

Rassegna del 10/09/2019

SCENARIO

10/09/2019	Corriere Torino	4	Intervista a Antonino Iaria - Iaria: «Un piano regolatore più snello, basta opere al palo e vincoli assurdi»	Guccione Gabriele	1
10/09/2019	Gazzettino Venezia	3	I periti del Codacons: «Mose destinato a non funzionare»	R.Br.	3
10/09/2019	Giornale di Vicenza	11	«La Valdastico Nord va fatta: serve al territorio»	Erle Piero	4
10/09/2019	Il Dubbio	14	Semplificare, ecco il solo antidoto capace di sterilizzare la corruzione	D'Angiolella Luigi_M.	5
10/09/2019	Italia Oggi	30	Rush finale per i contributi per la messa in sicurezza	Barbero Matteo	7
10/09/2019	Liberta'	18	«Politica e società civile unite per sconfiggere le mafie»	Faravelli Gabriele	8
10/09/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	5	Acque agitate nel Carroccio Serato rischia l'espulsione	F.T.	9
10/09/2019	Tribuna-Treviso	29	Spv, crollano gli argini «Era tutto calcolato»	E. F.	10

Iaria: «Un piano regolatore più snello, basta opere al palo e vincoli assurdi»

Il neo assessore all'Edilizia: non mi sento dimezzato. E Torino non è ferma

L'intervista

di **Gabriele Guccione**



Il coordinamento Giusto che della sintesi se ne occupi Appendino



L'errore Nessun freno a mano, forse abbiamo raccontato poco la trasformazione della città

«**U**n piano regolatore più snello, che accorci i tempi della burocrazia». Così da far «ripartire la trasformazione urbana di alcune aree rimaste in questi anni in un limbo procedurale causato, in alcuni casi, da vincoli assurdi». È uno degli obiettivi del neo assessore all'Urbanistica della giunta Appendino, Antonino Iaria. E poco importa che la prima cittadina abbia deciso di tenere per sé la competenza diretta, e più politica, sul processo di revisione strutturale delle regole urbanistiche cittadine, anziché affidarla all'assessore fresco di nomina.

Iaria, si sente un assessore «dimezzato» così?

«No, mi sento dimezzato. La competenza sul progetto di revisione del piano regolatore coinvolge molti ambiti e assessorati diversi, dalle politiche sociali all'ambiente, dal commercio all'urbanistica. È giusto che il coordinamento di questo lavoro, che va al di là della semplice edilizia, rimanga alla sindaca».

E lei, allora, di che cosa si occuperà?

«Io mi occuperò di tutte quelle operazioni già avviate dal mio predecessore, Guido Montanari, e in alcuni casi anche dalla precedente giunta, che hanno scadenze puntuali a vanno giustamente portate a compimento».

E quali sono le trasformazioni urbane prioritarie,

quelle che vorrebbe veder partire entro la fine del mandato nel 2021?

«C'è un lunga serie di varianti o piani esecutivi che attendono di essere varati».

Qualche esempio?

«La trasformazione delle Officine grandi motori di corso Vigevano (futura piattaforma logistica di Esselunga, ndr) o quella dell'area Ponte Mosca, di proprietà dell'ex provincia (su cui si prospetta la realizzazione di nuove residenze universitarie, ndr). Un progetto che riqualificherà Aurora e che non prevedrà nuovi centri commerciali».

Come giudica l'operato del suo predecessore, il vicesindaco Guido Montanari?

«Non sta a me giudicare, anche perché non ho ancora avuto il tempo di vedere tutti i dossier che sono stati avviati sinora. Un cassetto di progetti che, a differenza di quanto vorrebbe far credere l'opposizione, non è certo vuoto».

Un mese e mezzo fa la sindaca mise in guardia la maggioranza 5 Stelle dal rischio di viaggiare con il «freno a mano tirato». A quelle parole seguì la cacciata di Montanari. La sua nomina consentirà di lasciare il freno?

«Non c'è stato alcun freno a mano. Semmai il problema è che non sempre siamo riusciti a raccontare il processo di trasformazione di questa città, e di questo me ne assumo la colpa in qualità di eletto 5 Stelle. Si è narrato che il M5S

voglia fermare Torino, ma questo non è vero. Noi abbiamo idee molto precise, e alcune le abbiamo già realizzate».

Quale sarà il suo atteggiamento nei confronti dei costruttori, un mondo che spesso è stato il primo a lamentarsi del «freno a mano tirato»?

«In questi primi giorni di lavoro per prima cosa incontrerò tutti: dagli ordini professionali alle associazioni dei costruttori, che non solo hanno interessi sulla città, ma anche proposte».

C'è da riallacciare un rapporto?

«Sì, ma noto che tra i costruttori è in atto un cambio di paradigma: dalle grandi operazioni agli interventi mirati, incentrati sulla ricostruzione dell'esistente e non sul consumo di suolo libero».

Da architetto, prima che da consigliere 5 Stelle, aveva criticato il presidente dell'Ordine degli architetti, Massimo Giuntoli, accusandolo di fare politica. Ora come si rapporterà con lui?

«Io ho criticato Giuntoli per aver espresso posizioni politiche sul Tav e sulla nuova Ztl non a titolo personale, ma a nome dell'Ordine che mi rappresenta. Tutto qui. Come ho dimostrato in Città metropolitana, da consigliere delegato ai Lavori pubblici, le occasioni di collaborazione con gli architetti non mancheranno. Così come la disponibilità al dialogo e all'ascolto».

gguccione@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Chi è



● Antonino Laria, 48 anni, architetto è l'assessore all'Urbanistica del Comune di Torino. Succede a Guido Montanari

● È anche consigliere delegato ai Lavori pubblici nella Città metropolitana



I periti del Codacons: «Mose destinato a non funzionare»

GLI INGEGNERI DI TELLA, SEBASTIANI E VIELMO: «IL PROGETTO DEFINITIVO SI BASA SU UN FALSO TECNICO»

L'ANALISI

VENEZIA Il progetto definitivo del Mose è basato su un «falso tecnico» che minimizza il problema delle oscillazioni delle paratoie. In realtà non si sa come si comporteranno in condizioni di mare reale. Per questo la sperimentazione è un «azzardo» e il rischio è che il sistema collassi. Tornano alla carica gli ingegneri Vincenzo Di Tella, Gaetano Sebastiani, Paolo Vielmo, esperti di ingegneria marina e offshore, fieri oppositori del Mose, che a suo tempo proposero una soluzione alternativa (la paratoia a gravità). Stavolta i tre ingegneri, come consulenti di Codacons, che ha chiesto un accesso agli atti, hanno potuto esaminare documenti e analisi utilizzati dal Cvn per determinare il comportamento dinamico delle paratoie. Una delle questioni più dibattute dai tecnici per la possibilità che, in particolari condizioni, le paratoie oscillino senza controllo. La cosiddetta risonanza sub-armonica, rilevata fin dagli anni '90, dopo una serie di prove a Delft in Olanda, dagli esperti internazionali che esaminarono il progetto di massima e raccomandarono altre analisi. Così furono fatte ulteriori prove

a Voltabarozzo e nel 2002 fu licenziato il progetto definitivo.

Ebbene, esaminando quelle prove, i tre ingegneri accusano ora il Cvn di non aver seguito le raccomandazioni degli esperti e il Comitato tecnico di magistratura di aver «approvato il progetto definitivo con un falso tecnico scrivendo: la risonanza sub-armonica che si ha in mare regolare ovvero con onde monocromatiche scompare nelle prove in mare irregolare. Nei documenti agli atti da noi esaminati nelle prove fatte a Delft e successivamente anche a Voltabarozzo è del tutto evidente che quando c'è risonanza sub-armonica in mare regolare la stessa si ha anche in mare irregolare. Il progetto è proseguito con l'approvazione basata su questo falso». I tre ingegneri criticano duramente le modellazioni, in quanto parziali, fatte in vasche troppo piccole. Il Mose è una «grande opera pubblica priva di un reale progetto affidabile e sicuro». E ora la sperimentazione è un «azzardo, in quanto non è detto che nel periodo di prova si manifestino condizioni rappresentative dell'intera gamma delle condizioni di progetto e quindi non può essere conclusiva, oppure può essere estremamente rischiosa ove si manifestassero particolari condizioni d'onda che, come appare da rilevanti indizi emersi nelle prove su modello, possono portare il sistema al collasso». Accuse pesanti, messe nero su bianco in un rapporto di 44 pagine che ora è sul tavolo del Codacons, che sta valutando con i suoi legali come procedere.

R. Br.



I TEST La sperimentazione del sollevamento delle paratoie del Mose alla bocca di porto di Chioggia



LA RISPOSTA DELLA PROVINCIA BERICA A FRACASSO (PD). Rucco: «Dal punto di vista logistico l'autostrada è importantissima: il traguardo è vicino»

«La Valdastico Nord va fatta: serve al territorio»

Orsi: «Gli spostamenti sotto i 500 chilometri restano su gomma, per questo si lavora con Trento a quest'opera»

Piero Erle

«Fracasso si sbaglia sulla Valdastico Nord». La Provincia di Vicenza prende posizione decisa dopo l'uscita del capogruppo regionale del Pd - partito che adesso esprime anche la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli - che ha rotto il fronte politico vicentino, da sempre in stragrande maggioranza a favore del completamento dell'autostrada a nord. «La Valdastico è fuori tempo massimo», ha detto Fracasso, sostenendo che a questo punto il progetto non è più al passo coi tempi, che lo sbocco a Rovereto sud voluto dal presidente trentino Maurizio Fugatti non funziona e che la concessione della Brescia-Padova deve andare a finire.

«Prendo atto delle considerazioni del consigliere regionale Stefano Fracasso sul tema del prolungamento a nord della Valdastico - è l'esordio del sindaco di Schio, Valter Orsi, che è anche consigliere delegato alle grandi infrastrutture della Provincia di Vicenza, in una nota congiunta con il presidente Francesco Rucco - ma è utile precisare che oggi, più che mai, siamo in grado di programmare le linee di comunicazione del territorio sapendo che il quadro è stabile». Orsi replica a Fracasso anche nell'affermazione secondo cui in futuro tutti gli spostamenti merci sopra i 200-300 chilometri dovranno andare su treno (il traffico dei camion è essenziale per la sostenibilità di una autostrada): «In realtà la regola è che oltre i 500 chilometri la mobilità va strutturata su ferrovia, mentre al di sotto

di questo limite si deve restare sul trasporto cosiddetto su gomma, altrimenti non si rientra dagli investimenti».

E quindi «la Provincia di Vicenza - ribadisce Orsi - proseguirà il suo lavoro sulla A31, programmando gli adeguati attraversamenti necessari ai diversi territori e con la Provincia di Trento è in corso, da tempo, una costruttiva collaborazione finalizzata ad accelerare al massimo i tempi di esecuzione». Il presidente trentino Maurizio Fugatti come noto ha già incontrato di persona Rucco e Orsi in luglio, e ha illustrato il piano di Trento di far sboccare l'A31 a Rovereto sud, piegandone il tracciato dopo l'arrivo già deciso dal Veneto al casello di Pedemonte (ci sta lavorando la Brescia-Padova, su incarico del Ministero, per verificare se è fattibile).

Anche il presidente Rucco ribadisce che il fronte vicentino pro Valdastico non viene meno: «Per Vicenza e la nostra provincia questa è un'opera importantissima dal punto di vista logistico. Sarebbe un grave errore un ripensamento quando siamo a pochi metri dal traguardo, che in questo caso è l'avvio dei lavori. La Regione del Veneto sta aspettando le eventuali modifiche al progetto, che i territori hanno già ricevuto, ma, una volta che le modifiche saranno accolte, si potrà procedere con la fase esecutiva». Tra le varie questioni in ballo nel progetto, come noto, c'è anche il previsto casello di Cogollo, che ha problemi di esecuzione tecnica e potrebbe essere sostituito da una bretella veloce Cogollo-Piovene Rocchette.

«Chi se la sente di fermare un'opera che Vicenza attende da trent'anni e forse più? Noi no», conclude lapidario Rucco. ●



I presidenti Rucco e Fugatti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Semplificare, ecco il solo antidoto capace di sterilizzare la corruzione

I CONTROLLI INFINITI SONO L'HUMUS IDEALE PER UN MALCOSTUME CHE NON POTRA MAI ESSERE DEL TUTTO ELIMINATO. E LA VIRTU' DELL'ESSENZIALE DEV'ESSERE NON SOLO NELLE PROCEDURE MA ANCHE NEL MODO DI SCRIVERE LA NORME
LUIGI M. D'ANGIOLELLA*

Con l'avvento di ogni nuovo governo si pone il tema di come migliorare l'efficienza dell'amministrazione pubblica. Da sempre la lentezza e l'inefficienza degli apparati è considerata la palla al piede del Paese, che farebbe perdere molti punti di Pil, e ciò nei più vari settori, dagli enti locali a quelli centrali. Altro argomento, non disgiunto dal primo, è la propensione a pratiche corruttive, che interventi legislativi e diverse proposte (si pensi agli agenti provocatori), oltre a un dibattito che può dirsi quotidiano, non hanno risolto, nonostante questa sia considerata un'emergenza nazionale. È chiaro che ogni generalizzazione sarebbe pericolosa, essendo moltissimi i funzionari che possono dirsi valorosi e fedeli, vista la difficoltà in cui operano per leggi mal scritte, e rischi di incappare incolpevolmente nelle maglie della giustizia sia penale che contabile.

Né è immune il sistema imprenditoriale italiano, che accetta o avalla certe pratiche, visto il così scarso numero di denunce. Certo, appare disarmante come il risveglio di coscienze che si ebbe con Tangentopoli nei primi anni '90 abbia prodotto davvero poco sotto il profilo del mutamento dei comportamenti, tanto che ad oggi le tristi classifiche che si leggono ovunque considerano l'Italia tra i paesi più corrotti d'Europa.

A ben guardare, almeno sul piano delle statistiche giudiziarie, si è passati da una corruzione dei più alti livelli dell'amministrazione e della politica ad una maggiore diffusione di questi fenomeni nei livelli intermedi, cioè per quelle postazioni decisionali, pur decisive, che non colpiscono l'opinione pubbli-

ca, ma che frenano le imprese e i cittadini e, di conseguenza, l'economia. In maniera forse impropria, è mia opinione che conti poco se si tratta di corruzione o concussione: è pur sempre un fenomeno che, al di là della qualificazione giuridica, denota scarso attaccamento alla cosa pubblica, alle proprie funzioni, e in generale all'idea di dover «giocare pulito». Un contributo certo importante, per assistenza e controllo, oltre che approfondimento scientifico, è stato svolto dall'Autorità Anticorruzione (Anac) presieduta sino a poche settimane fa da Raffaele Cantone. L'Anac ha avuto non solo il merito di costituire un osservatorio di molteplici fattispecie dubbie, ma anche di rappresentare plasticamente, agli occhi di molti italiani, un presidio di legalità. L'esperienza di molti anni di professione di avvocato a contatto con le pubbliche amministrazioni, porta a svolgere alcune considerazioni sul tema. La corruzione, il malaffare, si annidano più facilmente nei procedimenti quando manca la trasparenza e la pubblicità degli atti. E ancora, quando gli stessi procedimenti sono inutilmente complessi; quando, per paradosso, aumentano i controlli e dunque s'impone quella «ulteriore e necessaria» firma, di cui si potrebbe fare a meno.

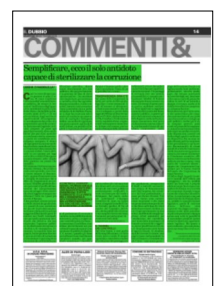
TRASPARENZA: ORA C'È

Sul piano della trasparenza in Italia, per verità, si è fatto molto. Oggi non vi sono sostanziali limiti all'accesso ai documenti, in base a una normativa che via via si è adeguata a partire dalla legge 241/90 sino al decreto legislativo 97/2016, che ha rinnovato The Freedom of information Act (il cosiddetto Foia), originato dall'ordinamento statunitense. In base a tali norme, praticamente chiunque abbia interesse può accedere alle informazioni che ritiene utili, e la circostanza che gli atti sono tutti pubblici e potenzialmente verificabili è, certo, un freno per chi tende a delinquere. Sul punto, anche per sottolineare l'impegno scientifico di Anac su questo fronte, si segnala lo studio di Anna Corrado, giudice di Tar ed esperto del Consiglio dell'A-

nac, che ha pubblicato di recente un completo lavoro sul tema, *Conoscere per partecipare: la strada tracciata dalla trasparenza amministrativa*.

IL TUNNEL DEI CONTROLLI

Sull'altro fronte, e cioè quello della semplificazione, si è fatto invece poco o nulla. È sempre opportuno, come detto, tendere alla riduzione dei passaggi procedurali, a far sì che anche i controlli si riducano a quelli veramente necessari. Più passaggi di scrivania farà una pratica, più possibilità ci saranno per i funzionari infedeli di fermare dolosamente il meccanismo virtuoso. Gli esempi di questa cattiva pratica sarebbero moltissimi. Pare significativo segnalare innanzitutto il settore dei finanziamenti pubblici, in genere gestiti o dai ministeri economici o dalle Regioni, anche se di provenienza comunitaria. Essi per lo più funzionano come un concorso, con domande/istanze di contributo, commissioni, verifiche, graduatorie, assegnazioni di fondi e controlli successivi. Una pratica di finanziamento parte dall'impresa, dal cittadino o dal loro professionista, e passa per decine di mani. Tali enormi risorse sono naturalmente importanti e allo stesso tempo una tentazione per chi deve decidere sulla base di criteri anche discrezionali. E allora, come si è già sperimentato in altri settori, sarebbe molto meglio applicare criteri automatici per l'attribuzione del contributo, con l'aiuto della tecnologia e di formule matematiche e oggettive. Ancor più efficace si è rivelato il finanziamento sotto forma di sgravio fiscale. Il cittadino, anziché ricevere le risorse, non paga le tasse corrispondenti: lo Stato si finanzia, si combatte anche l'altra – non meno grave – piaga dell'evasione fiscale e si tagliano anche fuori mediatori, professionisti, talvolta inadeguati, che trovano scorciatoie nei corridoi degli enti, funzionari che con un tratto di penna decidono le sorti di un'azienda e dunque si trovano, anche al di là delle loro effettive competenze, ad essere decisivi. Stesso discorso per l'altro settore che spesso balza alle crona-



che come territorio di caccia dei corrotti e corruttori, e cioè gli appalti pubblici. Anche qui si sono compiuti notevoli passi avanti sul piano della trasparenza, non solo con le norme richiamate sopra ma anche con specifiche disposizioni inserite nel Codice degli appalti e nelle norme dispositive che ne sono seguite. Rimane però la complessità dei procedimenti e un'eccessiva discrezionalità di alcuni metodi di scelta del contraente. Anche in questo caso appare necessario, per tentare di contenere il fenomeno corruttivo, affidarsi a criteri in cui la discrezionalità sia esclusa o quasi, come quello del "massimo ribasso", seppur con i temperamenti opportuni per la buona riuscita dell'opera che l'esperienza da tempo fornisce.

Il Codice degli Appalti favorisce il metodo dell'"offerta più vantaggiosa", che ha indubbi meriti ma forse non è proprio adatta ai tempi che viviamo, trattandosi di sistema ove la scelta del contraente dipende troppo ancora da valutazioni di merito. Infine, in conclusione, non può rimarcarsi che la riforma più seria, sarebbe la semplificazione legislativa, quella di «scrivere chiaro» dell'*onus clare loquendi*. Una legge o un regolamento scritti male permettono più interpretazioni e dunque ancora una volta la possibilità di nascondere possibili ipotesi corruttive dietro atti apparentemente legittimi. Ma questa è opera culturale, più complessa, specie nei tempi che ci tocca vivere.

*Avvocato amministrativista,
presidente della Camera
amministrativa della Campania,
consigliere dell' Unaa

Rush finale per i contributi per la messa in sicurezza

Entro il 15 settembre i comuni potranno richiedere i contributi statali finalizzati a finanziare o cofinanziare interventi di messa in sicurezza degli edifici e del territorio messi a disposizione dalla manovra 2018. Sul piatto, ci sono 400 milioni di euro, che non saranno più appannaggio dei soli enti in rosso. Lo schema di domanda è stato approvato dal decreto del ministero dell'interno 2 agosto 2019, pubblicato sulla *G.U.* n. 188 del 12 agosto scorso. La misura è quella prevista dal comma 853 della l 205/2017, che ha stanziato 150 milioni per il 2018, 300 milioni nel 2019 e 400 milioni nel 2020. I primi due giri di assegnazioni hanno messo in evidenza una domanda nettamente superiore all'offerta, il che, in base ai criteri di riparto stabiliti originariamente, ha portato ad assegnare tutto il fondo alle amministrazioni in disavanzo (si veda *ItaliaOggi* del 17 e del 24 aprile 2018). Il quadro, come ricorda una nota Ifel pubblicata ieri, è cambiato con il dl 32/2019, che ha esteso a questa fattispecie i meccanismi di distribuzione dettati dalla l 145/2018 per l'analogo finanziamento che scatterà dal 2021. In pratica, oltre a prevedere un serie di priorità nell'assegnazione (prima gli interventi di messa in sicurezza del territorio a rischio idrogeologico, poi gli investimenti su strade, ponti e viadotti e infine quelli sugli edifici, con precedenza per le scuole), è stato stabilito che ai comuni con risultato di amministrazione, al netto della quota accantonata, negativo, possa essere assegnato un ammontare non superiore alla metà delle risorse disponibili. Ciascun comune può fare richiesta di contributo per una o più opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio di importo superiore al limite massimo di 1.000.000 di euro per quelli con una popolazione fino a 5.000 abitanti, di 2.500.000 di euro per quelli con popolazione da 5.001 a 25.000 abitanti e di 5.000.000 di euro per quelli con popolazione superiore a 25.000 abitanti. La richiesta dovrà essere compilata esclusivamente con metodologia informatica.

Matteo Barbero

© Riproduzione riservata



«Politica e società civile unite per sconfiggere le mafie»

Il senatore Mirabelli (Pd) ha parlato di "Legalità e giustizia" a Palazzo Nasalli Ghizzoni

PIACENZA

● Vincere la battaglia contro le mafie è possibile, per farlo politica e società civile devono fare squadra. Questo il messaggio lanciato dall'incontro "Legalità e giustizia. Le parole semplici di un Paese per bene: ritroviamole insieme!" tenuto a Palazzo Nasalli Ghizzoni e organizzato dal PD provinciale. Il tema lo hanno affrontato Franco Mirabelli, senatore della Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, e Floriana Bulfon, giornalista nota per le sue inchieste sulla criminalità organizzata. A moderare l'incontro è stato il giornalista Mattia Motta, a introdurre Silvio Bisotti, segretario provinciale del PD. "La mafia è ben viva e presente come abbiamo detto nella relazione conclusiva dello scorso anno, insediata ormai al nord e pericolosa - ha detto Mirabelli - non spara suscitando un allarme bassissimo nell'opinione pubblica, però sta penetrando, come dimostra il caso Aemilia, in maniera significativa nell'economia condizionando il mercato facendo entrare miliardi di provenien-

za illecita. Credo che debbano essere gli enti locali e la politica a lanciare l'allarme per seminare gli anticorpi". Il senatore ha analizzato anche il problema degli appalti: "Lo avevamo valutato con il codice degli appalti che aveva messo in campo una serie di norme che rendevano più difficile per le mafie aggiustare gli appalti. Oggi alcune di quelle norme sono state cambiate, ma io credo che il segreto sia semplificare e dare trasparenza, combattendo il principio che facendo in fretta le opere si possa abbassare la garanzia di legalità. Il messaggio è sbagliato, le mafie entrano nelle aziende legali e le condizionano, questo è il vero problema attuale". Secondo Bulfon, la mafia non è invincibile, "c'è il rischio di considerarla ineluttabile, un qualcosa a cui ci dobbiamo abituare. Invece rende illegale un sistema e fa concorrenza sleale, la parola legalità non deve essere vuota, ma occorre rimettere in moto un'economia legale, penso per esempio ai beni confiscati che servono proprio a questo. Dobbiamo capire quanto i mafiosi siano inseriti in questo sistema e combatterlo. Per escluderla dagli appalti ci vuole attenzione da parte della politica e della società civile che non si deve piegare ai facili affari". **Gabriele Faravelli**



CRITICHE AI COMMISSARI

Acque agitate nel Carroccio Serato rischia l'espulsione

VENEZIA. Nervi a fior di pelle ai vertici della Lega veneta dopo il *j'accuse* di Luisa Serato, che ha contestato la scelta di nominare i commissari del partito nelle sette province anziché procedere alla convocazione dei congressi e all'elezione dei segretari attraverso il voto della base. Domenica, su Facebook, la veterana di San Martino di Lupari (presidente di Cav, la società di concessioni autostradali) ha lamentato un deficit di democrazia: «Al mio partito, che invoca con forza la sublime prova democratica delle elezioni, che cosa vieta di essere conseguente convocando da subito regolari congressi per dar, finalmente, voce anche ai propri militanti?», il suo post. Rincarato, ieri, dalla pubblicazione del nostro articolo a riguardo, scandito da una dozzina di commenti favorevo-

li.

La circostanza ha suscitato sconcerto nel direttorio che regge il partito. Lorenzo Fontana, Luca Zaia, Erika Stefani, Roberto "bulldog" Marcato e Nicola Finco non hanno rilasciato commenti sulla vicenda, malcelando però l'irritazione, e in serata da fonti leghiste si apprende che la battaglia padovana è a rischio d'espulsione, accusata com'è di aver violato le regole statutarie di condotta in un momento particolarmente delicato per il partito, reduce dallo strappo d'agosto di Matteo Salvini che ha innescato una burrascosa crisi di governo conclusasi con l'estromissione dal Conte bis a beneficio del Pd. Il caso Serato sarà esaminato a breve dal commissario regionale Fontana e non si escludono provvedimenti disciplinari drastici.

F.T.



LA SUPERSTRADA A TREVIGNANO

Spv, crollano gli argini «Era tutto calcolato»

Pedemontana, polemiche per l'allagamento del cantiere
La replica: ci sarà una cassa di espansione a lavori finiti

TREVIGNANO. «Era tutto previsto»: così la Struttura di progetto della Pedemontana Veneta giustifica il franamento di terreno della scarpata avvenuto domenica in tarda mattinata nel tratto di cantiere della Pedemontana veneta ai confini tra Trevignano e Montebelluna.

Dopo che in precedenza era venuta giù una canaletta irrigua per il franamento del terreno sottostante, l'episodio di domenica ha fatto nuovamente insorgere gli ambientalisti contrari a tale infrastruttura, che hanno fatto notare come sia stato sufficiente un acquazzone per provocare un nuovo franamento e hanno fatto notare che fortunatamente è avvenuto di domenica quando in cantiere non c'era nessuno. «È un cantiere, non un'opera già conclusa – precisa però il sindaco di Trevignano, Ruggero Feltrin – e teniamo conto che deve essere ancora completata la regimazione delle acque e proprio in quella zona è prevista la realizzazione di una cassa di espansione per evitare allagamenti nella superstrada quando sarà aperta al traffico». In ogni caso il sindaco di Trevignano ha interpellato la società per capire cosa era avvenuto e la risposta è stata che era un dilavamento previsto per evitare danni alle strutture. «Era tutto previsto e quindi sotto controllo – fa sapere la Struttura di pro-

getto – Circa dieci giorni prima infatti era stato scavato un solco provvisorio nel terreno affinché, in caso di rovesci, le acque della canaletta di irrigazione scaricasse nel cantiere per non allagare le campagne circostanti. E gli operai sono al corrente di tale accorgimento e fermano le lavorazioni in caso di piogge intense». Quindi uno scarico voluto per evitare che accadesse la stessa cosa della canaletta in precedenza crollata. «Per evitare che un domani un'affluenza straordinaria di acqua traccimi in strada – aggiunge la Struttura di progetto – è stato costruito un troppo pieno che dovrebbe portare gli esuberi di acqua in tre vasche di raccolta, laminazione e scarico nel terreno. Il sistema era stato aperto pur senza la presenza delle vasche, ancora da costruire, in avvio della stagione irrigua su richiesta del Consorzio Piave che premeva per dare continuità alla rete irrigua eliminando il bypas realizzato. A Ferragosto è tracimata l'acqua dalla canaletta, non ha trovato le vasche ad accoglierla e ha dilavato il terreno sottostante la canaletta di raccordo dietro il sostegno del ponte canale. Quest'ultimo è rimasto indenne, la canaletta invece, mancandole il terreno di supporto, si è piegata ed è da rifare». —

E.F.



Il cantiere della superstrada allagato

