

Rassegna del 05/11/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

05/11/2019	Adige	9 Edilizia, in arrivo nuovi appalti per 130 milioni - Appalti, bandi per 130 milioni di euro	Conte Angelo	1
05/11/2019	Arena - Giornale di Vicenza	3 Cantiere Manovra in Senato Un'apertura sulla plastic-tax	Gasparetto Silvia	2
05/11/2019	Gazzettino Venezia	6 I costruttori: «Mose, stallo insostenibile Subito le nomine»	Brunetti Roberta	4
05/11/2019	Nuova Venezia	18 Salmistrari (Ance) «Il governo faccia presto sulla governance Mose»	A.V.	5

SCENARIO

05/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Manovra dibattito al via Ambiente, Ater e droghe le priorità del Pd	...	6
05/11/2019	Gazzettino Treviso	13 Lavori finiti la cerimonia sul ponte - Ponte sul Piave, conclusi i lavori	Giraud Elisa	7
05/11/2019	Gazzettino Venezia	7 Porto e Comune, le condizioni dell'accordo - Tra Porto e Comune prove di intesa	Trevisan Elisio	9
05/11/2019	Gazzettino Venezia	10 Piano mobilità, semaforo verde	m.f.	12
05/11/2019	Gazzettino Venezia	11 Lavori sul ponte translagunare, il Comune chiede certezze sui tempi - Cantieri sulla Romea, tutto rinviato	Degan Diego	13
05/11/2019	Gazzettino Venezia	11 Ponte sul Brenta, il Comitato Porto chiede di incontrare l'Anas	R.Per.	15
05/11/2019	Gazzettino Venezia	9 Un sito web per le offerte di lavoro al Porto	...	16
05/11/2019	Gazzettino Venezia	16 Nuova erosione «ma i lavori sono imminenti»	G.Bab.	17
05/11/2019	Messaggero Veneto	19 Strade e ferrovie insufficienti, il Fvg si ritrova ai livelli del Sud - Infrastrutture, Fvg come il Sud Insufficienti strade e ferrovie	Del Giudice Elena	18
05/11/2019	Messaggero Veneto	19 L'autostrada da Cimpello a Gemona tra le priorità	...	20
05/11/2019	Nuova Venezia	18 Tre candidati dal ministro le nomine in settimana - Mose, il ministro convoca a Roma i tre candidati Nomine in settimana	Vitucci Alberto	21
05/11/2019	Nuova Venezia	18 Mose infinito prove rinviate mancano le «staffe»	A.V.	23
05/11/2019	Nuova Venezia	27 Nasce il sito per chi vuole lavorare nella logistica	...	24
05/11/2019	Nuova Venezia	22 Passante verde, gli agricoltori: «Aspettiamo Cav» - Terreni in affitto e soldi dal legname Il Passante Verde cerca uno sbocco	Furlan Francesco	25
05/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	15 Da Veneto strade all'Anas scambio fermo a Palazzo Chigi - «Conte firmi l'intesa Anas-Veneto Pronti sette appalti per 85 milioni»	Salmaso Albino	28
05/11/2019	Trentino	24 Pronti 59 milioni per elettrificare i treni in Valsugana - Fugatti: «Pronti 59 milioni per elettrificare la Valsugana»	Tessari Giampaolo	30



ECONOMIA

9

Edilizia, in arrivo nuovi appalti per 130 milioni

EDILIZIA

La promessa della giunta per accelerare le gare tra fine anno e l'inizio del 2020

Appalti, bandi per 130 milioni di euro

Misconel: per le aziende una boccata d'ossigeno

ANGELO CONTE

TRENTO - Edilizia trentina, le imprese chiedono maggiori prospettive e visibilità per il 2020. E all'ultima riunione degli appalti il governatore provinciale Maurizio Fugatti ha chiarito che la Provincia intende sbloccare entro l'anno 30 milioni di euro (dieci entro fine anno) e entro i primi sei mesi del prossimo anno 100 milioni di euro (alcune decine). Le risorse provinciali, stanziare in passato ma che verranno messe a gara entro i prossimi otto mesi, spiega l'assessore Mattia Gottardi, si dovrebbero sommare agli appalti oltre i 500.000 euro dei Comuni, da bandire a breve. L'annuncio della giunta dà speranza all'associazione delle imprese edili, l'Ance, guidata da Giulio Misconel di poter avere un 2020 discreto come l'anno che si sta per chiudere. «Nel 2019 le imprese trentine del settore hanno tutte lavorato - afferma Misconel - anche se è evidente che i livelli precisi sono ancora lontani. La situazione preoccupa invece per quanto riguarda il 2020, perché in assenza di bandi pubblici molte imprese faticano a capire la prospettiva per la propria attività il prossimo anno». L'annuncio al tavolo degli appalti, per Misconel, è positivo se effettivamente ci saranno bandi su appalti sui quali le imprese trentine, che per dimensione non sono grandi, potranno competere. «I 130 milioni di euro annun-

ciati dalla Provincia - afferma Misconel - vanno bene a patto che ci siano appalti che non siano troppo grandi come entità». Secondo la tempistica fornita alle imprese e ai sindacati al tavolo degli appalti nell'ultima seduta, i 30 milioni di euro di appalti dovrebbero essere banditi entro la fine dell'anno, i 100 milioni di euro aggiuntivi entro i primi sei mesi del 2020. «Questo dovrebbe darci un po' di ossigeno» sottolinea ancora Misconel. La speranza delle imprese dell'edilizia è che ci sia una «riduzione della burocrazia in tutta la filiera degli appalti» sostiene Misconel. A partire da quella relativa ai Comuni che, sostiene l'Ance, in alcuni casi rappresentano un freno a norme che sono state approvate dalla stessa Provincia ma che, per timore di errori o di interventi poi della Corte dei conti, vengono di fatto dimenticate. «Penso ad esempio - afferma Misconel - alla questione inserita nella riforma urbanistica approvata la scorsa legislatura che permette di abbattere un edificio e di ricostruirlo all'interno dello stesso Comune con un trasferimento del volume costruttivo». Una scelta che, attacca Misconel, viene rallentata o addirittura ignorata in alcune amministrazioni comunali. «La norma relativa alla demolizione e alla successiva ricostruzione non viene messa in pratica, ed è uno degli esempi del fatto che a livello di risanamento

strutturale degli immobili poco è partito finora perché i privati hanno fatto poco e per colpa dei Comuni, con quello di Trento in prima fila, dove c'è poca sensibilità nell'accettare questo nuovo sistema». Intanto, per quanto riguarda il sostegno al settore immobiliare e edilizio, la finanziaria nazionale, oltre a confermare i bonus per la ristrutturazione edilizia e energetica (con recupero fiscale pari al 65% o al 50%) vengono confermati per tutto il 2020. La novità maggiore riguarda invece il cosiddetto bonus facciate, per il quale si prevede una detrazione fiscale del 90% per le spese documentate, sostenute nell'anno 2020, relative agli interventi edilizi, «ivi inclusi quelli di manutenzione ordinaria, finalizzati al recupero o restauro della facciata degli edifici». Nel 2018 gli interventi sugli edifici esistenti in Trentino sono stati 2.125. Circa uno su tre ha riguardato il cappotto (771 casi di isolamento dell'involucro), mentre 519 volte ha riguardato l'efficienza degli impianti.



I CONTI PUBBLICI. Il premier spiega che arriveranno soldi per cittadini e imprese. Incentivi ai pagamenti elettronici

Cantiere Manovra in Senato

Un'apertura sulla plastic-tax

La legge di Bilancio arriva in Aula. Il premier incontrerà le aziende del packaging. Per gli asili nido un fondo da 2,5 miliardi in 14 anni

Sul prelievo che coinvolge i contenitori monouso il governo cerca una mediazione

Silvia Gasparetto
ROMA

Le tasse sulla plastica. I fondi per la scuola. Gli incentivi ai pagamenti elettronici. E pure l'allarme del settore dei giochi che lancia un Sos perché «all'ennesimo aumento» del prelievo fiscale rischia di «morire di tasse». Arriva la prova del Parlamento per manovra e decreto fiscale collegato, e non si placano dentro e fuori dalla maggioranza le polemiche sulle tasse mentre Palazzo Chigi prova a tenere aperta la porta del dialogo con i sindacati. Per gettare acqua sul fuoco il governo tende una mano ai produttori di plastica che il premier Giuseppe Conte è pronto a incontrare per spiegare che non ci sono intenti punitivi ma la volontà di imprimere una svolta green dell'economia. Mentre il leader M5s Luigi Di Maio difende a spada tratta la misura con cui l'Italia «ha deciso di cominciare una conversione veloce» del sistema produttivo, tacciando chi fre-

na di essere alla mera ricerca «di voti», Palazzo Chigi cerca la mediazione. Con l'obiettivo, insieme alle aziende coinvolte e agli esperti del settore, di rendere più efficace e sostenibile il nuovo prelievo da 1 euro al kg pensato per i prodotti inquinanti e monouso. Il distretto emiliano, la Packaging Valley con 230 aziende e 17mila occupati, continua a respingere la plastic tax, che rischia di fare aumentare del «110%» il costo delle materie prime, e chiede piuttosto un piano più organico di incentivi per la transizione alla produzione di bioplastiche. Ma le richieste delle aziende della plastica si aggiungono a una lista già lunga: c'è il comparto dell'auto-transporto che chiede di ripensare i tagli alle agevolazioni sul gasolio, e il concessionari dei giochi che lanciano un grido d'allarme contro il rischio di «morire di tasse». Ma le richieste arrivano anche da parte della maggioranza: a Italia viva che continua a puntare a una retromarcia sulle auto e sulla sugar tax, ma propone di rimandare il cuneo o di tagliare Quota 100 per trovare le coperture, si aggiunge il ministro Lorenzo Fioramonti, che reclama più fondi per la scuola. Il titolare dell'Istruzione, peraltro, per primo aveva lanciato l'idea di

una tassa sugli zuccheri, pensando eventualmente anche alle merendine. La sugar tax poi è entrata in manovra ma le risorse sono state destinate altrove. Fioramonti lamenta anche di non essere stato coinvolto nell'idea della nuova Agenzia nazionale per la ricerca. Dalle prime audizioni sul decreto fiscale emergono altre criticità, a partire dalle norme anti-evasione sulle ritenute negli appalti, sulla quale Conte ha promesso all'Ance una riflessione e l'apertura di un ulteriore tavolo. Mentre i gestori dei circuiti di pagamenti elettronici suggeriscono di pensare più a incentivi e a un piano di comunicazione per spiegare ai cittadini i vantaggi della moneta elettronica rispetto al contante, ricordando che regolamentare i micropagamenti potrebbe incappare in problemi di antitrust perché sarebbe distorsivo del mercato. Intanto si chiarisce l'intervento complessivo sugli asili nido che, come annunciato, non comprende solo un rafforzamento dei voucher per pagare le rette: i Comuni, dal 2021 al 2034, avranno infatti a disposizione due miliardi e mezzo di euro per costruire nuovi spazi da dedicare ai servizi per i bimbi da 0 a 2 anni. Fondi cui potrà accedere anche chi finora non aveva attivato l'offerta. ●





L'interno di un asilo nido ANSA

I costruttori: «Mose, stallo insostenibile. Subito le nomine»

«I VERTICI DEL CONSORZIO SONO FERMI IN ATTESA DELLE DESIGNAZIONI DEL SUPER COMMISSARIO E DEL PROVVEDITORE»

LA GRANDE OPERA

VENEZIA La prova d'innalzamento dell'intera schiera di paratoie alla bocca di porto Malamocco resta rinviata a data da destinarsi, mentre continuano i controlli alla staffatura dei tubi, dopo le vibrazioni anomale che erano state registrate durante i sollevamenti parziali. Ma a preoccupare di più gli addetti ai lavori è la mancanza di una guida certa per i lavori del Mose. «Il rinvio non è un dramma, ben più urgenti sono le nomine - denuncia il presidente di [Ance Veneto](#), Giovanni Salmistrari - I commissari del Consorzio Venezia Nuova, di fatto, sono fermi in attesa delle nomine del super commissario e del nuovo provveditore. Uno stallo di cui le attività stanno risentendo pesantemente».

LAVORI IN STALLO

L'occasione per lo sfogo è proprio il rinvio della prova di innalzamento che doveva tenersi nella notte appena trascorsa del 4 novembre. Un test di sollevamento per l'ultima barriera, che a differenza delle altre tre non è ancora stata sollevata tutta insieme.

Ma dopo essere stata comunicata, la prova è stata annullata la settimana scorsa dal commissario Francesco Osola che ha voluto prendere tempo per controllare i tubi e rinforzare le staffe. «La questione è stata forse un po' enfatizzata - commenta Salmistrari - È un inconveniente tecnico che può verificarsi in un'opera della portata del Mose che, non dimentichiamo, è sperimentale. Prudenzialmente e giustamente la prova è stata rinviata, non è un dramma. Ben più urgente e non più rinviabile, piuttosto, è la necessità di provvedere alla necessaria governance del sistema Mose. Si è perso fin troppo tempo e ancora non ci sono certezze in merito alla nomina sia del provveditore che dell'annunciato super commissario. L'attività del Consorzio ne sta risentendo pesantemente».

NOMINE IN CORSO

Martedì scorso era stata la ministra Paola De Micheli, a Venezia per una rapida visita, a dare per imminenti le due nomine, addirittura entro questa settimana. Anche Salmistrari, mercoledì scorso, ha incontrato la ministra a Roma, all'assemblea dell'Ance. «Mi ha garantito le nomine a breve. Mi auspico che la promessa venga mantenuta concretizzandosi al massimo entro la fine di questo mese, non si può indugiare oltre».

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PRESIDENTE Giovanni Salmistrari



I COSTRUTTORI EDILI

Salmistrari (Ance) «Il governo faccia presto sulla governance Mose»

Non solo Mose. Ci sono lavori e opere per centinaia di milioni ferme o in attesa di decisioni operative e autorizzazioni del Provveditorato. Anche per questo motivo l'associazione dei Costruttori Edili veneziani (Ance) invita il governo a «fare presto» e a decidere sulle nuove nomine del provveditore alle Opere pubbliche e del nuovo commissario «Sblocca cantieri». «Non è un dramma aver rinviato la prova di sollevamento del Mose», dice il presidente dell'Ance veneziana Giovanni Salmistrari, «la questione è stata forse un po' enfatizzata. È un inconveniente tecnico che può verificarsi in un'opera della portata del Mose che, non dimentichiamo, è un'opera sperimentale. Prudenzialmente e giustamente la prova è stata rinviata, non è un dramma». «Ben più urgente e non più rinviabile, piuttosto», prosegue, «è la necessità di provvedere alla ne-

cessaria *governance* del sistema Mose. Si è perso fin troppo tempo e ancora non ci sono certezze in merito alla nomina sia del provveditore alle opere pubbliche che dell'annunciato super commissario. L'attività del Consorzio ne sta risentendo pesantemente. Nei giorni scorsi ho avuto modo di incontrare il ministro De Micheli che ha garantito le nomine a breve termine. Ora auspichiamo che la promessa venga mantenuta concretizzandosi al massimo entro la fine di questo mese, perché non si può indugiare oltre».

Sul piatto ci sono interventi già approvati come quelli dei restauri delle Teze dell'Arsenale e del riassetto dell'area dove in un primo tempo era prevista la manutenzione delle paratoie, che si farà invece a Marghera. Poi le opere compensative alle bocche di porto. Lavoro per le imprese veneziane in difficoltà. —

A.V.



Il presidente Ance Salmistrari



Un bilancio da 16 miliardi

Manovra dibattito al via Ambiente, Ater e droghe le priorità del Pd

VENEZIA (ma.bo.) Con l'illustrazione del Documento di Economia e Finanza Regionale (il Defr) è iniziata ieri in consiglio regionale la maratona del bilancio 2020-2022. Nelle sue linee principali la manovra è già stata illustrata ad agosto dal presidente Luca Zaia e dal suo vice con delega ai conti Gianluca Forcolin: il valore complessivo per il 2020 è di circa 16 miliardi di euro. «Entrate importanti, 25 milioni nell'ultimo biennio, si sono avute grazie alle alienazioni degli immobili - ha spiegato Forcolin -. In quest'ottica si prevedono ulteriori 3 milioni di euro di entrate a seguito di procedure di vendita imminenti. Si conferma la linea *tax free* del Veneto, unica regione che non ha provveduto ad alcuna addizionale Irpef. Quindi, in uscita, tra le voci principali ci sono 35,9 milioni per le Olimpiadi del 2026, che diventano 60,4 nel 2021 e ulteriori 61,2 nel 2022; 65 milioni per il cofinanziamento dei programmi comunitari (FSE, FESR, FEARS e FEAMP, ndr.); 11 milioni a copertura delle spese per le elezioni regionali previste nella primavera 2020; 31 milioni per le scuole paritarie; 21 milioni per i lavoratori forestali; 24 milioni per la formazione professionale; 20

milioni per la prevenzione e la riduzione del rischio idrogeologico; 60 milioni per il trasporto pubblico locale; 27,5 milioni per il sistema viario, di cui 5 milioni per la messa in sicurezza dei viadotti». Ambiente, Ater, infortuni sul lavoro e lotta alle dipendenze sono invece le priorità della manovra emendativa su cui si prepara a dare battaglia in aula il Pd: «Servono azioni efficaci per contrastare i cambiamenti climatici e il riscaldamento globale che hanno provocato l'uragano Vaia» dice il capogruppo Stefano Fracasso. Per Claudio Sinigaglia va modificata la riforma dell'Edilizia Residenziale Pubblica, «correggendone gli effetti distorsivi che stanno danneggiando i nostri anziani e le persone più fragili». Quindi Anna Bigon si concentra sulle morti bianche: «Dall'inizio dell'anno se ne sono registrate già 69 morti, servono maggiori investimenti per la formazione e l'incremento degli organici degli Spisal». Infine Orietta Salemi: «La Regione deve dotarsi di un piano triennale per le dipendenze, ai fini di prevenire e contrastare il consumo di droghe. L'ultima pianificazione risale a 11 anni fa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Susegana Lavori finiti la cerimonia sul ponte

Si è chiuso il cantiere di Ponte della Priula. L'impresa Lorenzon, alla quale Anas ha affidato i lavori residuali di sistemazione di viale della Rimembranza, del ripristino del monumento e del palo per l'alzabandiera, ha fatto un piccolo miracolo. In soli cinque giorni lavorativi, l'azienda di Pieve di Soligo ha portato a termine i lavori, in tempo per poter celebrare, come ogni anno, la cerimonia del 4 Novembre proprio su viale della Rimembranza.

Giraud a pagina XIII

Ponte sul Piave, conclusi i lavori

► L'azienda pievigina Lorenzon ha ricevuto l'incarico da Anas ► L'intervento concluso in tempo per la cerimonia di domenica e portato a termine il cantiere fermo dopo il fallimento Carena Resta aperta la questione delle tre ditte che avanzano soldi

SUSEGANA

Si è chiuso il cantiere di Ponte della Priula. L'impresa Lorenzon, alla quale Anas ha affidato i lavori residuali di sistemazione di viale della Rimembranza, del ripristino del monumento e del palo per l'alzabandiera, ha fatto un piccolo miracolo. In soli cinque giorni lavorativi, l'azienda di Pieve di Soligo ha portato a termine i lavori, in tempo per poter celebrare, come ogni anno, la cerimonia del 4 Novembre proprio su viale della Rimembranza. Anzi, con un giorno di anticipo. La cerimonia infatti si è svolta domenica, il 3 novembre, data della fine della Grande Guerra (l'armistizio è stato firmato il 3 novembre 1918 ed è entrato in vigore il giorno dopo).

IL PROBLEMA

«Ho sempre detto che ero fiduciosa di quanto mi diceva Anas» ha detto il sindaco Vincenzo Scarpa. I lavori erano ri-

presi il 24 ottobre dopo che l'ente stradale li aveva appaltati all'impresa Lorenzon. Si erano fermati perché Carena spa, impresa che aveva preso in appalto l'intervento di restauro e consolidamento del ponte monumentale, non ha pagato le tre aziende alle quali aveva subappaltato i lavori. Sullo sfondo, lo spettro del fallimento che poi effettivamente c'è stato, il 3 ottobre scorso. Brussi Costruzioni e Super Beton del Gruppo Grigolin, e Scs, le tre ditte subappaltatrici, hanno detto che non avrebbero portato a termine le opere. Carena infatti ha ricevuto il pagamento da Anas, circa sei milioni di euro, ma non ha pagato le tre aziende fornitrici. «Siamo arrabbiati - aveva detto Roberto Grigolin -. Ci hanno fatto lavorare anche di notte (riferendosi a quando c'è stata l'alluvione che ha portato via la strada provvisoria, la rampa di accesso al ponte Bailey, viabilità alternativa nei mesi di chiusura del ponte, ndr) e ora non ci pagano. Avanziamo 850mila euro e fare-

mo tutto quanto possibile legalmente per avere il prima possibile quanto ci spetta». Intanto hanno sospeso i lavori e puntato il dito contro Anas ed istituzioni. Ora i lavori, che stavano molto a cuore alla comunità ponte-priulese, sono stati portati a termine, mentre la questione dei pagamenti resta aperta.

LA PROTESTA

Nel frattempo, ieri mattina, all'imbocco del ponte è comparso un cartello di protesta, posizionato dal comitato imprenditori veneti Piave 2000 di Diotsalvi Perin: «Il ponte che state percorrendo non è stato completato con i soldi pubblici, ma con quelli delle imprese locali non pagate. Ma la politica e le istituzioni locali dimenticano. Vergogna!». Un paio di ore dopo, Anas ha rimosso il cartello. Il comitato ha provveduto a fare denuncia di furto.

Elisa Giraud

LA PROTESTA

Il comitato Imprenditori veneti Piave 2000 ieri mattina ha posizionato un cartello con un attacco a politica e istituzioni locali che è stato rimosso dopo un paio d'ore





L'INTERVENTO La cerimonia di domenica su viale della Rimembranza rimesso a nuovo. Nel tondo la rimozione del cartello di protesta

Porto e Comune, le condizioni dell'accordo

►L'obiettivo è firmare entro l'anno la "pace" sulle aree di confine

Dovrebbe arrivare entro l'anno la firma dell'intesa tra Comune e Porto sulle competenze in materia edilizia. A fare da fluidificante a questo nuovo avvicinamento, dopo le controversie del passato, la nuova piscina di Marghera. La struttura che sorgerà in via delle Macchine, infatti, dovrebbe essere un'anticipazione di quanto avverrà in futuro con l'accordo generale sulle aree di confine. Quelle aree, insomma, dove la città

spinge per espandersi, e il porto resiste per non cedere terreno.

L'accordo quadro, però, riguarderà solo le competenze edilizie, mentre per tutto il resto, questioni urbanistiche ed altri aspetti edilizi, ci vorrà tanta buona volontà delle parti per evitare nuovi contenziosi. Un esempio per tutti il ricorso al Tar, col quale il mese scorso il Porto si è opposto al permesso a costruire concesso dal Comune a Unicomm per realizzare un supermercato da meno di 2500 metri quadrati in un pezzetto dell'area ex Feltrificio Veneto della famiglia Mevorac.

Trevisan a pagina VII



PRIMO ATTO Intesa sulla piscina

Tra Porto e Comune prove di intesa

►Entro l'anno la firma dell'accordo per risolvere il contenzioso sulle competenze in materia edilizia. Ma restano altri temi delicati

►L'inizio dei lavori per la piscina di Marghera ha favorito il riavvicinamento dopo la querelle sullo sviluppo urbano

**RESTA APERTA
LA VERTENZA
IN MATERIA
URBANISTICA
SULLA GERARCHIA
DELLA PIANIFICAZIONE**

**IN ATTESA
DI APPROVAZIONE
IL PIANO RELATIVO
ALLO SVILUPPO
DELLA MARITTIMA
A VENEZIA**

PORTO E CITTÀ

MESTRE L'accordo che permette di costruire la piscina di Marghera in via delle Macchine dovrebbe essere il futuro: è infatti un'anticipazione, concessa dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale (Adspmas), dell'accordo generale che Comune e Porto dovrebbero firmare entro l'anno sulle aree di confine tra la città e gli spazi delle navi. Quelle aree, insomma, dove la città spinge per espandersi, e il porto resiste per non cedere terreno.

L'accordo quadro, però, riguarderà solo le competenze edilizie, mentre per tutto il resto, questioni urbanistiche ed altri aspetti edilizi, ci vorrà tanta buona volontà delle parti per evitare nuovi contenziosi.

Un esempio per tutti il ricorso al Tar, col quale il mese scorso il Porto si è opposto al permesso a costruire concesso dal Comune a Unicomm (che ha marchi come Famila, A&O, Emisfero, C+C Cash & Carry) per realizzare un supermercato da meno di 2500 metri quadrati in un pezzetto

dell'area ex Feltrificio Veneto della famiglia Mevorach tra via Fratelli Bandiera e via delle Macchine. Se il programma sarà rispettato, questo e gli altri ricorsi al Tar ancora pendenti dovrebbero essere ritirati.

CARTE BOLLATE

Si tratta dei procedimenti che oppongono i due enti pubblici da quando è stato nominato presidente del Porto Pino Musolino, mentre prima il Comune rilasciava i permessi edilizi e si limitava a darne comunicazione al Porto, anche se l'urgenza di trovare una composizione al problema è di questi ultimi anni, da quando i privati hanno cominciato a spingere per realizzare supermercati, alberghi, ristoranti e altre attività economiche come previsto dal Pat, il Piano di assetto del territorio per le aree di confine, vale a dire la grande fascia di terreno tra via Fratelli Bandiera e via dell'Elettricità con approfondimenti verso via Banchina dei Molini, a sud fino all'Interporto e a nord fino alla rampa Rizzarda. Allo stesso modo, però, su quelle aree il Porto rivendica la propria di autorità.

Non a caso il gruppo Unicomm ha ottenuto parere negativo dal Porto perché ritiene che l'area ricada dentro al perimetro del Piano portuale, mentre al contrario ha ottenuto dal Comune il permesso a costruire perché, appunto, secondo Ca' Farsetti quelle sono aree normate dal Pat varato definitivamente nel 2012.

Dell'accordo sulla piscina, il presidente Musolino ha detto nei giorni scorsi che «noi abbiamo scelto una strada concertata con il Comune e non una guerra di carte bollate, quindi abbiamo concesso anche di anticipare i tempi di avvio dei lavori rispetto ai tempi dell'accordo sulle aree». Il che farebbe pensare, dunque, a un addio generalizzato a tutte le carte bollate non appena Comune e Porto avranno



firmato quell'accordo.

Per farlo, però, dovranno rinunciare ognuno a qualcosa, anche perché l'accordo quadro, che dovrebbe basarsi su quello raggiunto per la piscina, sarà solo sulle competenze edilizie, mentre sulle altre questioni, a partire da quelle urbanistiche e compresi anche altri aspetti edilizi, rimarrà il contenzioso, sperando che il dialogo ormai avviato possa superarlo. Contenzioso a partire dalla reale estensione delle aree portuali: la mappa che pubblichiamo, ad esempio, mostra (in rosso) quali spazi sono considerati porto dal decreto dell'allora ministro dei Trasporti Paolo Costa del 1994, e dal Piano regolatore portuale del 1965. Come si vede il porto, a Marghera, è costituito dalle banchine, dalle aree immediatamente dietro le banchine, e dalle rive dei canali industriali; a Venezia è lo stesso.

Il decreto Costa è quello del 6

aprile 1994 con il quale, in seguito alla legge 84 dello stesso anno sulla riforma dei porti italiani, vennero individuati i limiti della circoscrizione territoriale dell'allora Autorità portuale di Venezia (oggi Adspmas): vi si legge che, con riferimento al Piano regolatore portuale del 1965, la circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale "è costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei, compresi tra la Bocca di Malamocco e la bocca di Lido, inclusi i canali di grande navigazione".

LE COMPETENZE

In questo decreto, e nella legge di riforma dei porti del 1994 non c'è scritto, dunque, che il Piano regolatore del porto prevale sul Pat, anzi stabilisce che "le previsioni del Piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti".

Ancora, nel 2000 il Porto si accinse a progettare il nuovo Piano regolatore dopo la legge del 1994: dato che a quell'epoca il Comune aveva già un suo Piano regolatore (la Variante per Porto Marghera risale al 1995 e fu approvata dalla Regione nel 1999), il Porto avrebbe dovuto procedere "previa intesa col Comune", ma diciotto anni dopo (a giugno 2018) il Porto stava ancora lavorando sul Dpss, il Documento di pianificazione strategica, propedeutico al Piano regolatore portuale. Altro documento ancora in attesa di approvazione è il Piano particolareggiato della Marittima di Venezia, sulla quale c'è un piano di sviluppo per hotel, parcheggi e altri servizi, che il Porto vuole ridurre al solo garage multipiano: c'è la proposta di Piano presentata al Comune e da questi approvata il 22 dicembre 2016, e da allora manca la revisione definitiva.

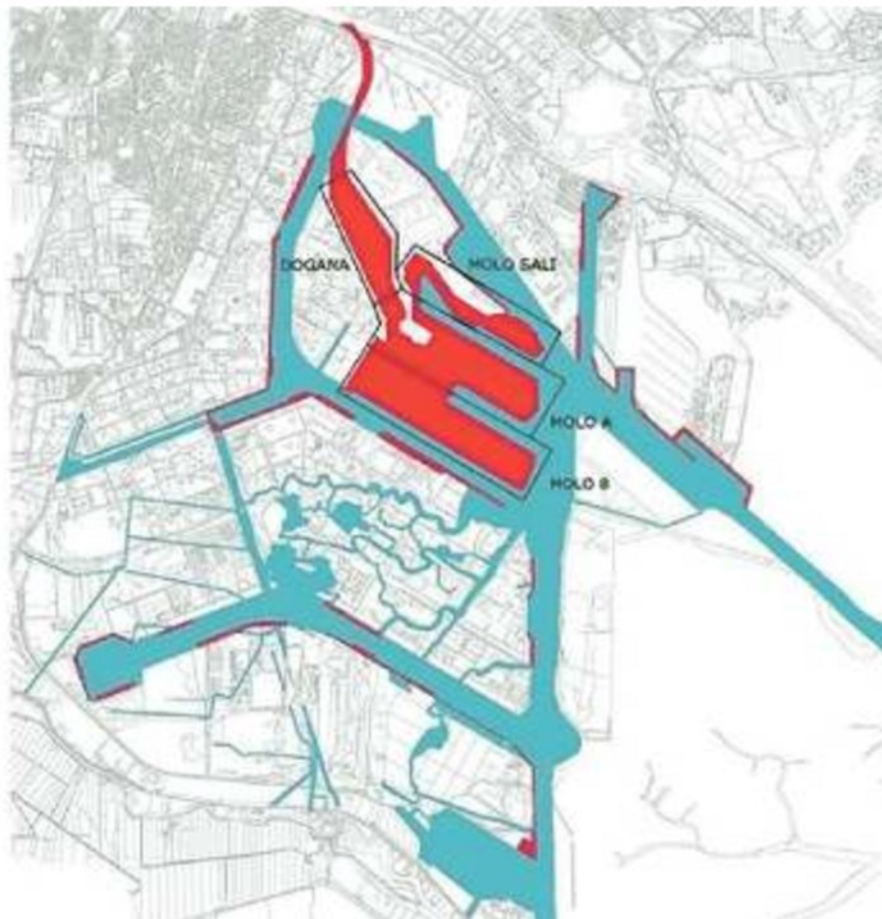
Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA NORMATIVA

Il decreto Costa del 1994 aveva definito i limiti della circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale



I CONFINI La mappa indica le competenze dell'area portuale (in rosso) e del Comune

Piano mobilità, semaforo verde

► Approvata in Giunta il documento preliminare, ora la parola al Consiglio ► Si punta alla sostenibilità ambientale, economica e all'efficienza dei trasporti

BORASO: «AVEVAMO TEMPO FINO AL 2020 PER QUESTO DOCUMENTO ABBIAMO PREFERITO ANTICIPARE PER L'IMPORTANZA DEL TEMA»

MOBILITÀ

MESTRE Sono 3mila 600 le persone che hanno risposto all'indagine on-line fatta dal Comune con lo scopo di acquisire informazioni dalla cittadinanza, da istituzioni e aziende sui provvedimenti da adottare in sede di Piano urbano della mobilità sostenibile. E, proprio ieri, la Giunta ha licenziato la documentazione preliminare per la Valutazione ambientale strategica del progetto che sarà approvato nel corso del prossimo anno e che prevede una serie di misure innovative sul trasporto tali da proiettare il territorio verso il 2030.

IN ANTICIPO

«Le linee di mandato dell'amministrazione comunale hanno un richiamo costante al miglio-

ramento della mobilità nel territorio veneziano, in maniera multimodale - spiega l'assessore alla Mobilità Renato Boraso - quale requisito per il miglioramento della qualità della vita dei cittadini, nonché per la valorizzazione dell'eccezionale patrimonio storico, artistico e culturale veneziano. Avevamo tempo fino al dicembre 2020 per elaborare questo documento, ma abbiamo lavorato per fare in modo di scriverlo con largo anticipo. Così facendo abbiamo dimostrato, anche in questa occasione, di dare un messaggio chiaro di serietà verso chi chiede di partecipare fattivamente a costruire il futuro della città».

I FONDAMENTALI

Due sono gli elementi emersi con gran forza in questa prima fase di lavori del piano. Il primo è rappresentato dalla necessità di un intervento strategico per decongestionare i flussi che insistono sul ponte della Libertà, pianificando interventi diffusi che possano scaricare questi flussi in parte a Nord e in parte a Sud del ponte translagunare. In questo scenario ci sono anche il potenziamento dei terminal di

scambio terra-acqua di Fusina, San Giuliano, e Montiron.

Particolare attenzione, nel documento di piano sarà posta anche allo sviluppo della micromobilità, alla promozione del trasporto ibrido, elettrico e ad idrogeno.

GLI INTERVENTI

Il Pums si baserà su parecchi pilastri, ne indichiamo alcuni per sommi capi.

Si continuerà con il completamento della rete di piste ciclabili, per completare i tratti principali ancora mancanti arrivando ad un totale di 182 chilometri. Sono poi previste manutazioni straordinarie alle infrastrutture stradali: ponti, viadotti, cavalferrovie, nuove rotonde oltre al potenziamento dell'illuminazione sugli attraversamenti pedonali.

Per quanto riguarda Venezia, un piano per la manutenzione straordinaria dei ponti, la ripresa dello scavo dei rii (ad oggi secondo Ca' Farsetti sono stati scavati già 13.500 metri cubi) e avvio della progettazione dei ponti di ormeggio temporaneo nelle isole minori, Lido e Pellestrina e Venezia. (m.f.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MOBILITÀ Via libera dalla Giunta al Piano urbano della mobilità sostenibile, che ora passa all'esame del Consiglio comunale



Chioggia

Lavori sul ponte translagunare, il Comune chiede certezze sui tempi

Nulla di fatto ieri all'incontro tra gli enti che doveva decidere sulle modifiche alla viabilità in vista dei lavori sul ponte translagunare, che inizieranno il 15 novembre, e su quello del Brenta. Il Comune ha chiesto certezze sulla tempistica.



Degan a pagina XI

LAVORI AL VIA DAL 15 NOVEMBRE

Cantieri sulla Romea, tutto rinviato

►L'incontro di ieri sulle modifiche alla viabilità non è stato risolutivo. Confermate però le date: si comincia il 15 novembre

►La Città metropolitana dovrà occuparsi della sicurezza dei percorsi alternativi mentre l'Anas dei limiti di portata

CHIOGGIA

La parola alla Città metropolitana, per quanto riguarda la sicurezza dei percorsi alternativi, e all'Anas per i limiti di portata da stabilire sui ponti. L'incontro di ieri sulle prossime modifiche alla viabilità, conseguenti ai lavori sulla Romea, al ponte Translagunare e a quello sul Brenta, è stato interlocutorio, ma tutti gli enti coinvolti dovranno ritrovarsi quanto prima, perché le date dei due interventi programmati (dal 15 novembre al 15 gennaio sul Translagunare e subito dopo, fino a metà marzo, sul Brenta) restano, per ora, invariate. La novità, rispetto alle previsioni iniziali, è stata la partecipazione all'incontro con Anas, oltre che del Comune di Chioggia, anche delle amministrazioni comunali di Adria e Cavarzere, rappresentate rispettivamente dal sindaco, Omar Barbierato, e dall'assessore ai Lavori pubblici, Cinzia Frezato, come era stato chiesto dal

consigliere comunale cavarzerano Emanuele Pasquali.

L'ARZERON

Il sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro, ha ribadito le perplessità delle associazioni di categoria di Chioggia per il possibile "blocco" della Romea, conseguente alle restrizioni di traffico, con la necessità, quindi, di eseguire i lavori nel minor tempo possibile e rispettando le tempistiche annunciate, in modo da ridurre al minimo i disagi per i cittadini e le imprese e tutelare la sicurezza dei trasporti. A questo proposito c'è l'impegno della Città metropolitana a verificare le condizioni di sicurezza per il transito sull'Arzeron che costituirebbe uno degli archi dell'anello viario alternativo per i lavori sul Translagunare. Chi arriva da Padova-Venezia, infatti, a Valli, verrebbe indirizzato sull'Arzeron, mentre chi proviene da Ravenna percorrerebbe la Romea in senso unico sul ponte

translagunare. Se non ci fossero le condizioni di sicurezza minime, bisognerebbe pensare a un senso unico alternato, già previsto sul Brenta, che porterebbe a consistenti rallentamenti del traffico. I rappresentanti di Adria e Cavarzere hanno espresso preoccupazione per la tenuta dei ponti del loro territorio che sarà interessato dalla deviazione del traffico pesante lungo la Piovese. In particolare il ponte del Passetto, al confine tra i due comuni, sarebbe già sotto osservazione. Tuttavia, Anas non ha ancora stabilito quale sarà la nuova portata (quella attuale è 44 tonnellate) dei due ponti in territorio di Chioggia, dato indispensabile per capire le sollecitazioni a cui saranno sottoposte le strutture sulla Piovese. E anche questo elemento sarà portato in discussione nella prossima riunione tra gli enti, la cui data, però, non è ancora stata fissata.

Diego Degan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





DISAGI IN VISTA Dal 15 novembre al 15 gennaio i lavori sul ponte translagunare (sopra) e subito dopo partono quelli sul ponte del Brenta (nel tondo in alto)

Operatori preoccupati

Ponte sul Brenta, il Comitato Porto chiede di incontrare l'Anas

Tutte ancora da definire le modalità che dovranno essere osservate dai conducenti dei mezzi pesanti che fanno la spola con lo scalo mercantile di Val da Rio. «Il rinvio delle decisioni a quest'oggi - commenta il presidente del Comitato per il rilancio del porto Alfredo Calascibetta - la dice assai lunga sulla situazione. Non sembra affatto facile stabilire quali possano essere le soluzioni migliori adottabili affinché il porto non risulti troppo penalizzato dalla presenza del cantiere, destinata a perdurare un paio di mesi. Ed è per questo che, dopo aver tentato inutilmente di instaurare un dialogo diretto con l'Anas, abbiamo deciso di farci nuovamente avanti, in sintonia con la Federazione italiana lavoratori dei trasporti (Filt). Anche gli autisti - aggiunge Calascibetta - sono fortemente preoccupati per i rallentamenti, l'allungamento dei tragitti e le eventuali limitazioni del peso massimo per asse. Gli operatori marittimi internazionali e la Filt confidano anche nell'intervento del sottosegretario all'Economia

Pier Paolo Baretta, cui la situazione è già stata segnalata». Il Comitato per il rilancio del porto reclama, innanzitutto, d'essere mantenuto costantemente al corrente riguardo l'andamento dei lavori. Condizione indispensabile per programmare gli imbarchi e gli sbarchi. Suggestisce, quindi, che il passaggio dei mezzi particolarmente pesanti ed ingombranti sia possibilmente programmato durante le ore notturne, quando il traffico è scarso e gli operai non si troveranno al lavoro sulla carreggiata. «Si tratta - spiega il portavoce dei professionisti del porto - essenzialmente di far sì che i mezzi pesanti ed in particolar modo quelli adibiti ai trasporti eccezionali possano transitarne mescolandosi il meno possibile con le autovetture private. «Non voglio nemmeno immaginare - conclude - cosa potrebbe succedere qualora, magari a causa di un banale guasto, il traffico dovesse bloccarsi lungo il tortuoso percorso alternativo oppure sul ponte rimasto agibile a metà».

R.Per.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un sito web per le offerte di lavoro al Porto

LAVORO

MESTRE È online da qualche giorno il sito www.lavorareinporto.it realizzato dall'ente di formazione dell'Autorità di sistema portuale Cfli - Consorzio formazione logistica intermodale. Il sito web offre una panoramica sul mondo del lavoro portuale e in generale della logistica accompagnando chi cerca un'occupazione nella scelta della professione e del percorso formativo necessario.

Il consorzio si rivolge a disoccupati e inoccupati, mirando a fornire concrete opportunità di reinserimento nel mondo del lavoro, ma anche agli studenti delle scuole superiori che possono imparare una professione frequentando i corsi biennali dell'Its Marco Polo di Venezia. Il portale lavorareinporto.it è suddiviso in tre aree che corrispondono ai tre passi necessari per iniziare a lavorare nel porto. La scelta della professione, innanzitutto, con una serie di video interviste ai lavoratori che consentono di scoprire quali sono le competenze richieste; la scelta del percorso formativo e, infine, la scelta delle prime esperienze in porto, dove reperire i contatti di aziende operanti al porto di Venezia e tutta la modulistica necessaria per avviare esperienze di alternanza scuola-lavoro e progetti formativi in azienda.



Nuova erosione «ma i lavori sono imminenti»

► Federconsorzi annuncia: **LA MAREGGIATA HA
 «Pennelli, ci hanno detto
 che si riparte entro il mese»** **PRODOTTO DANNI
 LIMITATI. IN PROGRAMMA
 OTTO OPERE DI
 CONTENIMENTO NELLA
 ZONA PINETA**

JESOLO

Vento di scirocco, nuova erosione sulla spiaggia di Jesolo. Le raffiche di vento di domenica scorsa hanno lasciato nuovamente il segno, soprattutto nella zona della pineta dove le onde hanno fatto sparire altra sabbia. Rispetto al passato in modo più contenuto, ma tra gli operatori turistici di questa zona la preoccupazione non manca, anche perché il timore è sempre quello di registrare altre mareggiate durante l'inverno.

Per questo Federconsorzi sta monitorando costantemente la situazione effettuando sopralluoghi quotidiani sulla spiaggia. «Ad oggi rispetto a quanto sta accadendo in altre regioni italiane - commenta Renato Cattai, presidente di Federconsorzi - possiamo definirci dei privilegiati. Domenica scorsa il vento di scirocco ha creato un'erosione minima, quasi fisiologica visto il periodo e in ogni caso le dune di sabbia che abbiamo alzato nei giorni scorsi sono rimaste intatte. E' ovvio che siamo preoccupati per quanto potrà accadere nei prossimi mesi. Per questo ribadiamo che l'intervento per la realizzazione dei nuovi pennelli a mare, che dovrebbero permettere di limitare l'effetto dell'erosione, è indispensabile. Ci è stato detto che i lavori riprenderanno in novembre, ci auguriamo che sia effettivamente così e di vedere

quanto prima gli operai al lavoro sull'arenile».

Ad essere realizzati, nel tratto di mare antistante la spiaggia della pineta, saranno infatti otto nuovi pennelli a mare, sei dei quali legati all'accordo di programma pubblico-privato "Aldabra", avviato già nel 2012 e firmato lo scorso maggio tra Regione, Città metropolitana di Venezia e Comune. In questo contesto uno dei pennelli sarà dotato anche di un chiosco, diventando per questo motivo di attrazione per la zona. Sempre nella stessa zona di arenile saranno realizzati gli altri due, in questo caso a carico direttamente della Regione che concluderà l'intervento avviato lo scorso anno con la realizzazione di nuovi pontili e il restauro di altri insabbiati nel corso degli anni. Dai banchi di opposizione a sostenere l'intervento è anche Lucas Pavanetto, consigliere della lista "Jesolo Bene Comune": «Per quanto ci riguarda stiamo tenendo sotto controllo la situazione monitorando la spiaggia giorno dopo giorno - spiega - . Stiamo aspettando l'attuazione dell'accordo di programma per la messa in opera dei nuovi sei pennelli a mare che permetteranno se non di risolvere definitivamente il problema, quantomeno di dare una prima risposta importante limitando il fenomeno dell'erosione marina».

G.Bab.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MAREGGIATA
 Un'immagine della spiaggia di Pineta dopo l'ultima mareggiata



DOSSIER BANKITALIA

Strade e ferrovie insufficienti, il Fvg si ritrova ai livelli del Sud

Passano gli anni, e i decenni, ma i distacchi rimangono. È il caso delle infrastrutture, fattore chiave della mobilità e anche della competitività. A fotografare il ritardo maturato dal Friuli Venezia Giulia è la Banca d'Italia nel rapporto - che sarà presentato il 7 novembre - dal titolo "L'economia delle regioni italiane: dinamiche recenti e aspetti infrastrutturali".

DEL GIUDICE / PAG. 19

IL DOSSIER

Infrastrutture, Fvg come il Sud Insufficienti strade e ferrovie

La fotografia nell'ultimo rapporto della Banca d'Italia sull'economia delle regioni Siamo fra le tredici realtà "sfortunate" assieme all'Alto Adige e alla Val d'Aosta

Il gradino più alto conquistato solo dal Porto di Trieste per tonnellate di merce

Lunghi i tempi per la realizzazione delle opere: per l'A28 ci sono voluti 30 anni

Svantaggio che impatta sulla competitività del territorio e anche delle imprese

Elena Del Giudice

UDINE. Passano gli anni, e i decenni, ma i gap rimangono. È il caso delle infrastrutture, fattore chiave della mobilità e anche della competitività. A fotografare il ritardo maturato dal Friuli Venezia Giulia è la Banca d'Italia nel rapporto - che sarà presentato il 7 novembre - dal titolo "L'economia delle regioni italiane: dinamiche recenti e aspetti infrastrutturali". Nel documento vengono indicate le tredici regioni italiane, buona parte delle quali nel Centro e nel Sud del Paese, dotate di strade, autostrade, ferrovie e aeroporti qualitativamente e quantitativamente insufficienti, tali da rendere le loro città e paesi meno accessibili di quel che accade nelle altre regioni italiane. Bene nel novero delle 13

"sfortunate", c'è tutto il Mezzogiorno e, insieme a lui, anche il Friuli Venezia Giulia insieme all'Alto Adige e la Val d'Aosta.

Nel contesto europeo l'Italia non è messa benissimo, ed è in posizione da mezza classifica con il proprio indice di dotazione infrastrutturale, ben al di sotto del Belgio, al vertice, o di Olanda, in seconda posizione, Regno Unito, Svezia, Francia Austria, Danimarca. L'Italia è nona, davanti a Repubblica Ceca, Ungheria, Finlandia...

All'interno del Paese il Friuli Venezia Giulia è in nona posizione, con indicatori, rispetto alla media europea, tutti al di sotto della media. Vero che non siamo i soli, ma non sempre dare un'occhiata a chi sta peggio è utile a qualcosa, salvo che al morale.

Ma che cosa manca per adeguare il territorio?

Sotto l'aspetto della mobilità stradale, nel raffronto con le altre regioni, il Fvg è inserito nella fascia indice da 61,81 a 96,60, lo stesso dell'area costiera del Veneto, parte del Piemonte e della Toscana, parte del Lazio e buona parte della Puglia. Le cose cambiano considerando l'indice di mobilità legato alle infrastrutture ferroviarie dove la fasce di appartenenza è quella tra 85,75 e 101,51, vicina ma non coinci-



dente con le aree dei grandi snodi ferroviari come Bologna, Verona, Milano, Roma, Napoli...

Se 14 sono le regioni sotto-infrastrutturate, 7 superano invece la media Ue. Si tratta del Lazio, della Lombardia, dell'Emilia Romagna, del Piemonte, del Veneto, della Toscana, della Liguria.

Il problema del Mezzogiorno, oltre ovviamente alla carenza di infrastrutture, sta nella capacità di spesa delle risorse che - invece - ci sono. Esu livelli decisamente superiori a quelle destinate alle Regioni del Nord, dove - rileva Banca d'Italia - un quinto delle risorse riguarda interventi di importo inferiore a 100 mila euro, contro i 5 milioni delle Regioni del Sud.

Avere una dotazione infrastrutturale adeguata, è un fattore di sviluppo oltre che di competitività per le imprese insediate in un determinato territorio: più agevole è trasferire le merci via gomma piuttosto che ferrovia piuttosto che mare, maggiore è la capacità di competere delle imprese, perché il costo del trasporto inevitabilmente si riverbera sul costo del prodotto. Un assunto su cui tutti sono d'accordo ma che si scontra con la capacità-volontà di superare i gap infrastrutturali esistenti sul territorio. E negli anni la velocità di intervento sulle infrastrutture non è certo stata da Guinness. Un esempio su tutti il completamento della A28 che tra progettazione e inaugurazione ha richiesto oltre trent'anni. E benché i cantieri proseguano a tappe forzate, i lavori per la terza corsia della A4 richiederanno ancora un po' prima di essere conclusi. —

 BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Nella foto la costruzione del ponte sul Tagliamento nell'ambito dei lavori per la terza corsia della A4



LE SFIDE

L'autostrada da Cimpello a Gemona tra le priorità

UDINE. Se ne parla da decenni, ma continua a fermarsi davanti ai campi. Parliamo della Cimpello-Sequals-Gemona, logico prolungamento della Pedemontana Veneta e asse alternativo ad un tratto della A4 per il traffico che dal centro e nord Italia è diretto verso l'Austria. Ma è anche un asse di collegamento tra la pedemontana pordenonese e la grande viabilità.

Arteria contestata, la Cimpello-Sequals è oggi una strada provinciale di scorrimento a due corsie che connette la A28 con lo spilimberghese e il mania-ghe (quest'ultimo ancora abbastanza marginale rispetto all'arteria). In attesa del completamento del raccordo con Dignano e la realizzazione di un nuovo ponte (o l'allargamento di quello esistente), consente anche il collegamento con la provinciale verso San Daniele e Gemona. Per gli industriali di Udine e di Pordenone trasformare quest'asse in una vera e propria autostrada, dev'essere una delle priorità della Regione, anche per evitare che il traffico che verrà dirottato sul Fvg una volta che la Pedemontana Veneta sarà completata, non finisca con l'intasare la viabilità ordinaria - e già sofferente - della nostra regione. Ma l'idea non trova solo sponsor. Al di là delle associazioni imprenditoriali, come Confindustria o Confartigianato (nel pordenonese da sempre a favore), ci sono anche i contrari, coloro che temono una devastazione ambientale come conseguenza della realizzazione dell'asse. Altra annosa questione, è il collegamento Udine-Pordenone, oggi vera e propria via Crucis. —



MOSE E PROVVEDITORE

Tre candidati dal ministro le nomine in settimana

Francesco Sorrentino, Fabio Riva e Cinzia Zincone: tre nomi, due posti di commissario Mose e Provveditore. Nomine vicine. VITUCCI / PAG.18

I NODI DELLA SALVAGUARDIA

Mose, il ministro convoca a Roma i tre candidati Nomine in settimana

Colloqui al ministero con Fabio Riva, Francesco Sorrentino
Cinzia Zincone. Vacanti i posti di provveditore e commissario

I due dirigenti in servizio a Venezia i più accreditati per la nuova governance

Alberto Vitucci

Tre nomi per due posti. Ma in *pole position* a quanto pare, ci sarebbero i due dirigenti del ministero oggi in servizio al Provveditorato, Francesco Sorrentino e Cinzia Zincone. È ormai imminente la nomina dei nuovi vertici del Provveditorato alle Opere pubbliche del Triveneto e del commissario «Sblocca cantieri» da parte del ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Ieri mattina a Roma il ministro ha incontrato, come aveva promesso, i candidati prescelti. Dalla rosa ora dovrà scegliere chi nominare.

Colloqui di circa un quarto d'ora. Nelle sale del ministero di Porta Pia sono stati convocati Fabio Riva, ex responsabile dell'Ufficio salvaguardia in laguna prima dello

scandalo Mose; Cinzia Zincone, dirigente amministrativo e vice degli ultimi tre provveditori, oggi provveditore facente funzioni; e Francesco Sorrentino, ingegnere da molti anni in laguna, responsabile dell'Ufficio contratti. Sono loro i tre rimasti in pista sui 32 candidati che avevano presentato la richiesta. «Decideremo la prossima settimana», aveva annunciato il ministro in vista a Venezia. E la decisione adesso sembra imminente. Nel corso del breve colloquio con Sorrentino e Zincone, il ministro ha chiesto conto del blocco della movimentazione del Mose, sospesa per decisione degli amministratori straordinari dopo aver verificato vibrazione anomale della struttura. De Micheli si è dunque dimostrata molto informata della situazione. «Le nomine nei prossimi giorni», ribadiscono dal ministero.

Ma la rosa ora sembra più che mai ristretta. Si cerca un

«tecnico», in grado di poter condurre il Mose a compimento e superare le tante difficoltà emerse negli ultimi anni. Il commissario «Sblocca cantieri», legge votata in luglio dal governo Conte sostenuto da Cinquestelle e Lega, uno degli ultimi provvedimenti di quell'esecutivo, dovrebbe «sveltire» le procedure per portare la grande opera a compimento. Problemi che non sono affatto risolti.

Dovrà lavorare insieme ai due amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova (Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola) nominati dall'Anac (Autorità nazionale Anticorruzione) e dal pre-



fetto di Roma nel 2014, all'indomani degli arresti per lo scandalo Mose. I due commissari dell'Anac non sono di nomina politica, a differenza dello Sblocca cantieri che attende la firma del presidente del Consiglio. La seconda cassella da riempire è quella del nuovo provveditore alle Opere pubbliche. Il 1 settembre è andato in pensione Roberto Linetti, che aveva gestito le ultime fasi della grande opera. Linetti è stato nominato consulente dal direttore generale del ministero. Ma la nomina non è ancora esecutiva, perché la Corte dei Conti ha chiesto chiarimenti.

Per la poltrona di provveditore adesso sembrano in ballo Sorrentino e Zincone. Nelle prossime ore si sarà stabilita con chiarezza la nuova *governance* del Mose. Compito arduo, quello di portare a termine l'opera travolta dagli scandali e dalle difficoltà tecniche. Il cronoprogramma prevede la consegna dell'opera collaudata il 31 dicembre 2021. Ma c'è ancora tanta strada da fare. Si dovrà stabilire intanto come ovviare a tutte le «criticità» segnalate. Poi la gestione e la manutenzione, dal costo di almeno 100 milioni di euro l'anno. Infine il soggetto gestore e il destino del Consorzio Venezia Nuova, concessionario unico creato nel 1984 con la seconda legge Speciale per realizzare il Mose. —

BY NC ND AL CU NI DIRITTI RISERVATI



Cinzia Zincone



Francesco Sorrentino



Prova e collaudo per le paratoie di Chioggia

L'ANNIVERSARIO DEL 1966

Mose infinito prove rinviate mancano le «staffe»

Prove del Mose rinviate «a data da destinarsi». Doveva essere l'alzata spettacolare di tutte le 19 paratoie di Malamocco, nell'anniversario della grande alluvione. Invece vibrazioni impreviste delle tubazioni sott'acqua hanno convinto il commissario straordinario Francesco Ossola, ingegnere responsabile della parte tecnica del Consorzio, a sospendere la prova. Dai primi report dei tecnici sembra che lo sbalzo di pressione tra l'immissione di aria nei tubi (nella fase di sollevamento delle paratoie dal fondo) e il carico d'acqua per il loro ritorno nei cassoni abbia provocato le vibrazioni. «Niente di grave», dicono i tecnici. Ma il persistere del fenomeno avrebbe anche potuto causare una rottura dei tubi sott'acqua con il conseguente allagamento con acqua salata dei corridoi nei cassoni e degli impianti elettrici. Adesso si dovranno aggiungere alcune staffe per cercare di eliminare il nuovo guaio scoperto. Intanto dall'*Aqua grande* del 4 novembre 1966 sono passati 53 anni. E i sistemi di difesa non sono ancora ultimati. —

A.V.



Posa dell'ultima paratoia



PORTO

Nasce il sito per chi vuole lavorare nella logistica

E' nato il sito www.lavorareinporto.it realizzato dall'ente di formazione dell'Autorità di Sistema Portuale che offre una panoramica sul mondo del lavoro portuale e in generale della logistica accompagnando chi cerca un'occupazione nella scelta della professione e del percorso formativo necessario.



Passante verde, gli agricoltori: «Aspettiamo Cav»

Passante verde, nuovo caso. A dieci anni dall'apertura del tratto sull'A4, dopo le prime piantumazioni non si è più fatto niente sul fronte ambientale. «Siamo in attesa da quasi due anni che Cav si faccia viva, senza risultato», commentano le associazioni degli agricoltori, pronte a trattare con la concessionaria. La prospettiva potrebbe essere quella dei terreni privati dati in affitto, con la possibilità di vendita del legname prodotto. FURLAN / PAGINE 22 E 23

Le barriere attese da dieci anni

Terreni in affitto e soldi dal legname Il Passante Verde cerca uno sbocco

Cav è alla ricerca del giusto inquadramento giuridico
Interessata un'area di 400 ettari sui 32 chilometri

Fasce alberate da ambo i lati dell'A4 coinvolgendo i proprietari dei terreni
Francesco Furlan

Un avviso pubblico di manifestazione d'interesse, da pubblicare con il coinvolgimento dei Comuni e delle associazioni di categoria, per raccogliere le adesioni degli agricoltori proprietari dei terreni disposti a partecipare al progetto del Passante Verde. Con l'impegno a vincolare l'uso dei terreni per alcuni anni: nei mesi scorsi si ragionava di una ventina d'anni, ma nella bozza potrebbero essere meno. Ad esempio fino al 2032, quando scadrà la concessione per la gestione del Passante di Mestre. È questa l'ipotesi al quale sta lavorando Cav (Concessioni autostradali Venezia) per la realizzazione del Passante verde, progetto fermo da anni nei rapporti tra Cav, Regione e ministero dei Tra-

sporti, in attesa della migliore forma giuridica da trovare nella stesura della bozza di convenzione. Cav, interpellata, preferisce non dire nulla, rinviando la spiegazione del progetto a quando sarà definito nei dettagli. Un'attesa che però dura da anni.

IL PROGETTO

Di Passante Verde si parlava già più di dieci anni fa quando, per primi, furono quelli della Coldiretti a presentare un ambizioso progetto per realizzare una serie di barriere verdi intorno ai 32 chilometri del tracciato dell'A4, che taglia in due l'area del Miranese. Nell'euforia per l'apertura del Passante - che serviva a liberare l'ormai ingestibile imbuto della tangenziale di Mestre - il Passante verde venne chiuso in un cassetto, rinviato. A rispolverarlo, in una forma diversa, è stata la presidenza di Luisa Serato, già nel Cda della Padova-Venezia e dall'ottobre del 2015 ai vertici di Cav. Il

progetto di Passante Verde si estende su un'area di 400 ettari con l'obiettivo di far crescere un bosco di pianura per una larghezza di 40 metri per lato lungo i 32 chilometri del Passante. Terreni di proprietà degli agricoltori, con i quali bisognerà pur trovare un accordo.

LA CONSULENZA

Un percorso per il quale la società ha deciso di chiedere un sostegno ad alcune figure esterne. Da ottobre 2016 la società sta lavorando con la consulenza per la progettazione tecnico-ambientale di Andrea Ballarin. E con la consulenza, dallo scorso anno, di Franco Pelizzer. L'ordinario di diritto



amministrativo prima all'università di Ferrara e poi a Bologna, ex assessore ai trasporti della giunta Guazzaloca a Bologna, è un esperto di concessioni, appalti pubblici e urbanistica. Aspetti che si intrecciano nel progetto del Passante Verde. Per questo ha aiutato Cav a costruire la cornice giuridica nella quale instradare il progetto del Passante verde, nel rapporto con i vari enti interessati alla sua realizzazione. E anche se Cav non vuole scoprire le carte, è possibile tracciare il percorso.

AVVISO PUBBLICO

Si va verso l'avviso pubblico di manifestazione d'interesse quindi. I proprietari dei terreni potranno quindi aderire alla proposta mettendo a disposizione i loro

terreni, vincolando la piantumazione di essenze (mese a disposizione da Cav attraverso Veneto Agricoltura, con uno stanziamento stimato intorno ai 3-4 milioni di euro) per un numero sufficiente di anni a non pregiudicare la bontà del progetto. L'agricoltore potrebbe così trarre reddito dall'affitto pagato da Cav e dall'utilizzo e dalla vendita del cippato (il legno di tronchi e rami ridotto in scaglie e venduto). All'orizzonte c'è la realizzazione di un Consorzio per riunire tutti gli agricoltori che parteciperanno al progetto. Inoltre: Cav a quanto pagherà per l'affitto del terreno? Anche se una proposta non è ancora stata formalizzata agli agricoltori da parte di Cav girano un po' di cifre, anche

per vedere l'effetto che fa. E c'è chi parla di circa 400-450 euro all'ettaro all'anno. Somma da integrare con il reddito del cippato.

ESPROPRI

Ipotesi circolata, ma che sembra essere passata in secondo piano, anche perché troppo onerosa per le casse di Cav. Per la realizzazione del Passante, con la procedura commissariale gestita da Silvano Vernizzi, nella maggior parte dei casi gli espropri sono stati pagati in fretta e molto bene, e non a caso i contenziosi sono stati pochissimi. Difficilmente le imprese agricole potrebbero accettare un valore inferiore a quello riconosciuto più di dieci anni fa. —

© BY NOND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LA SOCIETÀ

La concessionaria Anas-Regione con un utile di 23,4 milioni di euro

La Cav (Concessioni autostradali Veneto) è la società concessionaria dell'A4 tra Venezia e Padova e del Passante di Mestre. Per il 50% è della Regione, per il 50% di Anas, che esprime l'amministratore delegato. L'attuale Ad della società è Ugo Dibennardo che l'anno scorso era in ballo per diventare presidente di Anas. E' arrivato a Cav nel febbraio del 2019. Presidente di Cav, al secondo mandato, è invece Luisa Serato. Il bilancio del 2018 si

è chiuso con un utile di 23,4 milioni di utile e con una riflessione, all'orizzonte, che riguarda la realizzazione di una "holding" del sistema viario veneto. L'esercizio 2018 di Cav si è chiuso con un valore della produzione è pari a 162,9 milioni di euro (158,9 milioni un anno fa) con un aumento di 4 milioni (+2,5%) rispetto al 2017. Anche i dati di traffico continuano a registrare aumenti, soprattutto per ciò che riguarda i mezzi pesanti.

HANNO DETTO

Luisa Serato

E' la presidente di Cav. Società che, interpellata, ha deciso di rinviare il punto di vista della concessionaria sullo stallo del Passante Verde.



Giovanni Pasquali

Il direttore di Coldiretti, l'associazione di categoria più rappresentativa: «Il Passante Verde va fatto, la nostra disponibilità c'è, troviamo un'intesa».



Maria Rosa Pavanello

Il sindaco di Mirano Maria Rosa Pavanello: «Non c'è immobilismo ma i progetti procedono a rilento, non con il ritmo che era stato previsto».



INUMERI

32

I chilometri del Passante di Mestre che taglia in due il Miranese e attraversa alcuni comuni della Marca. L'opera fu costruita, con procedura commissariale, dieci anni fa per liberare la tangenziale di Mestre.

400

Gli ettari sui quali si dovrebbe sviluppare il progetto del Passante Verde. Quattrocento ettari lungo i 32 chilometri. Terreni di proprietà degli agricoltori che dovranno essere coinvolti nel progetto.

2

Gli anni passati da quando, il 6 novembre del 2017, venne piantato il primo albero, a Scaltenigo, che doveva dare l'avvio al Passante Verde 2.0. In questi due anni però non ci sono stati più rapporti con i rappresentanti degli agricoltori.



Traffico sul Passante di Mestre all'altezza del casello di Spinea. Da tempo si attendono le mitigazioni ambientali

DA VENETO STRADE ALL'ANAS SCAMBIO FERMO A PALAZZO CHIGI

SALMASO / A PAG. 15

LA SVOLTA DOPO L'ADDIO DI TONINELLI

«Conte firmi l'intesa Anas-Veneto Pronti sette appalti per 85 milioni»

L'assessore De Berti: il dossier sulla riclassificazione della rete stradale è bloccato a Palazzo Chigi

**1800 chilometri
così suddivisi: 700
regionali, 700 statali e
gli altri 400 provinciali**

**Il Pd va all'attacco:
è un passo indietro
rispetto alla richiesta
di autonomia**

Albino Salmaso

VENEZIA. Quanto può valere una firma? 85 milioni di euro, già stanziati da Anas e Veneto Strade per sette gare d'appalto bloccate perché manca la sigla ufficiale di Palazzo Chigi al decreto che riclassifica la viabilità. Non è un dispetto della burocrazia romana se la partita dell'autonomia del Veneto s'intreccia con quella del federalismo stradale alla rovescia: 33 "arterie d'asfalto" grandi e piccole piene di buche che Zaia ha restituito all'Anas, ai tempi del manager Armani e del ministro Delrio. Non stiamo parlando di Pedemontana o di terza corsia A4 Venezia-Trieste o della Valdastico Nord da completare, ma della rete di 1800 chilometri così suddivisa: 700 regionali, 700 statali e gli altri 400 provinciali con una convenzione ad hoc per Belluno.

Dopo 14 mesi di incontri a Roma con lo staff del ministro grillino Toninelli, l'assessore Elisa De Berti ha tagliato il traguardo e ora lancia un appello al premier Conte: «Il dossier per la riclassificazione della viabilità del Veneto è fermo a Palazzo Chigi da metà luglio, dopo il via libera delle commissioni parlamentari. Manca solo la firma del professor Giuseppe Conte. Non è mia abitudine sollevare polemiche, ma credo che si debba passare dalle parole ai fatti concreti. Ad agosto c'è stata la crisi Lega-M5s, a settembre è nato il nuovo governo, ad ottobre

hanno presentato la Finanziaria e abbiamo portato pazienza. Ora credo ci siano tutte le condizioni per firmare il Dpcm con la riclassificazione della rete, che continuerà ad essere gestita da Veneto Strade d'intesa con Anas», spiega l'assessore.

Perché il premier Conte non firma? A Roma, radio Lega dice che si rischia un altro braccio di ferro stile bozza "autonomia-Stefani". A tirare il freno a mano fino ad agosto è stato Danilo Toninelli per nulla convinto di consegnare all'Anas le vecchie statali che Galan e Zorzato avevano trasferito a Veneto Strade 15 anni fa, con un atto di autentico federalismo con la riforma Bassanini e la gestione di Silvano Vernizzi, uno dei padri del Passante di Mestre e della Cav. I dirigenti del Mit hanno bloccato Elisa De Berti con un ragionamento banale: perché mai Anas si dovrebbe accollare la gestione della rete veneta quando Zaia vuole la devolution non solo delle strade ma anche delle ferrovie regionali, con la sua proposta di autonomia differenziata stile 23 materie?

Caduto Toninelli, al Mit si respira aria nuova, con il ministro Paola De Micheli che ha già incontrato il governatore della Lega, mentre con il sottosegretario Variati ha ripreso in mano il filo della Tav Brescia-Padova e della Valdastico. Ma la cessione di sovranità all'Anas è o non è un passo indietro sulla strada del federalismo? «No, affatto. Non faccia-

mo la politica del gambero. Lo so che il Pd si diverte con le sue analisi strampalate. Ora sono di nuovo al governo e a guidare l'Anas c'è l'ingegner Simonini che il M5S ha voluto al posto di Armani, scelto da Renzi e Delrio. L'autonomia resta sempre un miraggio nel deserto della politica, mentre il Veneto continua a regalare ogni anno 15 miliardi tasse a Roma. In attesa della legge quadro di Boccia sui Lpe e del via libera del Parlamento, siamo convinti che il governo debba investire parte di quei 15 nostri miliardi per asfaltare le strade venete. Noi siamo pronti. Ci sono sette progetti con assoluta priorità: l'elenco l'ho spedito il 7 febbraio scorso al manager Simonini. Stiamo parlando della Padana inferiore e superiore, della Galleria Pala Rossa a Lamon e del Bellunese. Tirate le somme siamo a 85 milioni. Il Pd lancia accuse ma prende un abbaglio: manca solo la firma del premier Conte, Anas deve solo fare la gara d'appalto e impegnare i soldi. Capito? Veneto Strade ha aggiornato gli esecutivi: Pd e 5Stelle ora facciano la loro parte a Roma». —

BY NENDAL CUNO DIRITTI RISERVATI



CIFRE E DATI

Ecco gli interventi in attesa del via libera di Palazzo Chigi

50

50 milioni è l'investimento previsto per il primo stralcio funzionale della Padana Inferiore, nel tratto fra Este e Legnago. Se ne parla da 40 anni e i sindaci della zona ritengono fondamentale completare la connessione tra Carceri e il casello della Valdastico sud a Santa Margherita d'Adige: ora chi esce dall'autostrada si trova in aperta campagna. La Padana inferiore è un'arteria fondamentale per collegare il Veronese con il Rodigino e la Bassa padovana.

24

Il progetto del secondo stralcio della Grezzanella a Villafranca di Verona è pronto da tempo: si tratta di investire altri 24 milioni di euro già disponibili.

20

L'intervento è ambizioso, atteso da decenni dal Bellunese e dal Trentino: si tratta della galleria Pala Rossa a Lamon. Si parte con una spesa di 20 milioni di euro, 17 dei quali arrivano dai fondi di confine e dalla Provincia autonoma di Trento. Stiamo parlando della regionale 50 del Grappa e del Passo Rolle, una delle zone turisticamente più pregiate con il parco naturale.

3,5

Altri 3,5 milioni sono previsti per l'innesto tra la statale 48 delle Dolomiti e la provinciale 532 ad Auronzo di Cadore: anche questa è un'opera di assoluta priorità per garantire una viabilità efficiente al Bellunese, in vista dei mondiali 2021 di sci a Cortina d'Ampezzo e nelle valli.

1

Per completare la rotatoria dell'ospedale di Dolo basta 1 milione: a quando l'appalto?



L'assessore Elisa De Berti durante un vertice a palazzo Balbi con gli amministratori di Treviso

Provincia e trasporti

Raffaella De Col
dirigente PatPronti 59 milioni
per elettrificare
i treni in Valsugana

TRENTO. Via libera anche all'interramento della linea ferroviaria nel capoluogo, ma i sindaci a nord e sud vogliono essere coinvolti.

> Gianpaolo Tessari a pagina 24



Fugatti: «Pronti 59 milioni per elettrificare la Valsugana»

La partita dei trasporti. Il governatore: «Lunedì a Trento vertice con Rfi per stabilire i tempi»
Via libera all'interramento ferroviario in città ma i sindaci a nord e sud vogliono essere coinvolti

HANNO DETTO



Giusto che i territori dicano la loro e adesso la palla passa proprio ai Comuni sulle nuove tratte

Maurizio Fugatti

GIANPAOLO TESSARI

TRENTO. La Provincia ha pronti 59 milioni di euro per l'ambizioso progetto di elettrificazione della ferrovia della Valsugana: «Sì, le risorse ci sono e lunedì prossimo chiederemo ai vertici di Rfi (che saranno a Trento) di mettere nero su bianco la tempistica per l'intervento» conferma il governatore Maurizio Fugatti.

Dunque sono giorni importanti per il futuro dei trasporti in Trentino: tra il vertice della settimana prossima, cui prenderà parte l'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana Maurizio Gentile, e la riunione di ieri dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero. Ieri è stato dato il via libera all'interramento della ferrovia a Trento e al contemporaneo bypass del capoluogo. Passaggio atteso e messo in agenda da tempo: tra 180 giorni si potrà dare il via alla progettazione con la possibilità di vedere i cantieri aperti nel 2023.

Ma prima di vedere dove e come ci sarà il bypass occorre dire che i sindaci a nord e sud della città, è previsto analogo intervento anche a Rovereto, hanno lamentato di non essere stati coinvolti: «Ma questo è avvenuto solo perché non erano in discussione dei progetti sui loro territori. Ora che la parte su Trento è stata decisa, si passerà alle altre tratte con un ovvio coinvolgimento delle amministrazioni interessate» osserva il presidente della Provincia Fugatti.

Ieri all'Osservatorio è stato approvato il lavoro fatto su Trento, ovvero il bypass della città e l'interramento. Un progetto che non influenza né la parte a monte né la parte a valle: verrà interrata la ferrovia storica sulla città dallo scalo Filzi sino a dopo il sottopasso del Muse, con la realizzazione della stazione interrata dove c'è quella attuale. Prima dell'interramento occorrerà fare il bypass, con il passaggio sotto alla collina partendo sempre dallo scalo Filzi e uscendo dopo Mattarello.

Sulla parte a nord e a sud della città si è condiviso di utilizzare lo stesso metodo, gruppo di lavoro tra le amministrazioni e Rfi: anzi due, uno per la parte a nord della città, l'altro per quella a sud. Prendendo in considerazione tutto quello che è stato fino ad ora.

L'accordo, di durata decennale, coinvolge la Provincia di Trento, i sindaci dei Comuni di Tren-

to, Rovereto, Ala, Avio, Besenello, Calliano, Faedo, Giovo, Lavis, Mori, San Michele all'Adige, Trambileno, Vallarsa, Volano, i presidenti delle Comunità di Valle Rotaliana Konisberg e della Vallagarina, oltre che rappresentanti di Rfi e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'11 novembre, oltre alla firma di un atto aggiuntivo al protocollo, a partire dalle 14.30, nel Palazzo della Provincia, si terrà su queste tematiche un incontro pubblico, alla presenza, oltre che del presidente Fugatti e del sindaco di Trento Alessandro Andreatta, dell'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile. La presenza a Trento dei vertici di Rfi, sarà l'occasione per analizzare le prospettive future della mobilità ferroviaria in Trentino, approfondendo il quadro a livello di Corridoio del Brennero, il progetto di circosollazione ferroviaria della città capoluogo e il futuro della ferrovia della Valsugana, con il progetto di elettrificazione e del collegamento con il bellunese. Il treno pare avviato.





• La ferrovia della Valsugana potrà essere elettrificata: la Provincia ha accantonato 59 milioni di euro per questo progetto



• L'Osservatorio per il Corridoio del Brennero ieri in Provincia