l'abitazione per i propri familiari; vi possono accedere altri soggetti proprietari di aree che intendono trasferire la propria residenza nel Comune di Venezia.

TERRAFERMA

Le aree interessate sono tutte in terraferma (si legge), già urbanizzate o prevalentemente urbanizzate (l'eventuale completamento delle opere sarà a carico del richiedente). Per partecipare occorre presentare una relazione con le generalità del proponente, l'indicazione catastale dell'area, la descrizione del progetto, delle esigenze famigliari e indicare quando si presenta il progetto anche la dotazione di opere di urbanizzazione presenti e di quelle integrative necessarie a servire il lotto edificabile (con stima dei costi).

LA PROCEDURA

La dichiarazione deve contenere anche l'impegno a presentare la richiesta di rilascio del permesso di costruire (o di altri atti abilitativi eventualmente previsti) entro sei mesi dall'eventuale inserimento della proposta nel Piano degli Interventi e a iniziare i lavori entro l'attuale mandato amministrativo. Si chiede l'impegno a mantenere la residenza, propria o del familiare, nell'immobile per almeno 5 anni dalla data di agibilità dello stesso e a non alienare il bene prima che siano decorsi 5 anni dalla data di agibilità dell'edificio. Tra gli impegni anche quello di realizzare a proprie spese le opere di urbanizzazione mancanti.

ITERMINI

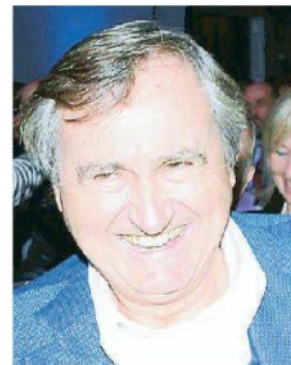
Le proposte dovranno pervenire entro e non oltre il 30 aprile 2019 presso il Comune di Venezia. Nell'avviso il Comune precisa anche di non essere vincolato nei confronti di chi presenterà le domande. Valutate tutte le proposte, l'Amministrazione provvederà ad inserire nel Piano degli Interventi, con le ordinarie procedure di variante, solo quelle proposte che siano ritenute coerenti con gli indirizzi del presente avviso e compatibili con le previsioni del PAT, con gli obiettivi pianificatori dell'Amministrazione (Documento del Sindaco) e con i vincoli e le norme di tutela del paesaggio e dell'ambiente vigenti sul territorio comunale.

IVINCOLI

E l'inserimento sarà subordinato alla preventiva presentazione da parte dei proponenti di un atto unilaterale d'obbligo, registrato e trascritto, contenente tutti gli impegni sottoscritti dal proponente. La variante al Piano degli Interventi prevede la decadenza delle previsioni urbanistiche relative alle singole proposte, ove i proponenti non rispettino i tempi di presentazione della richiesta del titolo abilitativo previsto o di inizio lavori. Nell'ottobre 2016, a un avviso pubblico presentato dall'amministrazione, erano arrivate seicento richieste da parte dei cittadini. —

Mitia Chiarin

BY NC ND AL GUN D RITTI RISERVATI



Luigi Brugnaro



IL DOCUMENTO PROGRAMMATICO

Un nuovo piano in linea con l'Anac per la prevenzione della corruzione

L'obiettivo è prevenire «comportamenti opachi, poco chiari e illegittimi mappando ogni attività e procedura amministrativa». Il nuovo Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2019-2021, è stato illustrato ieri nel municipio di Mestre dall'assessore Paolo Romor, dal segretario generale del Comune Silvia Asteria e dal coordinatore dell'Area anticorruzione Raffaele Pace. Un Piano realizzato a tempo record che recepisce le nuove norme e gli aggiornamenti dell'Anac, Autorità Nazionale Anticorruzione. «Si tratta di un lavoro di squadra» spiega l'assessore Paolo Romor, «vogliamo che non sia solo uno strumento formale ma sostanziale, progettato perché sia efficace e incida sull'andamento dell'amministrazione, per fare in modo che l'Ente sia trasparente e per prevenire comportamenti opachi poco chiari e illegittimi. Un Piano i cui dettami sono quindi capillarmente diffusi in tutti i settori dell'amministrazione». Tra le novità introdotte a livello nazionale e recepite nel Piano comunale c'è il divieto di pantouflage: «I dipendenti, sia a tempo indeterminato che a tempo determinato, che, negli ultimi tre anni di servizio hanno esercitato poteri autoritativi o negoziali per conto del Comune non

possono svolgere, nei tre anni successivi alla cessazione del rapporto di pubblico impiego, attività lavorativa o professionale presso i soggetti privati destinatari dell'attività del Comune stesso svolta attraverso i medesimi poteri». Lo scopo è l'imparzialità. La seconda novità riguarda, invece, il monitoraggio dei comportamenti dei dipendenti. «La struttura del nuovo Piano» ha chiarito Asteria «ricalca quella del documento del triennio precedente: a ciascun processo amministrativo dell'Ente corrisponde una scheda nella quale il procedimento viene analizzato per verificare i punti in cui, potenzialmente, potrebbe annidarsi il rischio di un comportamento corruttivo e vengono individuate le azioni più efficaci da attuare perché tale rischio non si concretizzi. Oltre alla parte dedicata alle misure generali il Piano contiene una sezione sugli obblighi di pubblicazione in materia di trasparenza e una relativa alle società partecipate, nei confronti delle quali il Comune di Venezia proseguirà l'attività di verifica del rispetto delle norme contenute nel Piano. Una sezione apposita è inoltre dedicata al rischio frode nell'ambito dei finanziamenti del Pon-Metro». —

M.A.



L'assessore Paolo Romor



I CANTIERI SULL'AUTOSTRADA A4

Lavori sulla terza corsia dimezzati gli infortuni promossa la sicurezza

Autovie ha diffuso i dati del terzo lotto da Alvisopoli a Gonars Cinque incidenti con 300 operai al lavoro in contemporanea

Giovanni Monforte

SAN DONÀ. Dimezzati gli infortuni sul lavoro, promossa la sicurezza nei cantieri per la costruzione della terza corsia dell'A4.

I dati, diffusi da Autovie, si riferiscono all'attività in corso per la costruzione del terzo lotto dell'opera, da Alvisopoli verso Gonars. Nel secondo semestre del 2018 gli infortuni si sono più che dimezzati rispetto al primo semestre, passando dagli 11 avvenuti nei primi sei mesi dell'anno ai cinque verificatisi da luglio a dicembre. Nel complesso, da quando il cantiere è stato aperto, il 7 febbraio 2017, gli infortuni sono stati 20, per la maggior parte di lieve entità. «Numeri che hanno un'incidenza molto bassa», sottolineano da Autovie. I dati vanno rapportati, infatti, alla vastità e complessità di un cantiere per un'opera così imponente. Basti pensare che quotidianamente sul cantiere operano più di 300 persone in contemporanea.

In totale le persone autorizzate a entrare sono circa 2.600 e 470 le imprese, con una movimentazione di

2.850 mezzi operativi. Per Autovie i dati positivi sulla sicurezza sono frutto dei controlli «periodici e certosini» a cui sono sottoposte le ditte esecutrici. Si tratta di sopralluoghi e verifiche che riguardano i macchinari, il personale addetto e le attrezzature utilizzate. «Vero cuore di quest'attività», spiegano da Autovie, «è l'Ufficio del coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione, staff dell'unità organizzativa del responsabile della sicurezza». L'ufficio è composto da sei figure qualificate. Il team deve assicurare che le imprese presenti rispettino gli obblighi previsti dal Testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro, nonché le disposizioni contenute nel Piano di sicurezza e coordinamento allegato al contratto d'appalto. Tutti i dati riferiti a personale e mezzi sono registrati su una piattaforma che deve soddisfare il protocollo della legalità, cosicché siano consultabili in ogni momento dalle prefetture di Venezia e Udine e dagli organi di vigilanza. Particolare attenzione è rivolta a situazioni particolari, come in occasione di lavorazioni notturne. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Operai impegnati nei cantieri della terza corsia in A4



MIRA

Il Demanio cede quindici edifici «Ora via al rilancio turistico»

Consiglio d'urgenza sul tema: aumenta il patrimonio immobiliare comunale
Sono compresi anche 50 ettari, tutti tra via Pallada, via Foscari e riviera Malibran

Alessandro Abbadir

MIRA. Cinquanta ettari di territorio demaniale e quasi una quindicina di edifici che diventano di proprietà comunale. Una serie importante di beni che rilanceranno il territorio di Mira nell'area di Malcontenta-Moranzani e Dogaletto in funzione turistica.

Questa l'operazione varata ieri sera a Teatro Villa dei Leoni in un consiglio comunale d'urgenza convocato per l'occasione e cioè per l'approvazione del "trasferimento di terreni e immobili del Demanio in prossimità della laguna in territorio di Mira" che diventeranno di proprietà comunale, senza oneri. Va ricordato infatti che la legge del 9 agosto 2013 n. 98 ha introdotto procedure semplificate per il trasferimento agli enti territoriali di immobili appartenenti allo Stato, che si trovano nel loro territorio. Questo in attuazione del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85 (cioè il "federalismo demaniale").

«Sul trasferimento di una

serie di immobili dallo Stato al Comune di Mira», spiega l'assessore al Patrimonio Maurizio Barberini, «stavamo trattando da anni. Proprio per questo abbiamo fatto allo Stato un elenco importante di beni presenti a Mira e frazioni per poterli valorizzare o disporre. In questo caso ci sono state concessi oltre una cinquantina di ettari di superficie e una decina di immobili, quasi tutti vincolati al Demanio militare nella zona a ridosso della caserma dei lagunari in via Pallada fra Malcontenta, Dogaletto e l'area Moranzani. Ci è stato detto no invece ad altre richieste che avevamo fatto come le Casse di Colmata in laguna sud, e alcuni immobili nell'area di Oriago e Gambarare».

I terreni e gli edifici trasferiti senza onere per il Comune, si trovano tutti fra via Pallada via Foscara e Riviera Malibran. «Abbiamo intenzione di utilizzarli», spiega l'assessore Barberini, «in una parte cospicua in funzione turistico culturale e di promozione del territorio. Si pensi che fra i beni di

cui avremo la fruizione c'è in via Pallada un terreno agricolo con annesso fabbricato rurale, in cui si trova il sito archeologico S. Ilario».

L'abbazia dei Santi Ilario e Benedetto fu un importante monastero benedettino collocato ai margini occidentali della laguna di Venezia, tra Malcontenta e Dogaletto. Fiorì tra il IX e il XIV secolo come diretta dipendenza del Doge di Venezia. Oltre ai resti dell'ex abbazia è intenzione del Comune di Mira trasformare in punti informativi e turistici o trasformare in strutture ricettive, altri caseggiati di cui con questa operazione viene in possesso.

«Altri immobili e terreni saranno invece posti sul mercato immobiliare», spiega Barberini, «per una possibile vendita. Resta poi il fatto che, se ad esempio il demanio percepiva affitti su questi terreni, gli stessi verranno pagati al Comune di Mira che però per le stesse somme percepite non avrà più corrispettivi trasferimenti dallo Stato». —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Alcuni edifici già di proprietà del Demanio che ora verranno ceduti al Comune

FOTO PÒRCILE

SOTTOMARINA

De Simone: «Il porto offshore ma a 15 chilometri dalla costa»

L'architetto veneziano propone un progetto alternativo al Vgate con la piattaforma collegata alla terraferma da un tunnel che corre sotto il mare

SOTTOMARINA. Il porto container continua a animare il dibattito cittadino. Nel mezzo dei pareri protocollati dalle categorie, contrarie (turismo) o favorevoli (porto), al progetto presentato dalla Vgate, spunta una nuova proposta, formulata dall'architetto veneziano Fernando De Simone.

Un progetto per un porto plurimodale offshore, a 15 chilometri dalla costa, collegato alla terraferma da un tunnel sottomarino. De Simone aveva già avanzato l'idea del porto offshore anni fa, quando si ipotizzava tale soluzione per Venezia, presentandola alle autorità. Ora che il dibattito si è spostato su Sottomarina, con la proposta VGate per un porto container a 2,5 chilometri al largo di Isola Verde, collegato alla costa da un doppio ponte per il trasporto su gomma e su ferro, De Simone rispolvera la sua idea. «Per il porto offshore di Sottomarina», spiega l'architetto, «si potrebbe utilizzare il tunnel ferroviario sottomarino da me proposto per Venezia. Il costo del tunnel sarebbe di 500 milioni di euro, il costo per l'intero porto 2 miliardi e il tutto si potrebbe realizzare in tre anni. I finanziatori non mancherebbero perché un porto di queste fattezze attirerebbe navi che Venezia non può più ospitare e recuperare traffici oggi dirottati su Trieste e Koper. Un porto a questa distanza dalla costa potrebbe ospitare anche la marittima passeggeri o l'impianto gpl. Potrebbero crearsi 1.000 posti di lavoro diretti, 10.000 con l'indotto». —

E. B. A.



Il progetto al computer del porto container a 15 km dalla costa collegato con la terraferma da un tunnel



Villa Emo, le mosse per bloccare tutto: la Soprintendenza e una cordata locale

Italia Nostra invoca nuovi vincoli da parte dei Beni Culturali
Oggi il Comune incontra gli imprenditori di Assindustria

Maria Chiara Pellizzari

VEDELAGO. Sono due le nuove iniziative avviate nel territorio per garantire la fruibilità pubblica di villa Emo, dopo che il Credito Trevigiano ha comunicato di aver accettato l'offerta d'acquisto da parte dell'investitore straniero che ha messo sul piatto 15 milioni di euro. Da una parte è scesa in campo l'associazione Italia Nostra, che attraverso il presidente Romeo Scarpa ha lanciato l'hashtag #villaemoèditutti, invitando tutti ad aderire alla battaglia per l'accessibilità al pubblico del bene, anche dopo la cessione ad un privato.

REVISIONE DEL VINCOLO

Ma come? «Lavoreremo per chiedere alla Soprintendenza Regionale ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali che l'attuale decreto di vincolo venga revisionato, in modo da garantire la fruizione pubblica del bene», anticipa Scarpa. Che precisa: «Non si tratta di una "guerra al privato", ma di una "legittima difesa" di un bene comune, che trova la sua principale ragion d'essere solo se resta principalmente di fruizione pubblica». Su questo tema «si concentreranno i nostri sforzi a livello di sezioni di Treviso, di comitato regionale e nazionale con la richiesta a tutti di aderire a questa mission». Secondo Italia Nostra l'alienazione è «una gravissima perdita culturale». Ma dal CdA del Credito

hanno chiarito che la vendita è invece la scelta migliore, dettata dal fatto che la villa veneta, Patrimonio dell'Unesco, «non rappresenta un asset strumentale all'attività bancaria».

L'ALTRO FRONTE

Ad avviare in parallelo un'altra battaglia per evitare che villa Emo finisca in mani straniere, il vice sindaco di Veduggio Marco Perin, che è sceso in campo nella sua veste istituzionale, «perché il Comune ha un diritto di prelazione», ricorda. È però vero che, anche se il Comune ha un rapporto privilegiato con la villa, non potrà sborsare 15 milioni di euro per acquistarla. Trattandosi di bene vincolato, il diritto di acquistare la villa allo stesso prezzo offerto dal privato lo vanterebbero anche lo Stato e la Regione. Ma anche in questi casi è chiaro che i fondi non ci sono. Quindi Perin si sta muovendo su un altro fronte. Proprio oggi parteciperà infatti ad una riunione nella sede trevigiana di Assindustria Venetocentro, dove incontrerà anche un membro del direttivo dell'associazione degli industriali trevigiani: «L'obiettivo è contrastare l'acquisto da parte dell'investitore straniero con una cordata di imprenditori locali», chiarisce Perin, «Ci sono delle proposte serie, e si può coinvolgere anche la base sociale (i seimila soci del Credito ndr)», questa l'idea del vice sindaco. «È chiaro che la banca sta accelerando per la vendita, come amministra-

zione stiamo studiando la questione, dal punto di vista tecnico-giuridico». Bisogna studiare, perché la prelazione spetta al Comune, non ai privati.

IMARGINI

Che margini ci sono, allora? Quello che è certo è che, perché la vendita si perfezioni, bisogna passare attraverso una serie di adempimenti burocratici. La chiusura dell'operazione, con passaggio di proprietà, in base al cronoprogramma del Credito, si concluderà entro l'anno. Secondo la banca si tratta di un'occasione imperdibile, da cui si ricaverà un rilevante beneficio patrimoniale. Inoltre, il privato, un europeo, di certo né inglese né tedesco, probabilmente francese, ha garantito che si farà carico di opere di ristrutturazione e restauro che il Credito non può sostenere. E, tra i benefici, c'è il fatto che dall'alienazione è scorporata la pertinenza in cui trovano sede gli uffici della banca. Quindi, cosa dovrebbe succedere affinché il CdA cambi idea? «Se arrivasse un'altra proposta di valore nettamente superiore», ipotizzano dal Credito, «valuteremo se ci sono ancora tecnicamente i termini per accettarla». —



LA DIMORA IN CIFRE

1558

Costruita a partire dal 1558, su disegno dell'architetto Andrea Palladio, fu commissionata dalla famiglia Emo, tramandata di generazione in generazione fino al 2004, quando il conte Leonardo Emo Capodilista fu costretto a cederla al Credito.

14

La transazione avvenne a compensazione di un credito che la banca vantava verso la famiglia Emo, per un valore di circa 14 milioni di euro. Inserita nella lista dei Patrimoni dell'Umanità, la villa dal 1996 gode del marchio dell'Unesco. Gli interni sono decorati con affreschi di G. Battista Zelotti.

25 mila

Nel solo 2018 la villa ha attirato 25 mila visitatori che hanno pagato il biglietto, registrando 50 mila presenze, contando tutti coloro che hanno partecipato agli eventi. Circa 700 le firme raccolte dai cittadini con la petizione per dire "no alla vendita".



Una veduta aerea di Villa Emo a Fanzolo di Veduggio, l'acquirente straniero è già stato individuato dalla Banca di Credito Cooperativo di Veduggio, attuale proprietaria. A sinistra, villa Passi a Carbonera