

Rassegna del 13/08/2019

SCENARIO

13/08/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8	Ater, Giordani a muso duro «Li portiamo noi dal giudice»	d.d'a.	1
13/08/2019	Corriere delle Alpi	18	Intervista a Marco Nardini - Bellunesi al lavoro per realizzare il tunnel più lungo - Nardini, il sindacalista che lotta al fianco dei minatori del nord	Dall'Anese Paola	2
13/08/2019	Corriere delle Alpi	18	Intervista a Domenico Angoletta - Angoletta, l'uomo talpa «E' un lavoro pesante ma è ciò che sognavo»	P. D. A.	4
13/08/2019	Gazzettino	9	Il ponte è costato troppo Calatrava condannato - Il ponte è costato troppo Condannato Calatrava	Amadori Gianluca	6
13/08/2019	Gazzettino Venezia	5	Scuole, dalla Città metropolitana via a lavori per 430mila euro	...	9
13/08/2019	Giornale di Vicenza	21	Spv, riparte il cantiere Scoppi ridotti e diurni	MA.CA.	10
13/08/2019	Messaggero Veneto	2	Cala il risparmio in Friuli Giù il valore delle case - I friulani non sono più risparmiatori La casa resta bene-rifugio ma vale poco	De Toma Riccardo	11
13/08/2019	Messaggero Veneto	2	L'esperto: la crisi ha intaccato gran parte dei capitali immobiliari	R. d. t.	14
13/08/2019	Nuova Venezia	19	Nuove case in social housing nell'ex fabbrica delle perle	Tantucci Enrico	15
13/08/2019	Nuova Venezia	20	Un nuovo ponte sul Salso per collegare il campus a Forte Marghera e parco	Chiarin Mitia	16
13/08/2019	Nuova Venezia	30	L'apertura del sottopasso E Zaia: l'ospedale sarà ampliato - Inaugurato il sottopasso ma senza ciclabile	Padovano Rosario	18
13/08/2019	Nuova Venezia	23	Il sottopasso delle Crete sarà il regalo di Natale del 2020	Artico Marta	20
13/08/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	6	Mose, stop al commissario di Toninelli - Mose, stop al commissario tempi lunghi per la nomina Sono bloccati anche i soldi	Vitucci Alberto	21
13/08/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	7	«Quel progetto non è sicuro Inaffidabili le prove sui modelli»	Vitucci Alberto	24
13/08/2019	Stampa	16	Un mercato da milioni E i Comuni corrono ai ripari	Ferrigo Nadia	25
13/08/2019	Tribuna-Treviso	17	Villa diventa un palazzo di quattro piani	de Wolanski Federico	27
13/08/2019	Tribuna-Treviso	28	«Traforo, i lavori sospesi per valutare un'altra uscita»	Dal Mas Francesco	29

Ater, Giordani a muso duro «Li portiamo noi dal giudice»

Lo scontro sulla morosità del Comune. «Invenzione»

PADOVA Non si placa lo scontro politico-amministrativo tra Palazzo Moroni e Ater. E poco importa che i due enti, governati uno dal centrosinistra e l'altro dalla Lega, abbiano di recente siglato un accordo sulla compravendita di 37 alloggi dell'ex residence Serenissima di via Anelli, fondamentale per dare il via all'abbattimento dell'ex Bronx della Stanga e alla successiva cessione dell'area allo Stato per costruirvi la nuova questura. Tre giorni fa, a margine delle polemiche tra Comune e Regione sui nuovi criteri introdotti da quest'ultima per l'assegnazione di una casa popolare (indicatore Isee inferiore a 26 mila euro e canone minimo mensile di 40 euro) nonché sul rincaro degli affitti, il leghista Gianluca Zaramella, presidente dell'Ater, ha accusato l'amministrazione cittadina di essere morosa di circa 370 mila euro. Una cifra, quella resa nota dall'esponente del Carroccio, che si riferirebbe ad alcune fatture non pagate riguardanti alcuni immobili dati in locazione a Palazzo Moroni dallo stesso ente regionale. «Purtroppo - ha attaccato Zaramella - è da molto tempo che cerchiamo di risolvere la questione in maniera bonaria. Ma, arrivati a questo punto, sarò costretto ad adire le vie legali nei confronti del

Comune». La replica del sindaco Sergio Giordani, però, non si è fatta attendere: «Zaramella risponderà di queste sue false dichiarazioni di fronte a un giudice. Non esistono, infatti, fatture non pagate da noi. Esistono, invece, fatture emesse in modo sbagliato da loro e che, se noi liquidassimo, ci farebbero finire nel mirino della Corte dei Conti. Detto questo - rincara il primo cittadino - Zaramella e i suoi colleghi di partito, anziché sollevare inutili polveroni, ammettano che la nuova legge regionale sugli alloggi pubblici ha sciaguratamente messo in difficoltà migliaia di anziani in tutto il Veneto che, da un giorno all'altro, si sono addirittura visti raddoppiare l'affitto. Anziani peraltro - sottolinea Giordani - che telefonano in Comune letteralmente disperati, anche perché al centralino dell'Ater non trovano mai nessuno. Insomma, invece di polemizzare sul nulla, Zaramella e la Lega si sbrighino a rimediare al pastrocchio che hanno combinato». Un «pastrocchio» che Palazzo Moroni, in attesa di eventuali modifiche da parte della Regione, proverà a contenere con lo stanziamento di 200 mila euro per i nuclei familiari più bisognosi, tra cui molti a rischio sfratto. (d.d'a.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Battaglia Il sindaco Sergio Giordani. L'Ater fa causa, il Comune replica con l'annuncio di una querela



IL CANTIERE DEL TRAFORO DEL BRENNERO

Bellunesi al lavoro
per realizzare
il tunnel più lungo

Bellunesi protagonisti nel cantiere della galleria più lunga del mondo. Accanto al sindacalista Marco Nardini, chiamato a difendere i diritti dei minatori del nord, troviamo anche gli agordini Domenico Angoletta e Denis Pramaor (nella foto), specializzati nella costruzione di tunnel. DALL'ANESE / APAG.18



Bellunesi nel cantiere del Brennero

Segretario della Fillea Cgil, è stato incaricato a livello nazionale di occuparsi dei dipendenti impegnati nel tunnel Fortezza-Innsbruck

Nardini, il sindacalista
che lotta al fianco
dei minatori del nord

ENTRATO IN SCENA NEL MARZO SCORSO SONO GIÀ DIVERSE LE CONQUISTE OTTENUTE

«Gli addetti erano costretti a vivere in baracche a 40 ma ci siamo battuti per l'acquisto di condizionatori»

«Queste persone operano per 10 ore a mille metri di profondità senza neppure fermarsi a pranzare»

«Da Belluno mi reco a Vipiteno tre volte a settimana ma rispondo sempre alle telefonate dei nostri iscritti»

Paola Dall'Anese

Un sindacalista bellunese per il cantiere del tunnel ferroviario più lungo del mondo. Un'attività impegnativa, che deve confrontarsi con problemi legati al lavoro svolto a oltre 1000 metri di profondità, nelle viscere delle montagne. Sono circa 2 mila i dipendenti che vi operano con varie mansioni e tutti con problemi diversi. Alcune questioni sindacali sono ancora aperte e Marco Nardini, che è abituato alle lotte dure, non intende fermarsi «finché a questi lavoratori non saranno riconosciuti i loro diritti. Tra questi poter vivere in alloggi salubri e respirare bene anche a 1000 metri di profondità, dentro le monta-

gne».

Segretario Nardini, lei è stato nominato responsabile dalla Cgil nazionale del cantiere del Brennero. Un incarico non certo facile, anche se immagino molto qualificante per la sua carriera.

«Sono contento che a livello nazionale abbiano pensato a me per gestire questo cantiere. Seguirò i lavori che prevedono la realizzazione del tunnel che da Fortezza, piccola stazione tra Brunico e Vipiteno, porta a Innsbruck. Si tratta di un sistema di gallerie molto complesso, con molte diramazioni, che alla fine porterà a realizzare un tunnel di 64 km, il più lungo del mondo. Il tempo di percorrenza previsto da Fortezza a Innsbruck è di soli 20 minuti, un terzo del tragit-

to attuale».

Come ha trovato la situazione, una volta arrivato al cantiere?

«Ho iniziato a occuparmi del cantiere a marzo, quando sono arrivato ho trovato alcune situazioni pesanti. Vado a Vipiteno tre volte a settimana e gli altri giorni rispondo alle tante chiamate dei lavoratori. La gran parte dei quali, circa 500, proviene dal sud Italia,



soprattutto da Calabria, Campania, Sicilia e Puglia. Alla difficoltà emotiva per essere lontani da casa, si aggiungeva anche il fatto di dover vivere in baracche, in condizioni quasi disumane: in estate, c'erano 35-40 gradi. Per questo motivo, insieme al collega altoatesino della Fillea, Heinrich Zelger, mi sono attivato per far comprare alla ditta appaltatrice 80 condizionatori».

Parliamo anche di lavoratori soggetti a malattie professionali, come la silicosi...

«Non è facile lavorare a un chilometro di profondità, dentro la montagna. Se a questo si aggiungono i turni di lavoro massacranti, siglati dagli altri sindacati... Parliamo di 10 ore consecutive, senza neppure la pausa pranzo per 15-18 giorni. Con questi orari, non riescono nemmeno ad avere uno straccio di vita sociale. Su questo abbiamo aperto una vertenza: vogliamo che sia ripristinato l'orario di 8 ore».

Malgrado le tecnologie, pare che poco sia cambiato nel tempo per chi lavora sottoterra...

«Queste persone entrano in galleria al mattino ed escono alla sera, sfinite e spesso capita che qualcuno si senta male perché non riesce a respirare bene. Ma per uscire dalla galleria bisogna seguire i binari e alle volte ci si impiega un'ora per tornare all'aria aperta. Per questo abbiamo chiesto alla ditta di installare nei tunnel altri impianti di aerazione, in modo da far circolare meglio l'aria. Se questa richiesta non dovesse essere accolta, siamo pronti a bloccare il lavoro. L'opera costava 1,3 miliardi di euro, ma è stata aggiudicata per 900 milioni, un ribasso che come sempre è pagato dai lavoratori: anche l'Alto Adige si è dimenticato di loro».

Lei ha a che fare con colossi industriali come Impregilo, Astaldi...

«Non bisogna mai farsi intimorire, bisogna dire quello che si pensa. Noi lavoriamo così e siamo il primo sindacato in questo cantiere». —

© BY NC ND AL CLINI DIRITTI RISERVATI



Marco Nardini, segretario della Fillea Cgil di Belluno nominato responsabile del cantiere del Brennero

Sessantunenne di Rivamonte, ha girato il mondo per la professione
«Scaviamo gallerie e contemporaneamente posiamo il rivestimento»

Angoletta, l'uomo talpa «È un lavoro pesante ma è ciò che sognavo»

«Con questa attività sono sempre lontano da casa ma cuore e famiglia sono rimasti tra le Dolomiti»

«Come capocantiere gestisco quasi duecento dipendenti. Che soddisfazione quando l'opera è terminata»

«È un'attività usurante fisicamente e mentalmente, molti sono i problemi che devo affrontare ogni giorno»

Dalla Colombia alla Turchia, dalla Svizzera all'Ecuador fino al Brennero: Domenico Angoletta, 61 anni di Rivamonte Agordino, in 39 anni di carriera (fra due anni andrà in pensione, ndr) ha girato il mondo da un cantiere all'altro, uno più grande e importante dell'altro.

Diplomato all'istituto minero di Agordo, dopo il servizio militare, viste le sue competenze, è stato ingaggiato per il suo primo cantiere in Colombia. È da qui che è stata un'escalation: da assistente alla sicurezza a capo cantiere nel Brennero, il cantiere più lungo del mondo. Una vita trascorsa a migliaia di metri sotto terra, con una grande passione per il proprio lavoro. Una delle tante figure di eccellenza del Bellunese.

Signor Angoletta come è arrivato nel cantiere più grande del mondo?

«Io sono nato a Rivamonte e qui ho sempre voluto stare. Dopo il diploma di perito minero conseguito nel 1979 e dopo il servizio militare, sono stato subito ingaggiato in un cantiere in Colombia da Impregilo e Seli Overseas, due delle più grandi imprese italiane specializzate in cantieri di metropolitane, dighe e ferrovie. Dovevamo realizzare le gallerie per l'impianto idroelettrico

del Tunjita. In Colombia sono rimasto tre anni e mezzo e qui ho trovato moglie. Tornato in Italia, per due ho lavorato a Forlì per realizzare le gallerie su un impianto idroelettrico, e poi ancora un anno in Calabria. Quindi una nuova esperienza all'estero: sempre con Impregilo sono andato in Ecuador. Sono stato anche a Istanbul in Turchia, poi ho lavorato sul passante ferroviario di Milano, in Svizzera e ancora in Turchia. Ho iniziato come assistente alla sicurezza e poi sono diventato, negli anni capo cantiere. La mia specialità erano gli scavi meccanizzati con le frese. È stato un percorso lungo, ma ora gestisco il personale che movimentava le Tbm, cioè le frese che scavano le gallerie e contemporaneamente posano il rivestimento».

La sua è una carriera importante.

«Ho lavorato per grandi progetti in tutto il mondo e la soddisfazione più grande è vedere il risultato finale del tuo lavoro. Sono fortunato perché ho potuto fare ciò che mi piaceva con passione».

Quante persone gestisce nel cantiere del Brennero?

«Lavoriamo a ritmo quasi continuo su tre turni e abbiamo tre Tbm di cui due lunghe quasi 11 metri e una quasi 7. In totale sotto la mia responsa-

bilità ci sono 200 dipendenti».

Com'è il lavoro nella galleria più lunga del mondo?

«Lavorare in galleria comporta un'usura fisica e mentale, soprattutto per chi ha responsabilità. La tecnologia nel frattempo ha fatto passi da gigante, ma se da un lato semplifica le cose, dall'altro questa attività diventa sempre più delicata. I macchinari sono un insieme di meccanica ed elettronica e bisogna stare attenti. Con le Tbm il lavoro è certo più sicuro, ma restano le criticità a livello di aria: scavare comporta la produzione di polvere, e la qualità dell'aria in galleria non è come quella esterna».

Come ha visto cambiare questo mestiere nel tempo?

«Le maestranze vengono sempre di più dal sud Italia, dove ci sono ancora dei minatori. Sono persone che restano lontane chilometri da casa per lungo tempo. Negli ultimi anni, poi, vedo sempre più persone con problemi di salute, che restano a casa per malattia. E poi in tanti vorrebbero lavorare poco e guadagnare tanto. E questo non va bene.»

Ci sono altri bellunesi nel cantiere?

«C'è un altro diplomato al Follador, Denis Pramaor, che si occupa di scavi tradizionali e viene da La Valle Agordina».

P.D.A.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



**INSIEME A LUI OPERA ANCHE UN
ALTRO PERITO MINERARIO DI LA
VALLE, DENIS PRAMAOR**



Domenico Angoletta, a sinistra capo cantiere al Brennero e il collega Denis Pramaor entrambi agordini

Venezia. L'archistar dovrà pagare 78mila euro



Il ponte è costato troppo
Calatrava condannato

SENTENZA Una piccola parte dell'aumento dei costi del ponte è addebitabile a errori di Calatrava. Amadori a pagina 9

Il ponte è costato troppo Condannato Calatrava

► Per la Corte dei Conti parte dell'aumento ► Il Comune pagò 5 milioni in più per l'opera delle spese colpa dell'architetto spagnolo L'archistar risarcirà i gradini in vetro sostituiti

**I GIUDICI ERARIALI
GLI CONTESTANO ANCHE
UNA «MACROSCOPICA
NEGLIGENZA» NELLA
VALUTAZIONE DELLO
SPESSORE DEI TUBI**

IL CASO

VENEZIA Una piccola parte della vertiginosa lievitazione dei costi sostenuti per la realizzazione del ponte della Costituzione, a Venezia, sono addebitabili

li ad errori commessi in sede di progettazione dall'architetto Santiago Calatrava, il quale dovrà risarcire circa 78 mila euro. Condannato anche l'allora responsabile unico del procedimento per la realizzazione dell'opera pubblica, l'ingegnere comunale Salvatore Vento, il quale dovrà pagare circa 11 mila euro per i mancati ribassi d'asta nella quinta variante.

Così ha deciso la seconda sezione centrale d'appello della Corte dei conti (presidente Luciano Calamaro) nella sentenza,

depositata pochi giorni fa, con cui è stata capovolta parzialmente la generale assoluzione e dichiarazione di prescrizione con cui nel 2015, in



primo grado, fu negato al Comune di Venezia qualsivoglia diritto ad un risarcimento per un'opera costata 11,6 milioni di euro, cinque milioni in più rispetto a quanto preventivato.

GRAVE ERRORE

I giudici erariali contestano a Calatrava una «macroscopica negligenza», un errore «tanto più grave e meritevole di essere stigmatizzato in quanto proveniente da un professionista di fama mondiale, di elevatissima competenza, con lunga e provata esperienza proprio nella costruzione di ponti».

L'archistar spagnolo è stato ritenuto responsabile dell'aggravio di costi relativo alla quarta perizia di variante del 2005, che si rese necessaria per modificare lo spessore di alcuni tubi in acciaio che, dopo essere già stati realizzati, risultarono inadeguati: un danno di circa 400 mila euro, che è stato addebitato solo in parte a Calatrava (circa 42 mila euro) in quanto in sede di costruzio-

ne ci si sarebbe dovuti accorgere prima dell'errore, in modo da poter rimediare con minori spese.

I GRADINI ROTTI

L'altro errore per il quale il famoso architetto è stato ritenuto responsabile, sulla base dei risultati di una perizia tecnica, è quello delle manutenzioni: Calatrava aveva previsto dopo vent'anni la sostituzione dei gradini in vetro del ponte

“artistico”, che collega

piazzale Roma alla

stazione ferroviaria: in

realtà i gradini inizia-

rono a

rompersi

dopo bre-

ve tempo,

con neces-

sità di sostituirne ben

otto, con spe-

sa di 36 mila euro, ora messa a carico dell'archistar. Per

quanto riguarda i mancati ribassi d'asta, il principale re-

sponsabile è stato individuato nell'allora direttore dei lavori dal 2006 in poi, l'ingegner Roberto Casarin, che però è restato fuori dal processo perché nel corso delle indagini non era stato ascoltato, come dovuto, e ciò ha reso inammissibile la sua successiva citazione a giudizio.

PRESCRIZIONE CONFERMATO

La Procura regionale della Corte dei conti chiedeva la condanna di Calatrava al pagamento di un risarcimento 3,5 milioni al Comune di Venezia ma, secondo i giudici romani una parte dell'aumento dei costi non fu provocata da errori del progettista (anzi, furono modifiche decise per migliorare il ponte), mentre il danno rimanente è coperto da prescrizione per il troppo tempo trascorso. Contro una sentenza d'appello della Corte dei conti è possibile ricorso per Cassazione solo per controversie di giurisdizione.

Gianluca Amadori

© RIPRODUZIONE RISERVATA

78.000

sono gli euro di risarcimento a cui è stato condannato Santiago Calatrava

11.600.000

è il costo complessivo del ponte della Costituzione realizzato dall'architetto spagnolo



ARCHISTAR
Santiago Calatrava in posa sotto il suo ponte durante la fase di costruzione dell'arcata



PONTE DELLA COSTITUZIONE
L'opera progettata dall'architetto spagnolo Santiago Calatrava sul Canal Grande al centro delle polemiche. Sotto, i gradini in vetro, fragili e a rischio scivolate



Scuole, dalla Città metropolitana via a lavori per 430mila euro

► **Interessati anche altri edifici, tra cui la sede del commissariato SCUOLE**

VENEZIA Altri 430 mila euro di lavori per la sistemazione di alcuni edifici scolastici veneziani durante la pausa estiva. La Città metropolitana ha infatti avviato una serie di interventi di manutenzione negli istituti superiori oltre che in alcuni immobili di sua proprietà. Gli interventi si svolgono nella pausa didattica estiva per non interferire con la regolare attività scolastica.

EDIFICI PIÙ SICURI

«Nonostante il periodo estivo continua senza sosta l'attività di manutenzione degli istituti scolastici gestiti dalla Città metropolitana che si trovano nella città antica - spiega Saverio Centenaro, consigliere delegato metropolitano - L'obiettivo è quello di rendere gli istituti e gli edifici di proprietà dell'ente sempre più accoglienti e sicuri con investimenti prioritari come più volte ribadito dal sindaco Luigi Brugnaro».

Il primo cantiere in corso è a palazzo Morosini, sede dell'istituto alberghiero "Barbarigo". Qui si sta operando per il rinforzo strutturale di una delle pareti perimetrali dello storico complesso di origine quattrocentesca. La parete presenta uno stato di conservazione particolarmente precario e si stanno inserendo elementi di rinforzo strutturale

tipici degli edifici veneziani. In accordo con la Soprintendenza si sta intervenendo anche sulla superficie esterna con un nuovo intonaco. Costo dell'intervento, 150 mila euro.

I CANTIERI

Il secondo cantiere è aperto al Liceo "Foscarini" dove si sta eseguendo una manutenzione straordinaria alla piccola palestra del complesso (80 mila euro), locale che si presentava in stato di degrado a causa dell'umidità di risalita, dell'acqua alta del 30 ottobre 2018. Nei mesi scorsi è stato completato il rinforzo di un tratto del solaio, mentre in queste settimane si sta procedendo con una manutenzione straordinaria delle pareti perimetrali e la posa della pavimentazione del campo da gioco.

Il terzo cantiere è, infine, legato alla manutenzione ordinaria diffusa con dipinture di aule, manutenzioni di tratti di copertura, pulizia dei sottotetti dalla presenza di volatili, manutenzione di pontili, manutenzione di serramenti e di pavimentazioni tipiche veneziane. Gli interventi si svolgono in vari istituti: al liceo Guggenheim è prevista la manutenzione della copertura e la dipintura di una sala per le esposizioni; al liceo Tommaseo è prevista la dipintura di varie aule; all'istituto "Algarotti" è prevista la pulizia del sottotetto, a Ca' Corner e nella sede del commissariato di San Marco sono, invece, previste manutenzioni dei serramenti e dei pavimenti. Stima dei costi 100 mila euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DA SISTEMARE La sede del Barbarigo



MALO. A Vallugana sono ripresi i lavori nella galleria della Pedemontana

Spv, riparte il cantiere Scoppi ridotti e diurni

Niente esplosioni notturne ma una sola in giornata

Via libera ai lavori al cantiere di Vallugana della Superstrada pedemontana veneta, con una novità: le esplosioni sono state ridotte di numero e non avvengono più durante la notte. È questo lo scenario attuale nell'area lavori della galleria di servizio che sbuca nel territorio maladense. «I lavori sono ricominciati la settimana scorsa, con l'esplosione di una mina al giorno – sottolinea l'assessore ai lavori pubblici Roberto Danieli -. Prima del sequestro le esplosioni erano tre al giorno e avvenivano anche di notte».

Le attività sono così ripartite nell'area di via Covolo, dove i residenti si erano lamentati, prima dello stop imposto alle attività, proprio per le esplosioni in orario notturno. L'area era stata posta sotto sequestro nell'ambito di un'indagine della procura per l'ipotesi di frode in pubbliche forniture. Intercettando alcune telefonate tra gli indagati, gli inquirenti avevano temuto che potessero esserci seri rischi nel cantiere per l'utilizzo di materiali non adeguati e non conformi al capitolato. Il pm aveva così chiesto e ottenuto il sequestro di 7 chilometri di cantiere della Pedemontana. A fine, luglio, però, il tribunale

ha annullato il provvedimento (tenendo i sigilli solo su un'area), accogliendo le richieste della difesa. La tesi di quest'ultima è che i materiali siano tutti a norma. Intanto, però il magistrato aveva ordinato una consulenza, incaricando alcuni esperti di verificare i materiali, a partire da tubi in pvc, pozzetti, acciai e cementi utilizzati per gli interventi. Con il dissequestro, in particolare del deposito di acciai e cementi, c'era il rischio che il materiale da esaminare venisse utilizzato e non fosse più controllabile. Di qui i nuovi sigilli, che non avranno lunga durata, ma rimarranno il tempo necessario per compiere le verifiche. I lavori, in ogni caso, sono ripartiti. Una delle prossime aperture, nell'ambito della nuova arteria, riguarderà invece il tratto che da Malo va verso Thiene, fino allo svincolo con l'autostrada A31. L'annuncio era stato dato in giugno dalla dirigente Elisabetta Pellegrini, responsabile della struttura "Pedemontana" della Regione e suffragata in consiglio regionale dal governatore Luca Zaia. Un'apertura che potrebbe arrivare entro l'anno, assieme al casello di Breganze. ● **MA.CA.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ingresso del cantiere della Pedemontana a Vallugana. MA.CA.



Cala il risparmio in Friuli Giù il valore delle case

La peggiore performance fra le regioni più ricche, ma i depositi restano sui valori del Nordest

Un popolo sobrio e parsimonioso, con una propensione al risparmio e a investire sul mattone superiore al resto del Paese? Non è questa la fotografia dei friulani che emerge dalle cifre ufficiali. La nostra regione,

anzi, denota un ammontare medio dei risparmi, mobiliari e immobiliari, leggermente inferiore alla media nazionale. E il divario si allarga ulteriormente se si prende a riferimento l'ammontare medio della ricchezza

finanziaria pro capite, che in Friuli Venezia Giulia è di 159 mila euro contro i 160 mila euro della media in Italia. Una delle cause principali del divario sta in quel mattone che resta il principale approdo delle

strategie d'investimento dei friulani. Il valore medio delle case è più basso, e anche in modo sensibile, rispetto a quello di gran parte delle regioni del Nord.

DE TOMA / PAGINE 2 E 3

LE CIFRE

I friulani non sono più risparmiatori La casa resta bene-rifugio ma vale poco

Ricchezza media in regione di 159 mila euro, inferiore a quella italiana: il divario si allarga in relazione ai redditi individuali

Il mattone resta il principale approdo degli investimenti: vale metà delle rendite

assoluto a livello nazionale.

L'ANALISI

A evidenziare il dato una recente indagine del Sole 24 ore, che mette a confronto le indagini Bankitalia sulle economie regionali e quindi il rapporto tra situazione finanziaria delle famiglie e redditi dichiarati all'erario. Se da un lato l'ammontare degli investimenti mobiliari e finanziari rispecchia i differenti livelli di reddito e di ricchezza che caratterizzano le diverse aree del Paese, non sempre la correlazione è così diretta. Capita così che una regione come la Liguria, molto vicina al Friuli Venezia Giulia non soltanto per reddito individuale, ma anche per struttura demografica, presenti un valore medio della ricchezza finanziaria pari a 244 mila euro pro capite. Ma il confronto, sia pure con proporzioni inferiori, è penalizzante anche con il resto del Nordest. Il Veneto, che si attesta anch'esso su valori di reddito leggermente inferiori ai no-

stri, vanta una ricchezza finanziaria pro capite di 178 mila euro, l'Emilia Romagna 207 mila e il Trentino Alto Adige supera i 230 mila euro.

LE CAUSE

Il minore volume delle attività finanziarie e degli investimenti, al di là della provocazione con cui si apre l'articolo, non riflette necessariamente una minore propensione al risparmio. E probabilmente, se è vero come è vero che il confronto è penalizzante per la nostra regione anche a parità di reddito, non riflette neppure una minore disponibilità economica degli abitanti del Friuli Venezia Giulia, magari legata a un maggiore impatto della crisi. E sarebbe inoltre

Riccardo De Toma

UDINE. Un popolo sobrio e parsimonioso, con una propensione al risparmio e a investire sul mattone superiore al resto del Paese? Non è questa la fotografia dei friulani che emerge dalle cifre ufficiali. La nostra regione, anzi, denota un ammontare medio dei risparmi, mobiliari e immobiliari, leggermente inferiore alla media nazionale. E il divario si allarga ulteriormente se si prende a riferimento, invece, dell'ammontare medio della ricchezza finanziaria pro capite, che in Friuli Venezia Giulia è di 159 mila euro contro i 160 mila euro della media in Italia, il rapporto tra questa e i redditi individuali (misurati per residente e non prendendo a riferimento solo i contribuenti). Perché se in Italia la somma tra attività finanziarie e proprietà immobiliari, al netto dei debiti, dà un valore pari a 11,6 volte quello dei redditi dichiarati, nella nostra regione il valore del moltiplicatore è 9,6. il più basso in



azzardato attribuire il ridotto rapporto tra ricchezza e redditi a un fattore virtuoso come il minore peso del sommerso e quindi di risparmi e investimenti derivanti da attività non dichiarate al fisco, se non addirittura illecite.

IL FATTORE CASA

Una delle cause principale del divario, piuttosto, sta proprio in quel mattone che resta il principale approdo delle strategie d'investimento dei friulani e degli italiani. Se le case di proprietà rappresentano da sole la metà della ricchezza finanziaria complessiva della nostra regione, con un valore complessivo di 96 miliardi su 194, qualcuno potrebbe trovare sorprendente che il

fattore casa, a livello nazionale, abbia un peso addirittura superiore, pari addirittura al 54 per cento della ricchezza finanziaria netta. Il dato, invece, non deve sorprendere, perché è legato a un valore medio delle case sicuramente più basso, e anche in modo sensibile, rispetto a quello di gran parte delle regioni del Nord, vuoi per l'assenza di grandi metropoli, vuoi per l'estensione limitata delle aree a vocazione turistica, ma anche per la forte concentrazione di abitanti in piccoli comuni, caratterizzati dall'assenza di pressioni abitativa e dall'aumento del numero di case disabitate, che si riflette negativamente sui loro valori.

MATTONE E BANCHE

La dinamica negativa dei valori immobiliari determina un calo di tre punti percentuali, rispetto al 2008, della componente reale della ricchezza. È aumentato invece del 20 per cento il peso degli investimenti risparmi in titoli, obbligazioni, fondi e dei depositi, chiaro indice del fatto che la crisi del mattone ha spostato consistenti quote d'investimento verso i mercati finanziari. Deciso incremento (+8 per cento) anche dell'esposizione debitoria delle famiglie, proseguito nel 2018 anche come effetto di un andamento moderatamente positivo dei mutui e del credito al consumo. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

RICCHEZZA IN RAPPORTO AL REDDITO - FVG FANALINO DI CODA

	FVG	LIGURIA	VENETO	CAMPANIA	EMILIA	ITALIA
POPOLAZIONE 31.12.2017 DATI ISTAT	1.216.853	1.556.981	4.903.722	5.826.860	4.452.629	60.589.445
a) ATTIVITÀ REALI MILIARDI DI EURO	114,90	271,90	556,70	413,30	559,50	6.294,69
ATT. REALI PRO CAPITE MIGLIAIA EURO	94,30	173,70	113,40	70,80	125,80	103,30
b) ATTIVITÀ FINANZIARIE MILIARDI DI EURO	98,5	134,7	396,9	242,6	441,6	4.374,35
PRO CAPITE MIGLIAIA DI EURO	80,8	86	80,9	41,6	99,3	72,1
c) PASSIVITÀ FINANZIARIE MILIARDI DI EURO	19,4	24,4	82,2	55,7	78,9	926,43
PRO CAPITE MIGLIAIA DI EURO	16	15,6	16,8	9,5	17,7	15,3
a+b+c TOTALE RICCHEZZA NETTA MILIARDI DI EURO	193,9	382,2	871,4	600,2	922,2	9.742,62
PRO CAPITE MIGLIAIA DI EURO	159,2	244,1	177,6	102,8	207,3	160,2
Reddito disponibile migliaia € (*)	20,6	21,6	20,3	13,2	22,5	18,8
REDDITO PRO CAPITE MIGLIAIA € (**)	16,5	16,3	15,9	8,8	17,2	13,8
RICCHEZZA/REDDITO PRO CAPITE	9,6	15,0	11,2	11,7	12,1	11,6

(*) dato BANKITALIA, valori medi per contribuente elaborazione su dati ISTAT/BANCA D'ITALIA

(**) dato ISTAT, valori medi per residente

L'OSSERVATORIO**Compravendite
in salita del 6,2%
nel Pordenonese**

Nel 2018 sono cresciute le compravendite di case a Pordenone e Udine. Secondo l'Osservatorio del Mercato immobiliare dell'Agenzia delle Entrate nel 2018 nel capoluogo friulano si sono registrate 5.754 compravendite e a Pordenone 3.079. Rispetto al 2017 sono cresciute di più le province di Pordenone (+6,2%) e di Udine (+4,2%).

Il commercialista udinese Cominotto spiega l'andamento delle attività Diminuiti i prezzi medi delle abitazioni rispetto alle aree confinanti

L'esperto: la crisi ha intaccato gran parte dei capitali immobiliari

«La spinta che viene dal settore turistico ha dato maggior forza al mercato in zone come Valle d'Aosta e Trentino Alto Adige»

«È possibile ipotizzare che elevati indici di ricchezza netta rispetto al reddito dichiarato possano celare fenomeni di evasione. Ma è solo supposizione che, se non suffragata da ulteriori dati certi, potrebbe essere fuorviante». È la spiegazione secondo il commercialista udinese Diego Cominotto (nella foto), che comunque preferisce non sbilanciarsi: «Fermandosi ai numeri quello che appare evidente è il divario tra il Friuli Venezia Giulia e tutte le altre regioni del nord Italia in termini di valore assoluto delle attività reali. Per esempio in Liguria – argomenta il professionista –, dove i redditi pro capite sono molto vicini ai nostri e anche il valore delle attività finanziarie è nello stesso ordine di grandezza (86 mila euro contro i nostri 81 mila) il valore delle attività reali è quasi doppio rispetto al nostro, indice di quotazioni del mercato immobiliare molto più alte». E anche il gap con il Veneto è per la gran parte addebitabile alla parte “reale” della ricchezza.

Più che parlare di una ridotta propensione al risparmio dei friulani, insomma, che comunque hanno modificato i modi e gli strumenti attraverso i quali risparmiare, il basso indice di ricchezza netta della nostra regione sembra riflettere prezzi medi delle case sensibilmente più bassi rispetto a quelli di tutte le altre regioni del Nord e anche a molte del centro. Un confronto che penalizza la il Friuli Venezia Giulia non soltanto rispetto a regioni come la Lombardia, il Piemonte, il Veneto o l'Emilia-Romagna, caratterizzate dalla presenza di metropoli o di molte grandi città, ma anche rispetto a Trentino-Alto Adige e Val d'Aosta, piccole ma ricche e con un alto valore medio delle abitazioni, spinto in alto dalla forza del settore turistico.

In Friuli Venezia Giulia, invece, anche a causa della decrescita demografica, particolarmente forte nelle aree montane e periferiche, il mercato immobiliare ha forse risentito in maniera più consistente della crisi, vedendo maggiormente intaccato il capitale casa. —

R.D.T.

BY NC ND AL CUNI DIRITTI RISERVATI



LE EX CONTERIE DI MURANO

Nuove case in social housing nell'ex fabbrica delle perle

Partiti i lavori per le prime 16 grazie a un finanziamento ministeriale di 6,5 milioni
Riprese le bonifiche, al termine dell'intervento gli appartamenti saranno 64

MURANO. È finalmente partito, dopo che se ne parlava da anni, l'intervento per la realizzazione di 16 alloggi destinati a social housing nel complesso delle ex Conterie di Murano, nell'edificio B, con un finanziamento ministeriale impiegato di 6,5 milioni di euro.

Oltre agli alloggi, di cui si sta realizzando per ora la parte strutturale, saranno anche realizzati due locali destinati alle attività per la residenza. Il Comune ha avviato anche dopo anni di attesa le opere di bonifica e di urbanizzazione necessarie a rendere abitabili altri 36 alloggi sempre nel complesso delle Conterie, una volta fabbrica di perle di vetro, che sono finiti da tempo ma che non sono mai stati assegnati proprio perché non erano state realizzate le indispensabili opere di bonifica, nell'area dell'edificio.

Queste opere sono inoltre fondamentali per rendere disponibili altri dieci alloggi costruiti nell'area che fa riferimento all'Ater e che sono anch'essi già terminati da tempo e potranno essere assegnati appena concluse le bonifiche, che si trascinavano da anni.

In tutto quindi a Murano saranno quindi disponibili 64 appartamenti.

Importante ricordare che recentemente è stato altresì raggiunto un accordo con Italgas per il potenziamento della rete gas per le necessità di

tutta l'Area Conterie.

Un ostacolo importante che è stato superato, dopo mesi di incontri e trattative, è stato l'allacciamento della dorsale del gas che non era mai stato completato e delle varie utenze.

Il complesso "ex Conterie" si affaccia nel punto di incontro del Canal Grande e del canale di San Donato. Votato alla produzione del vetro dal 1830, si estendeva su un'area di 22 mila metri, con buona parte dei lotti edificati attorno alla fine dell'Ottocento. La crisi del settore ha portato, nel 1993, alla chiusura definitiva e dismissione degli impianti, seguita dall'acquisto, nel 1995, da parte del Comune di Venezia che l'ha destinata alla realizzazione di edilizia residenziale pubblica, un albergo, negozi e laboratori per l'artigianato. Preliminare alla realizzazione dei nuovi edifici è stata la bonifica di un terreno contaminato da metalli pesanti (arsenico, cadmio, rame, mercurio, piombo, zinco) su circa 14 mila metri quadri fino ai 2 metri di profondità.

Le operazioni di bonifica sono state completate finora al 60 per cento e hanno permesso la realizzazione dell'albergo Lagare Hotel Venezia, aperto nel 2011, e dei primi 36 alloggi pubblici. —

Enrico Tantucci

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Lavori in corso per i 16 alloggi nelle ex Conterie



I CANTIERI ENTRANO NEL VIVO

Un nuovo ponte sul Salso per collegare il campus a Forte Marghera e parco

Mitia Chiarin

A Forte Marghera sono entrati nella fase operativa anche i lavori per la realizzazione del ponte sul Canal Salso, che collegherà il forte, sull'ato del parcheggio prima dell'ingresso, con il campus universitario di via Torino, creando un percorso pedonale e ciclabile che mette in collegamento Università, forte e parco di San Giuliano. Il progetto da 1 milione e mezzo di euro, finanziato con i fondi europei Pon Metro (destinati alle città metropolitane) prevede, oltre al ponte, anche la realizzazione di un percorso ciclabile e pedonale che da via Forte Marghera collega a viale San Marco, all'altezza della fermata della tramvia e all'imbocco del ponte stralato per entrare nel parco di San Giuliano.

Il progetto fa passi avanti: a forte Marghera l'impresa incaricata, la associazione temporanea tra Costruzioni Generali Xodo Srl e Rossi Renzo costruzioni (importo da poco più di 1 milione con ribasso d'asta del 7,5 per cento) dopo aver liberato l'area incolta per il collegamento ciclabile ha iniziato a lavorare sulle rive del canal Salso per predisporre i basamenti del ponte che poi arriverà su una chiatta, realizzato presso una fonderia. La direzione Lavori è stata assunta direttamente dai progettisti dell'opera, lo studio Duebarradue Studi Associati di Progettazione, con sede a Dolo. L'incarico viene assunto dall'architetto Edoardo Gamba (incarico di 35.665 euro). Lo studio ha già realizzato, in città, la rotatoria tra via Vespucci e la nuova Vallenari bis mentre a Venezia ha progettato il restauro della fornace Orsoni ma ha anche lavorato per il Fondaco dei Tedeschi, a Rial-

to. Sul progetto del ponte sul canal Salso, nella campagna che oggi divide Forte Marghera da via Torino si era espressa, già un anno fa, la Soprintendenza archeologica e del paesaggio di Venezia che aveva chiesto di rivedere il disegno del parapetto del ponte ciclopedonale, bocciando la lamiera di corten e preferendo materiali più trasparenti. La Soprintendenza ha chiesto anche una illuminazione serale diffusa ma tenee e si è raccomandata circa il mantenimento a verde del parcheggio in rilevato previsto lungo via Forte Marghera, preservando la morfologia irregolare del terreno senza opere di urbanizzazione e senza livellarne la superficie. Il tutto per garantire l'aspetto naturale dell'area attorno al forte. La Soprintendenza consiglia anche di vigilare sul via vai di macchine nel parcheggio, per preservare il più possibile la vista sul forte dal ponte di ingresso.

Con i 15 milioni investiti dalla giunta Brugnaro sta cambiando il volto di Forte Marghera. Da luogo abbandonato, con capannoni a rischio crollo, si comincia ad intravedere un futuro diverso. In corso sono anche i lavori da 5 milioni di euro per l'urbanizzazione del forte oggi comunale. Altri sette milioni vanno al restauro delle Casermette francesi. La cooperativa Controvento, che gestisce l'area di riqualificazione, ha ultimato da alcuni mesi il restauro completo dell'area dei bagni pubblici. Anche la Baia è stata riaperta al pubblico da meno di un mese con un locale bar gestito da Vela e Casinò di Venezia e un programma serrato di serate di musica e ballo dedicate anche ai più giovani. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Il progetto del ponte a scavalco del Canal Salso

PORTOGRUARO

L'apertura del sottopasso E Zaia: l'ospedale sarà ampliato

Portogruaro, aperto il sottopasso di via Villastorta: critiche perché manca la ciclabile. E Zaia: l'ospedale sarà ampliato. PADOVANO / PAG. 30

Inaugurato il sottopasso ma senza ciclabile

Cerimonia ieri in via Villastorta con il governatore del Veneto e l'assessora De Berti: «Stop ai passaggi a livello entro il 2021»

Alcune residenti hanno criticato l'opera perché a rischio allagamenti e vietata alle biciclette

Rosario Padovano

PORTOGRUARO. Entro il 2020, massimo il 2021, non ci saranno più passaggi a livello a Portogruaro. Questa la grande novità emersa ieri mattina durante l'inaugurazione del sottopasso di via Villastorta, dove comunque ci sono delle criticità che gli abitanti hanno messo in evidenza: il rischio allagamenti e la mancanza di un corridoio o una banchina per le biciclette. «Siamo gente di campagna», hanno detto alcune signore, «ci spostiamo anche in bicicletta e questo sottopasso è pericoloso. Non vorremmo poi che si allagasse con le bombe d'acqua». In caso di allagamento c'è un semaforo accompagnato da un segnale stradale che indicherà l'alt. Le auto marcano sotto la linea ferroviaria Venezia-Trieste e la tangenziale che termina nella località di Palazzetto, variante inaugurata e aperta al traffico 5 anni fa. E, dal 26 agosto e per quasi due anni, scatterà il divieto di transito in via Ronchi (ordinanza firmata ieri), per l'inizio dei lavori di un altro attesissimo sottopasso. E in più verranno completati la prossima primavera i sottopassi di Noiari, a Portogruaro ovest, verso Summaga.

In base agli accordi, RFI è incaricata alla realizzazione

delle opere, il cui costo complessivo è stato quantificato in 14,5 milioni di euro: 8 a carico della Regione, 2,3 pagati dal Comune di Portogruaro e i restanti 4, 2 milioni di euro a carico di RFI. Il sottopasso inaugurato ieri è costato un 1,5 milioni di euro.

In via Villastorta, ieri mattina, c'era anche il governatore del Veneto, Luca Zaia. La sua presenza però nascondeva qualcosa di più. La fitta rete di collaborazioni intessuta dalla sindaca Maria Teresa Senatore sembra ora dare i suoi frutti, proprio quando è imminente una nuova giostra elettorale con le elezioni amministrative del 2020.

Tornando al sottopasso, l'opera rientra nel più ampio programma di eliminazione di cinque passaggi a livello lungo i tracciati ferroviari Treviso-Portogruaro e Mestre-Trieste. «Tale programma», ha spiegato l'assessora regionale alle infrastrutture e trasporti, Elisa De Berti, «prevede la costruzione di quattro sottopassi, uno sulla via Noiare, due sulla via Ronchi, e questo di via Villastorta; il quinto intervento, già completato, riguarda la costruzione di cavalcaferrovia in via Santa Elisabetta. Con l'apertura del sottopasso di Via Villastorta si potrà procedere alla chiusura di via Ronchi, prevista il prossimo 26 agosto, per consentire il prosieguo dei lavori che si incrociano con la viabilità esistente e quindi la realizzazione del relativo sottopasso sosti-

tutivo». Il presidente del Veneto Luca Zaia si è scatenato un po' quando ha parlato delle ferrovie del Veneto, evidenziando che i treni veneti sono più puntuali e puliti di quelli di Inghilterra e Germania. «Questo sottopasso insieme agli altri quattro previsti in questa zona e agli 80 in tutto il Veneto, che elimineranno altrettanti pericolosi e poco agevoli passaggi a livello, fanno parte della stessa strategia. Quella di una Regione che crede nella mobilità sostenibile e nell'investimento sui territori, il che significa tutta la flotta dei treni rinnovata entro il 2023 con inizio delle consegne da novembre di quest'anno, passando alla elettrificazione delle linee ferroviarie nel bellunese, alle stazioni completamente rinnovate come Calalzo, e tutti gli investimenti per i Mondiali di sci a Cortina e le Olimpiadi invernali del 2026, all'integrazione ferro-gomma e per finire col biglietto integrato».

La rincorsa alle opere pubbliche nuove nel Veneto per il prossimo decennio parte da qui, da Portogruaro. —

BY NC ND AL GUINI DIRITTI RISERVATI



LA CERIMONIA

La Senatore con la fascia

Parata di politici regionali e locali all'inaugurazione del sottopasso di via Villastaorta. A fare gli onori di casa la sindaca Maria Teresa Senatore che ha accolto il presidente del Veneto Zaia, il suo vice Forcolin e l'assessora regionale Elisa De Berti.



QUARTO D'ALTINO

Il sottopasso delle Crete sarà il regalo di Natale del 2020

Procedono spediti i lavori sotto la linea ferroviaria che taglia in due il paese
Sopralluogo del sindaco Grosso con la Città metropolitana: «Tempi rispettati»

L'opera costerà due milioni 271 mila euro e avrà una pista ciclopedonale

Marta Artico

QUARTO D'ALTINO. Sottopasso delle Crete, i lavori procedono spediti. Il sindaco di Quarto, Claudio Grosso, nei giorni scorsi ha effettuato un sopralluogo assieme all'ingegnere Rossella Guerrato della Città metropolitana, direttore lavori delle opere di realizzazione del sottopasso ferroviario tanto atteso dai residenti. «I lavori proseguono come da cronoprogramma», ha spiegato il primo cittadino, «ovvero dopo le opere cantieristiche, sbancamenti, spostamento sottoservizi ed infissione palancole ad est e a ovest dei binari, verso metà ottobre inizieranno gli scavi per il collegamento di via Crete». Precisa ancora Grosso: «Il termine dei lavori dovrebbe, come preventivato, arrivare per settembre 2020».

Si tratta del cantiere più importante in atto in questo momento nel paese, una chimera per troppo tempo. Gli abitanti delle Crete – ricordiamo – attendevano i lavori da ben 19 anni, da tanto aspettavano di vedere ricuciti i due pezzi del paese divisi dalla ferrovia mediante il cantiere di realizzazione del sottopasso veicolare e ciclopedonale che ricucirà il territorio.

L'opera ha origine in un accordo di programma stipulato nel 1999 tra Comune, Regione Veneto, Rfi Spa e l'allora Provincia di Venezia. Dopo una serie di vicissitudini burocratiche, compresa la

modifica del progetto e il fallimento di alcune ditte che avevano vinto l'appalto, nel 2015, la Città metropolitana di Venezia e la società Rfi Spa in gennaio hanno sbloccato l'impasse, consentendo così la realizzazione dell'intervento. L'importo complessivo del sottopasso ferroviario è di 2.271.385,73 euro (un milione 888.000 euro di contributo della Regione) e 383.385,73 euro di fondi della Città metropolitana. 700 giorni di lavori, suddivisi in due fasi. Quella che si conclude a fine estate, in teoria a fine agosto, riguarda tutte le attività propedeutiche alla realizzazione del sottopasso vero e proprio: lo spostamento delle recinzioni esistenti e l'eventuale bonifica. A partire da settembre con la ripresa delle attività e per circa un anno, fino a settembre 2020 la realizzazione del sottopasso stradale a senso unico alternato veicolare e la pista ciclopedonale. Dopo le verifiche statiche e i collaudi l'opera dovrebbe essere inaugurata nel dicembre del 2020, un regalo di Natale per la comunità.

Il sottopasso avrà una larghezza di 6,60 metri. È prevista una carreggiata di 4,50 metri, composta dalla corsia per i veicoli di 3,50 metri e da due banchine laterali di mezzo metro ciascuna. Inoltre avrà un percorso ciclopedonale, separato e rialzato con una larghezza di 1,90 metri. Il manufatto avrà una lunghezza, sotto la linea ferroviaria, di circa 13,60 metri. L'altezza minima sarà di 3,20 metri, per consentire il passaggio di vetture ma anche mezzi di soccorso. —

BY NINO ALQUINI/DIRITTI RISERVATI



Il cantiere per il sottopasso alle Crete di Quarto d'Altino



**LA CRISI****MOSE, STOP AL COMMISSARIO DI TONINELLI**

Le incertezze di governo rischiano di paralizzare la grande opera. Bloccati anche i soldi

FAVARATO E VITUCCI / PAGINE 6 E 7

Mose, stop al commissario tempi lunghi per la nomina Sono bloccati anche i soldi

Il puzzle dei nuovi poteri della salvaguardia. Linetti pronto alla pensione, il ruolo degli amministratori Anac. Per le grandi navi pallino in mano alla Capitaneria

Alberto Vitucci

VENEZIA. Slitta l'arrivo in laguna del commissario "Sblocca cantieri". Ieri il governo ha dato il via ai commissari per il traforo del Gran Sasso e per la Viabilità siciliana. Ma per il Mose tempi ancora lunghi. Il Dpcm con la proposta del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli di nominare il tenente colonnello Gaetano De Stefano non arriverà in tempi brevi sul tavolo del presidente del Consiglio Conte per la firma. Serve una trafila burocratica, e accordi che al momento non ci sono. La crisi di governo non aiuta. E i tempi si allungano.

IL MOSE

Le forze politiche chiedono di «fare presto» a completare l'o-

pera. Per questo lega e Cinqustelle hanno inserito nel decreto Sblocca cantieri anche una nuova figura di commissario straordinari. Ma i guai tecnici si moltiplicano. E i tempi si allungano. De Stefano, 44 anni, ufficiale dei carabinieri, ingegnere, è originario di Castellammare di Stabia. Si è occupato in laguna del risanamento del Forte di San Felice a Chioggia e della "valorizzazione" dei beni demaniali.

IPOTERI

Ma quale sarà il ruolo di De Stefano nella *governance* della salvaguardia? Stando alla legge dovrà essere l'autorità che decide su quali interventi continuare o avviare per il completamento del Mose. Viene così ridimensionato il ruolo dei due

amministratori nominati dall'Anac, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, che continueranno a tutelare la legalità dopo lo scandalo, e far funzionare il Consorzio dopo l'uscita di scena delle imprese Mantovani, Condotte e Fincosit.

IL PROVVEDITORE

«Non ho sentito nessuno», lo sfogo di Roberto Linetti, provveditore alle Opere pubbliche negli ultimi quattro anni, che an-



drà in pensione l'1 settembre. Lui confidava forse in qualche incarico, vista l'unicità dell'impegno per riavviare il sistema Mose, colpito da scandali e difficoltà. Ma segnali non ne sono arrivati. Il Ministero dovrà nominare ora il nuovo provveditore, pescando tra una rosa di dirigenti di primo livello. In pista l'ex dirigente dell'Ufficio Salvaguardia Fabio Riva e il giovane dirigente Francesco Sorrentino.

IFINANZIAMENTI

La strada annunciata dal governo per sbloccare i finanziamenti della Legge Speciale rischia di essere impraticabile. Fondi destinati ai comuni della gronda veneziana (65 milioni l'anno) per la manutenzione e lo scavo dei rii. La legge prevede che debbano essere distribuiti con il Comitato, che non si è mai riunito con il governo gialloverde. Toninelli aveva annunciato un decreto. Ma anche questo slitta, vista la crisi.

LENAVI

La soluzione più a portata di mano sembra essere paradossalmente quella delle grandi navi. Qui infatti non c'è bisogno di decreti, bastano provvedimenti della Capitaneria di porto sul fronte sicurezza e dell'Autorità portuale per poter allestire gli ormeggi provvisori a Fusina e in banchina Piemonte o Lombardia, come annunciato da Toninelli. Più complicato decidere adesso sulla soluzione a lungo termine. Zia, Brugnaro, gli industriali e il Pd insistono per Marghera. I Cinquestelle per la soluzione fuori della laguna. Ma il Lido e Chioggia non sono praticabili in tempi brevi. I comitati insistono: «Le navi incompatibili devono andare subito fuori dalla laguna». Un dibattito che la crisi rischia di «congelare». —

BY NONDALGUNDIRITTI RISERVATI

DELIBERA DI CANTONE

«Ossola direttore non c'è conflitto»

VENEZIA. Il commissario Ossola non ha agito in «conflitto di interessi» quando ha svolto il doppio incarico di direttore di alcuni lavori e del Mose e di direttore dell'esecuzione del contratto. Lo scrive in una delibera il presidente dimissionario dell'Autorità nazionale Anticorruzione (Anac) Raffaele Cantone. Ponendo così la parola fine alle accuse che erano state rivolte all'ingegner

Francesco Ossola, amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova, da parte di alcuni dirigenti del settore.

Indagine che era stata sollecitata dallo stesso Cantone, dopo le segnalazioni pervenute sul fatto che Ossola, ingegnere torinese da cinque anni commissario del Consorzio insieme all'avvocato Raffaele Fiengo, svolgesse incarichi in «conflitto di interessi», per quanto non retribuiti. «L'amministratore prefettizio», scrive Cantone nella delibera, «svolgendo un *munus publicum*, opera anche nell'interesse della stazione appaltante ed evidentemente non dell'impresa appaltatrice». Dunque, non si rilevano conflitti di interesse.—

A.V.

LE IMMAGINI

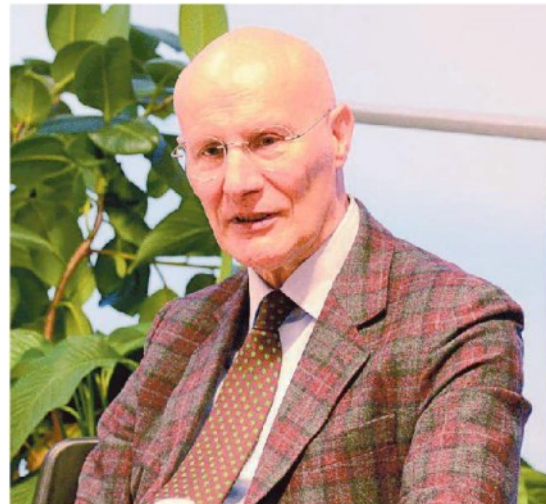
Il colonnello chiesto da Toninelli

Qui a sinistra: le prove fatte alla barriera del Mose di Treporti. Nella foto grande, sopra, il Provveditore alle Opere pubbliche, Roberto Linetti. Sotto, il tenente colonnello Gaetano De Stefano, indicato dal ministro Toninelli come commissario del Mose per la legge Sblocca cantieri. Nella foto grande, invece, il varo di una delle paratoie a Malamocco.





Una grande nave in laguna: va avanti il progetto degli approdi diffusi a Marghera e Fusina



Duro atto di accusa degli ingegneri Di Tella, Vielmo e Sebastiani. Il Codacons ha chiesto l'accesso agli atti. «I documenti confermano i nostri dubbi». Rapporto finale inviato al Ministero

«Quel progetto non è sicuro Inaffidabili le prove sui modelli»

«Sono troppo piccoli e non tengono conto delle oscillazioni e del mare agitato»

Il “falso tecnico” del Comitato
«Un azzardo andare avanti così»

LA DENUNCIA

«Il Mose non è un progetto sicuro. Le prove fatte sui modelli a Voltabarozzo non hanno alcun valore scientifico. E partire con la sperimentazione dal vero in queste condizioni potrebbe rivelarsi un azzardo». È un durissimo atto d'accusa quello che il Codacons, associazione dei consumatori, sta per inviare al governo e al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. Si basa sulla relazione tecnica di tre ingegneri esperti in tecnologie off-shore e sottomarine, Vincenzo Di Tella, Gaetano Sebastiani e Paolo Vielmo, famosi per avere firmato qualche anno fa il progetto alternativo delle “paratoie a gravità”, sostenuto dal Comune ma scartato dal governo.

I tre ingegneri sostengono da anni di avere le prove delle “incongruenze” tecniche del sistema Mose. Adesso hanno richiesto l'accesso agli atti depositati nella sede del Consorzio Venezia Nuova. I commissari e il Provveditore alle Opere pubbliche hanno reso disponibili i documenti del progetto. E i tre tecnici vanno all'attacco. «Quello che c'è scritto negli atti finora tenuti riservati», dice Di Tella, «conferma i nostri dubbi e le nostre critiche sulla efficacia e la sicurezza strutturale del Mose. I modelli che hanno usato nelle prove in vasca non sono affidabili. Lo abbiamo denunciato per anni, non

ci hanno mai ascoltato».

Il punto critico è la “tenuta” del sistema di dighe mobili in particolari condizioni di mare mosso. La cosiddetta “risonanza subarmonica” è un comportamento dinamico critico delle dighe mobili, che provoca una sorta di stallo nel movimento delle paratoie e il rischio di mancata tenuta dello sbarramento. Era stato segnalato anche nel rapporto degli esperti internazionali, vent'anni, fa, firmato dal luminare cinese Chang Mei. «Ma i progettisti del Consorzio», accusa Di Tella, «hanno effettuato le prove su modelli parziali, con poche paratoie e in scala troppo piccola per fornire risultati attendibili». «Anche i dimensionamenti strutturali delle paratoie», continua il rapporto, «sono basati su carichi idrostatici, trascurando i fenomeni oscillatori». Dunque, scrivono gli ingegneri, «non possono garantire la sicurezza delle paratoie e delle cerniere».

Sotto accusa sono i modelli utilizzati a Voltabarozzo. Parziali e in scala troppo piccola, dunque fuorvianti. Così le onde testate nella vasca non corrispondono a quelle reali in alcune condizioni del mare. Non basta. Secondo Di Tella, Sebastiani e Vielmo, il Comitato tecnico di magistratura «ha approvato il progetto definitivo del Mose con un falso tecnico». Dichiarando che la risonanza delle paratoie «scompare nelle prove in condizioni di mare irregolare». «Evidente», continua Di

Tella, «che questo non può essere. E adesso le carte lo confermano. Il progetto è andato avanti con l'approvazione basata su questo falso».

In conclusione quello che manca oggi al Mose, secondo i tre tecnici, non sono i soldi per concluderlo o gli interventi per correggerne le criticità. Ma un «progetto degno di questo nome, e una verifica preliminare della sua affidabilità tecnica».

«Il Mose è un'opera da 5 miliardi che manca di un progetto», insiste Di Tella, «e smentirlo senza avere verificato le prove fatte con quei modelli potrebbe costituire un azzardo». Del resto, aggiungono, i dubbi riguardano proprio il comportamento della struttura in condizioni di mare agitato. E il Mose dovrebbe costituire la difesa della città dal mare proprio in condizione di eventi estremi. «Prima di andare avanti», concludono, «è necessario avere studi e verifiche affidabili sulla tenuta del sistema».

Adesso il loro rapporto sarà inviato al governo e al ministero delle Infrastrutture. Una denuncia di cui non si potrà non tenere conto. —

Alberto Vitucci

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Le spiagge scompaiono, aumentano gli interventi di ripascimento
La Toscana raddoppia i fondi, il Lazio investe nella prima draga

Un mercato da milioni E i Comuni corrono ai ripari

DOSSIER

NADIA FERRIGO
TORINO

Detto semplice le spiagge scompaiono, la sabbia costa sempre più cara e fa litigare sindaci e consigli comunali, costretti a sborsare milioni di euro per interventi che poi così risolutivi non sembrano. Detto in linguaggio un pelo più tecnico, in Italia contiamo circa 8mila chilometri di coste: sono tra le aree più popolate, così nel tempo sfruttamento ed eventi naturali hanno determinato un preoccupante aumento dei fenomeni erosivi. La tecnica alternativa alle opere rigide di difesa del litorale - scogliere e moli artificiali - è il ripascimento.

Come spiega l'Ispra, l'istituto per la protezione e la ricerca ambientale, le prime attività di dragaggio di sabbie relitte risalgono al 1994. Da allora per "rimpolpare" le spiagge veneziane di Cavallino e Pellestrina sono stati prelevati circa 7 milioni di metri cubi di sabbia dal deposito tra le foci dei fiumi Tagliamento e

Adige. Un deposito di sabbie all' largo di Anzio, provincia di Roma, è stato usato per il ripascimento del litorale di Ostia, e così via.

L'elenco degli interventi è lungo, le cifre aumentano sempre più: per il biennio 2018 - 2019 la Toscana ha stanziato oltre 9 milioni di euro, raddoppiando quanto destinato negli anni precedenti. La Regione Lazio invece ha deciso di investire 500mila euro nell'acquisto di una draga, per lavorare tutto l'anno e organizzare in autonomia interventi sul litorale e spostare la rena dal porto, dove si accumula, a dove invece manca. Con la certezza di non incappare nel disastro del 2006, quando nella sabbia di Terracina finirono anche sabbie e ciottoli che hanno peggiorato la situazione.

Perché tutto funzioni, raccomanda l'Ispra, oltre a fare i prelievi senza danneggiare l'ambiente, bisogna individuare sabbie che siano compatibili per granulometria e chimica con quelle del sito di destinazione». A Marina Palmense, provincia di Fermo, quest'anno l'ammini-

strazione comunale ha sborsato 3 milioni di euro. «Un intervento del tutto inutile» tuona l'opposizione dei Verdi, pronto a ricorrere al Tar perché «le caratteristiche della spiaggia sono diverse dalla ghiaia prelevata dal fiume Ete». «Si sa che nei primi anni si perde il 30 per cento, nessuno sperpero», ribatte la maggioranza.

Il caso di Alassio

E si litiga pure ad Alassio, nella riviera ligure, dove gli ombrelloni stanno schiacciati a ridosso delle case. Scaricare tonnellate di sabbia a inizio stagione non basta più, perché le mareggiate sono anche in piena estate. Uno studio degli ingegneri del Dicca, il Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica e Ambientale dell'università di Genova su innalzamento delle temperature e quindi anche del mare, spiega che la cittadina sarà sommersa dall'acqua anche nelle strade più distanti dalla costa. Alla fine di questo secolo, ombrelloni e lettini potrebbero essere uno sbiadito ricordo. —

© BY NC ND AL QUNDIRITTI RISERVATI

Sabbie relitte

I depositi di sabbie relitte si trovano lungo la piattaforma continentale, tra 30 e 130 metri di profondità, se possibile in prossimità dei tratti di litorale in erosione. Devono inoltre avere caratteristiche idonee chimiche e granulometriche - a quelle delle sabbie in origine presenti nel sito da ripascere





Villa diventa un palazzo di quattro piani

Effetto Piano Casa: così lievitano le cubature di un'abitazione che lascia il posto a una dozzina di appartamenti

L'ok dei tecnici senza l'unanimità tra mugugni e critiche «Troppo invasivo»

Oggi in via Montello c'è una villa a due piani con soppalco "attico", alle spalle dei magazzini e, a nord, una bella area alberata a separarla dall'asilo Divina Provvidenza. Domani al posto di tutto questo, sorgerà un condominio di quattro (forse cinque) piani, per una dozzina di appartamenti e altrettanti posti auto.

IL NUOVO PALAZZO

Il piano edilizio piomba nel bel mezzo del rione in piena estate, sfruttando le potenzialità edificatorie date dal Piano Casa che in più di una occasione in città ha fatto lievitare le volumetrie trasformando casette in palazzi, vecchie osterie in condomini. Il progetto è stato approvato alcuni giorni fa in commissione edilizia, ma senza unanimità; un dettaglio che pare anticipare quello che potrebbe essere un dibattito pronto ad accendersi nel rione, ma anche a Ca' Sugana dove pare sia già arrivato il malcontento di qualche residente. Di fatto è il secondo condominio che sorge in via Montello nell'arco di un paio di anni grazie alle concessioni del piano casa. Uno sviluppo urbanistico inatteso per un'area di Trevisi-

so che soffre di traffico intenso, ma anche di pochi spazi. Figuriamoci perdere quell'unica area verde (privata certo) che interrompe il continuo affacciarsi in strada di ville e palazzi.

VOLUMETRIE

Il nuovo edificato andrà a svilupparsi infatti dall'attuale confine nord dell'abitazione che verrà rivoluzionata (a due passi dalla villa dell'avvocato Massimo Malvestio), fino alla scuola materna, da cui rimarrebbe separato solo da una ridotta fascia di verde. L'estensione del palazzo, oltre a svolgersi nord-sud, si muoverà da via Montello verso l'interno, via Tofane, arrivando quasi al limite della via. Se oggi la villetta e i capannoni alle sue spalle valgono circa 2000 metri, domani lieviteranno a 6 mila. Non male... C'è chi l'ha definito «eccessivo», ma poco o nulla pare si possa fare trattandosi di una procedura edilizia lecita e calcolata in base ai parametri di norma.

IPRECEDENTI

Via Montello ha già avuto il suo assaggio di Piano Casa con l'innalzarsi del condominio che oggi affaccia sulla strada davanti al supermercato, ma anche il resto della città ha ben visto gli effetti di altri progetti architettonici so-

spinti dal Piano stesso. C'è stato il caso di via Piave, in zona Catasto, dove una villetta con giardino era stata demolita, con il suo piccolo giardino, per far posto a un edificio di sei piani, con attico; quello di San Pelajo dove un'altra piccola abitazione si è trasformata in condominio; poi quello dell'ex bocciofila di via Zermanese, sfrattata per far posto a un piano edilizio che si sta concretizzando in questi giorni ed ha visto sorgere un edificio di 4 piani. Per non parlare poi dello stesso Bastione Camuzzi, che Alcide Setten intende trasformare in co-housing per anziani edificando quattro piani grazie proprio al Piano Casa. Per citarne soli alcuni casi recenti. Ma nei mesi a venire ne arriveranno molti altri. È agli atti di una vera e propria corsa agli uffici comunali avvenuta nel marzo scorso.

VICINI ECCELLENTI

Se l'avvocato Malvestio, ormai maltese di adozione, si ritroverà a guardare il cantiere molto da vicino, a ritrovarsi a tu per tu con il nuovo palazzo - quando sarà - saranno anche i bambini della materna e pure uno degli assessori di giunta. Poco distante infatti vive e sta ristrutturando anche Cristian Schiavon, assessore al bilancio di Ca' Sugana. —

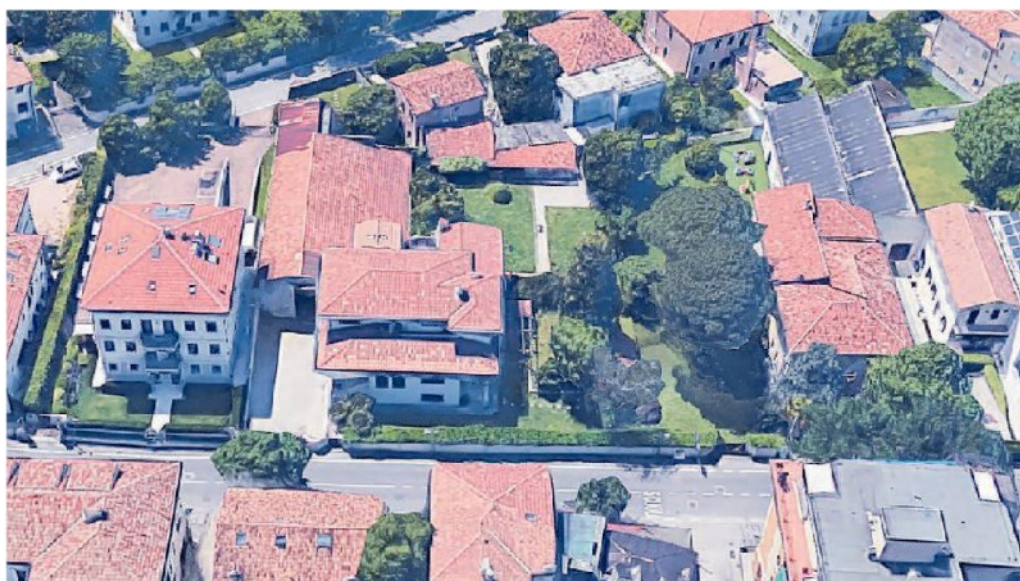
Federico de Wolanski



A MARZO

La vecchia norma va in soffitta con la nuova legge

Il 31 marzo 2019 è stato l'ultimo giorno utile del vecchio Piano Casa, dalla mezzanotte infatti la normativa è stata sostituita dalla legge regionale definita "cemento zero" che predilige gli interventi di riqualificazione delle cubature esistenti alle nuove edificazioni lasciando ai Comuni oneri di pianificazione. —



Al centro della foto la villa che affaccia su via Montello e l'area verde, lì sorgerà il condominio

SANT'AUGUSTA

«Traforo, i lavori sospesi per valutare un'altra uscita»

L'assessore Antiga e la giunta spingono per una bretella su via Emanuele II
«Anas ferma il cantiere: meglio qualche mese d'attesa che un'opera sbagliata»

«Va espropriata e abbattuta una casa ma è disabitata. Accordo possibile»

VITTORIO VENETO. «È un fatto che l'Anas ha sospeso il cantiere per l'uscita del traforo in via Carso e, per quanto ci è dato sapere, i suoi tecnici stanno valutando l'alternativa della bretella diretta verso via Vittorio Emanuele». L'assessore comunale Ennio Antiga racconta anche di indennizzi già pagati agli espropriati dei terreni per il primo collegamento ipotizzato, quello su via Virgilio. E non è escluso – precisa al riguardo Antiga – che quegli indennizzi debbano essere restituiti.

Di certo si sa, conferma sempre Antiga, che se in cinque anni di lavoro al traforo l'Anas non ha concluso la progettazione su via Carso, significa che le perplessità ci sono anche da parte dell'ente, quindi non resta che andare fino in fondo con via Vittorio Emanuele II.

La nuova direttrice comporterebbe la realizzazione di una rotatoria all'incrocio tra via Dalmazia e via Vittorio Emanuele. «Si tratterebbe», spiega Antiga, «di abbattere una casa che, però, è in condizioni tali da non poter essere abitata. L'Anas, evidentemente, riconoscerebbe il giusto indennizzo e procederebbe alla demolizione».

In tutta questa vicenda c'è da tener presente che il traforo e i suoi collegamenti diventerebbero la nuova statale di

Vittorio Veneto e che quindi hanno dei vincoli da rispettare, per esempio nelle dimensioni della stessa rotonda.

L'assessore Antiga ne fa cenno perché anche la rotatoria di Via del Consiglio, che sarà aperta al traffico entro fine mese, diventerà parte in futuro della nuova statale Anas, quando sarà completato anche il secondo lotto del traforo che si aggancerà direttamente a via del Consiglio.

«Il Comune dovrà fra qualche anno rifare a sue spese la rotatoria appena conclusa, poiché», puntualizza Antiga, «non è delle dimensioni riconosciute dall'Anas per una strada di sua competenza».

Il prossimo collaudo, comunque, avrà esito positivo – come anticipa Antiga – perché la ditta costruttrice ha rispettato il progetto concordato con il Comune.

A sbagliare, pertanto, sarebbe stata l'amministrazione precedente che, secondo Antiga, non avrebbe dovuto autorizzare quell'impianto in un contesto che poneva dei limiti alla sicurezza della viabilità. In altre parole: «La rotatoria doveva essere costruita all'incrocio con via De Nadai».

Ritornando al traforo, resta il problema degli ulteriori ritardi nell'attivazione di un'opera in gran parte già conclusa. «Meglio aspettare qualche mese in più», conclude Antiga, «e avere un'uscita e un ingresso che non diano problemi di sicurezza». —

Francesco Dal Mas



L'innesto della statale previsto su Via del Carso

