

Rassegna del 15/11/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

15/11/2019	Repubblica Venerdì	59	Il numero - 62 miliardi di euro	Sarno Marco	1
SCENARIO					
15/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7	Intervista a Alberto Scotti - L'inventore dell'opera «Studiata per fermare l'improvviso sciocco»	Zorzi Alberto	2
15/11/2019	Gazzettino	4	Tutti i misteri del Mose - Il Mose infinito: conflitti, pasticci e personalismi	Scalzotto Davide	3
15/11/2019	Gazzettino	5	Intervista a Alberto Scotti - «Ritardi? Per gli errori e non per le tangenti»	Vittadello Raffaella	6
15/11/2019	Gazzettino	15	Strade venete: una scia di 311 morti	Ianuale Raffaella	8
15/11/2019	Gazzettino	6	Un'"austriaca" per mettere in riga il Mose	Francesconi Paolo	10
15/11/2019	Gazzettino	26	Lettera . Ma neanche il Mose sarebbe servito	De Porti Arnaldo	12
15/11/2019	Gazzettino Belluno	15	Misurina, tre idee per parcheggiare - Strada delle Tre Cime: piovo euro	Giuseppini Gianfranco	13
15/11/2019	Gazzettino Belluno	10	Detrazioni fiscali in bilico: «Ora il "mattoni" traballa»	Trentin Alessia	15
15/11/2019	Gazzettino Padova	2	Ospedale, "battaglia" sul contratto - Ospedale Schiavonia, scontro sul contratto	Pipia Gabriele	16
15/11/2019	Gazzettino Padova	3	Policlinico del futuro: c'è un parco intorno alla nuova Pediatria	Giacon Mauro	20
15/11/2019	Gazzettino Padova	27	Lettera. Zaia, Salvini e il fallito Mose	Boscarolo Diego	22
15/11/2019	Gazzettino Venezia	18	Primo rimorchiatore a gas dopo l'okay a Venice Gnl	Trevisan Elisio	23
15/11/2019	Gazzettino Venezia	8	Marittima, banchine vuote Le crociere vanno a Trieste	E.T.	24
15/11/2019	Gazzettino Venezia	9	Ambientalisti all'attacco «Il Mose non funziona»	...	26
15/11/2019	Gazzettino Venezia	9	«La devastazione causata dai lavori alle bocche di porto»	p.gui	28
15/11/2019	Gazzettino Venezia	9	Il presidente di commissione grillino: «Le nomine? Doveva farle Toninelli»	R.Br	29
15/11/2019	Giornale di Vicenza	8	La Regione cambia i conti Ambiente: altri 6 milioni	Labruna Roberta	30
15/11/2019	Giornale di Vicenza	27	Guerra all'amianto La rimozione costa un milione di euro	Molinari Veronica	32
15/11/2019	Giornale di Vicenza	34	Nuovo ospedale Un anno e mezzo per finire i lavori	Fadda Antonella	34
15/11/2019	Giornale di Vicenza	34	Gli studenti in campo a lezione di costruzioni	A.F.	36
15/11/2019	Il Dubbio	16	Intervista ad Annamaria Furlan - «Il clima sociale è caldissimo, l'esecutivo stia attento a non sottovalutarlo» - Furlan: «Il clima sociale è caldo. Il governo non può sottovalutarlo»	Forte Carlo	37
14/11/2019	L'Amico del Popolo	17	Area Altanon, il 18 novembre apre il cantiere	...	39
15/11/2019	Left	38	Intervista a Giuseppe Milano - Se il Mezzogiorno rischia di perdere il paesaggio	Cannavale Alessandro	40
15/11/2019	Mattino Padova	25	Tasse, la stangata di novembre Da Padova 1 miliardo di euro	Sandre Riccardo	43
15/11/2019	Messaggero Veneto Pordenone	28	Casa, il mercato è in crescita Compravendite bene Pordenone	Venerus Laura	45
15/11/2019	Nuova Venezia	33	In bacino anche la Dattilo per il congresso delle Costiere	L.B.	46
15/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	7	Intervista a Giuseppe Conte - «Basta polemiche, completiamo le dighe»	Lessi Davide	47
15/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	6	M5S e Pd attaccano anche Zaia sul Mose «Governa da 20 anni sa tutto sui ritardi»	Salmaso Albino	49
15/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	4	Mose, la storia infinita Ruggine e cemento crepato alla barriera di Treporti	Vitucci Alberto	51
15/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	5	Spitz e Brugnaro commissari Mose ed emergenza - Spitz nuovo supercommissario Era consulente del Consorzio	Vitucci Alberto	53
15/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	5	Bottacin contro il Mose «Tutti a mollo anche con le paratoie alzate»	F.C	55
15/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	28	Riattivato il tutor per misurare la velocità lungo la rete di Autovie	Monforte Giovanni	56
15/11/2019	Sole 24 Ore	4	Intervista a Matteo Renzi - «Ecco la mia sfida: in gennaio sì al nostro decreto salva Paese»	Patta Emilia	57
15/11/2019	Sole 24 Ore	37	Anac: sul tetto ai subappalti valutazione caso per caso - Subappalto, Anac: via il tetto unico Decisione della Pa gara per gara	Salerno Mauro - Santilli Giorgio	58
15/11/2019	Sole 24 Ore	37	Appalti, De Micheli accelera sul regolamento unico	Salerno Mauro	59
15/11/2019	Tribuna Treviso - Nordest Economia - Top 500	38	Il mattone prosegue l'espansione	Fasan Federico	60

15/11/2019	Tribuna Treviso - Nordest Economia - Top 500	39 Carron mette i cantieri in un'app	...	62
15/11/2019	Voce di Rovigo	6 Arriva il supercommissario	...	64



IL NUMERO

a cura di **MARCO SARNO**

62

MILIARDI DI EURO

È il valore delle 749 opere pubbliche italiane bloccate per problemi burocratici: ospedali, scuole, strade e interventi per la sicurezza (Fonte: Ance)

L'inventore dell'opera «Studiata per fermare l'improvviso scirocco»

L'ingegner Scotti: «Ossola ha ragione, prima i test»

VENEZIA «Alzare il Mose l'altra sera non sarebbe stato un atto di coraggio, come ha detto qualcuno, ma di pura incoscienza». L'ingegner Alberto Scotti è il «papà» del Mose, l'uomo che l'ha progettato con i tecnici della sua Technital. Per lui quelle dighe mobili sono come tanti figlioli, ma come un padre ne conosce sia le potenzialità, che gli attuali limiti. E dunque concorda pienamente con quanto dichiarato ieri dal commissario tecnico del Consorzio Venezia Nuova Francesco Ossola al *Corriere del Veneto*: il Mose non è ancora in grado di proteggere la città in caso di un'acqua alta eccezionale.

Ingegnere, c'è chi dice che il Mose non serve a nulla e non funziona.

«Nonostante si continui a definire come opera civile, il Mose è un'opera idraulica, un impianto unico che va testato in ogni singola componente e poi per gruppi di componenti. E' un sistema complesso, ancora in corso di costruzione e di test per la raccolta di informazioni. Tentare un sollevamento completo delle barriere di fronte a questa "ignoranza" sarebbe un errore».

Non è che il Mose non si può alzare perché ad ogni sollevamento ci sono dei problemi? L'ultimo è stato quello delle tubazioni che vibrano.

«Molti si scandalizzano per il fatto che nel corso dei test si riscontrano cose che non funzionano, ma negli impianti è l'assoluta normalità. Non si tratta di un opera di calce-

struzzo, ci sono centinaia, se non migliaia, di componenti messi insieme, che arrivano da tutte le parti del mondo. Non è che si monta e funziona tutto: almeno il 20 per cento degli oggetti vanno rivisti, adeguati, ci sono piccole anomalie che non sono degli errori, ma che nel loro insieme possono però creare una situazione di pericolo».

Il commissario Ossola ha parlato poi del software, che va settato in condizioni reali.

«Il software viene preparato in ufficio, poi installato, ma quando uno lo applica in concreto si accorge che deve fare decine di modifiche. La messa a punto deve avvenire passo per passo».

Ma se si fosse voluto alzare il Mose, sarebbe stato possibile farlo martedì sera? Qualcuno dice che mancano i compressori.

«Di compressori ce ne sono tre per schiera, ma al momento ne è collegato solo uno, mentre i cablaggi degli altri due sono in corso. Le paratoie si possono alzare, ma con un solo compressore la potenza è meno adeguata e ci si mette più tempo rispetto alla mezz'ora di progetto. Nei test ci abbiamo messo 4-5 ore, ma anche perché tenevamo sotto controllo tutti i parametri».

La marea dell'altra sera è stata molto repentina, con un innalzamento dell'acqua di 60 centimetri in due ore. Il Mose funzionerà anche in queste condizioni estreme?

«Assolutamente sì. Una

delle questioni più complesse nella gestione del Mose è la previsione della marea associata al momento del sollevamento delle paratoie, ma il nostro sistema è in grado di gestirla senza problemi. L'altra sera c'è stata una "botta" di scirocco non prevista da nessuno che ha sballato tutto, ma a prescindere dai capricci del meteo saremmo stati in grado di chiuderlo al momento giusto. I protocolli dicono infatti di sollevare con 110 centimetri di acqua alta, ma a seconda delle condizioni possiamo decidere di iniziare ad alzarlo prima o dopo: a 100 centimetri, o anche a quota 90».

Che cosa risponde a chi dice che questo progetto è sbagliato e che sarebbe stato meglio sceglierne un altro?

«Sono solo parole. L'unica ipotesi valida per controllare le acque alte normali sarebbe quella di restringere le bocche di porto: ma questo si può fare anche con il Mose, per esempio chiudendo una decina di paratoie, e noi l'abbiamo studiato molto. Si riduce la marea di 5-10 centimetri, ma questo non può funzionare per quello che è successo martedì».

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ingegnere Alberto Scotti è il «papà» del Mose, l'uomo che l'ha progettato con i tecnici della sua Technital. Per lui il Mose «non è ancora in grado di proteggere la città»



Tutti i misteri del Mose

►L'opera bloccata da conflitti e personalismi
Fermi i lavori, ma non le spese del Consorzio

►Il progettista: «I ritardi? Per gli errori, non per le tangenti». Elisabetta Spitz super-commissario

Conflitti di competenze, personalismi, norme equivocate, burocrazia dilagante. Ma anche errori, denunciati da uno degli stessi progettisti dell'opera, l'ingegner Alberto Scotti. Ecco perché il Mose è sostanzialmente

bloccato da 5 anni, nonostante sia completato al 95%. Per dare una svolta il governo ha nominato un super-commissario: Elisabetta Spitz, la ex direttrice dell'Agenzia del Demanio.

Francesconi, Trevisan, Scalzotto e Vittadello
alle pagine 4, 5 e 6



1966-2019, Venezia umiliata

Il Mose infinito: conflitti, pasticci e personalismi

►L'opera è paralizzata da rapporti difficili, norme equivocate e burocrazia dilagante

►Pochi fondi per i lavori, ma crescono le spese per il Consorzio e i consulenti

IL CASO

VENEZIA C'è un nodo da sciogliere, tra i tanti, per capire cosa imbriglia la conclusione del Mose. Ed è il rapporto tra i commissari del Consorzio Venezia Nuova e il Provveditorato alle opere pubbliche, vale a dire il braccio operativo e l'ente "politico" di controllo dell'opera che dovrebbe salvare Venezia dall'acqua alta. Rapporto basato su un equivoco di fondo: chi rappresenta, a Venezia, l'autorità statale a cui è in carico l'opera? Il Provveditorato infatti è diretta emanazione del ministero delle Infrastrutture,

re, i commissari sono stati nominati dal prefetto di Roma (nel 2015 era Giuseppe Pecoraro) su indicazione dell'Autorità anticorruzione (Raffaele Cantone) e con evidente avvallo del Governo. L'equivoco di fondo sta tutto qui. Perché in questi 5 anni di commissariamento tanto il Provveditorato quanto i commissari si sono sentiti in diritto di dire «lo Stato sono io». Da qui è nato un conflitto di competenze e di decisioni che ha fatto avanzare l'opera solo del 5 per cento in 5 anni: nel 2015 eravamo infatti all'87 per cento, oggi siamo al 92-93. per i commissari 94. Anche su questo non v'è certez-

za.

LO SCONTRO

Personalizzando lo scontro, tra il Provveditore Roberto Linetti e commissari (prima 3, oggi 2: Francesco Ossola e Giu-



sepe Fiengo) i rapporti sono sempre stati tesi. Troppo spuntate le armi del primo per imporre che si arrivasse all'obiettivo, troppo forte l'autoreferenzialità dei secondi, in forza della loro investitura dell'Anac. Così si finiva sempre con Linetti che dava indicazioni, chiedeva documenti, relazioni, stato di avanzamento lavori, relazioni sulle spese e i commissari che, stando a quanto ha sempre lamentato Linetti, rispondevano se e quando andava. In questo si sono inserite dopo poco tempo le dimissioni di Luigi Magistro dalla terna commissariale, sulle quali i possono fare solo congetture. Chi pensa male dice che probabilmente aveva immaginato come sarebbe andata a finire.

Ed è andata a finire che in 5 anni il Mose è rimasto praticamente fermo. Questo, paradossalmente, comporta però una "regressione" dello stato dei lavori, perché con il tempo l'opera si usura e ha bisogno di manutenzioni, quindi altri soldi. Un pozzo senza fondo. Il denaro, ha sempre detto Linetti, c'è e bisogna avere un piano preciso di spesa, un cronoprogramma. Viceversa i commissari ne hanno chiesto di continuo per alimentare la macchina.

E qui si innesta un secondo nodo che la nomina del nuovo super-commissario del Consorzio, Elisabetta Spitz, dovrebbe sbloccare. Perché c'è un altro equivoco di fondo, legato alla natura del commissariamento.

Dopo lo scandalo giudiziario

del Mose nel 2014, alla guida del Consorzio venne nominato l'ex deputato vicentino Mauro Fabris, con la direzione tecnica di Hermes Redi. I due cercarono di fare piazza pulita di tutto ciò che era legato al "sistema Mazzacurati", il padre-padrone del Consorzio al centro dello scandalo. La loro gestione però durò poco, perché nel 2015 Anac insediò appunto i commissari, accusando invece la gestione Fabris-Redi di non aver marcato la discontinuità con il passato.

IL RICORSO

All'epoca le imprese del Consorzio, ovviamente, non accolsero bene il commissariamento, tant'è che pensarono di ricorrere al Tar. «L'equivoco di fondo - ricorda oggi Fabris - è che il commissariamento non riguardò l'opera, ma il Consorzio. Non il ramo di azienda che si occupava solo del Mose, ma tutta la società. Cosa che non fu fatta ad esempio per l'Expo di Milano, dove tra l'altro c'erano imprese del Consorzio, come la Mantovani. In questo caso l'oggetto del commissariamento era l'opera e infatti l'Expo fu portato a termine. Il Mose invece è ancora in stallo». Tradotto: commissariando il Consorzio e non la realizzazione dell'opera, si è perso di vista il vero obiettivo e si è fatto in modo che i fondi destinati dallo Stato andassero a fare funzionare la macchina del Cvn, che doveva occuparsi anche di altri "rami" di azienda. Un esempio? Nel 2018, su 74 milioni di lavori per il Mose, 54 sono andati alla voce "lavori e altri interven-

ti", 11 per oneri tecnici (progettazione, piani di sicurezza, direzione lavori e rimborsi), 7 per attività del Consorzio e 5 per attività del servizio informativo. Per non parlare dei milioni spesi in consulenze, come quelle, ad esempio, di Mario Grillo, l'esperto in ristrutturazioni industriali, pagato 700 euro al giorno fino a un massimo di 80mila o il giuslavorista Enzo De Fusco, pagato 25mila euro che si sono sommati ai 100mila annui già stabiliti da un precedente contratto.

IL DECRETO

Ora il nuovo-supercommissario Elisabetta Spitz arriva con il poter del Decreto sbloccacantieri. Resta da vedere come si porrà con i due commissari, anche se in teoria nulla vieta un nuovo decreto del prefetto di Roma che dichiari terminata la loro missione. Nel frattempo però si tratterà di un terzo soggetto legittimato a dire «lo Stato sono io». Avendo la forza di "sbloccacantieri", in teoria, potrà imporre la volontà del governo. Che poi è quella espressa dal premier Giuseppe Conte mercoledì a Venezia: il Mose sarà finito entro la primavera del 2021. E già questo mette il cappello su quanto sostiene uno dei commissari del Consorzio, Luigi Ossola, secondo il quale non è possibile finire prima della data indicata nel bilancio: 31 dicembre 2021. C'è qualcuno, però, che è pronto a scommettere che questa data, con Elisabetta Spitz, resterà solo come voce nel bilancio del Consorzio.

Davide Scalzotto

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LO SCONFORTO NELLA CITTA

La disperazione di un pescatore che in segno provocatorio si è messo un cappio al collo

PELLESTRINA



Le idrovore a pieno regime per aspirare le ondate d'acqua che hanno invaso la città e le isole

PELLESTRINA





SIMULAZIONE La riproduzione del funzionamento delle dighe mobili in caso di marea fuori norma



1966-2019, Venezia umiliata

«Ritardi? Per gli errori e non per le tangenti»

► Parla l'ingegnere milanese Alberto Scotti, ► «Baita ci vietava di andare in cantiere. uno dei progettisti delle barriere mobili Alcuni manufatti sono sbagliati: chi paga?»

L'INTERVISTA

VENEZIA «Il problema del Mose non sono state le tangenti. Se anche ci fossero state, ma fossero stati fatti i lavori a regola d'arte e si fosse trovato il modo di rimediare agli errori compiuti, oggi non saremmo ancora qui». È il parere di Alberto Scotti, ingegnere marittimo milanese di 73 anni che è uno dei padri progettisti del Mose: dal 1987 al 2009, infatti, attraverso la Technital Spa - di cui è presidente e amministratore delegato - è stato il direttore di un progetto estremamente complesso per il fatto di rappresentare una novità assoluta nel panorama mondiale. Perché a Venezia non ci si è accontentati di copiare le dighe in cui gli olandesi sono specialisti, ma si è creato qualcosa di nuovo e di unico, completamente sommerso, che ha alle spalle oltre vent'anni di progettazione, ma con dei "buchi".

Ing. Scotti, nel 2009 lei è stato gradualmente estromesso dall'incarico. Perché?

«C'era una divergenza di vedute, un atteggiamento "ostile" nei miei confronti. Mi è stato addirittura vietato di andare in cantiere a fare i sopralluoghi, perché ogni volta rilevavo qualcosa che non andava».

Chi glielo vietava e perché?

«Piergiorgio Baita. C'era un'impostazione del lavoro che non andava bene, e che premiava le esigenze di occupazione delle imprese. Ad esempio se c'erano a disposizione i lavoratori del calcestruzzo, si andava avanti con in-



terventi che prevedevano l'impiego di quelli, anche se magari in quel momento c'era bisogno di altri impianti. Insomma, non comandava il committente ma le ditte».

Poi c'è stato il noto ribaltone con tutte le implicazioni giudiziarie. Ed è stata avviata l'epoca commissariale. Lei è rientrato nel 2015. Come mai?

«I commissari, quando hanno iniziato a fare ordine nei conti e nei progetti, non sapevano da che parte iniziare. Si era fatta piazza pulita delle imprese più grandi, sostituite da quelle più piccole. Ma le grandi avevano comunque accumulato un'esperienza e delle capacità notevoli. Io stesso mi sono trovato con un "buco" di conoscenza di sei anni. Ora veniamo chiamati "a ore", quando c'è bisogno della nostra consulenza. Nel frattempo sono stati avviati dei lavori che si sarebbero dovuti fare dopo. E si sono rilevate molte criticità. Ad esempio non è ancora completata l'aria condizionata nelle gallerie sotterranee che a quest'ora doveva essere già conclusa. E ci vorrà come minimo un altro an-

no invece».

Perché l'aria condizionata prima di altre cose?

«Perché mantenendo determinate condizioni dell'aria attraverso le gallerie si evita l'invecchiamento precoce dovuto alla corrosione, uno dei problemi delle cerniere. Non è un problema irrisolvibile, ma aumenterà il costo della manutenzione, che si dovrà fare più spesso».

Quali sono le criticità del Mose, per farlo funzionare

«Alcune le abbiamo scoperte, altre non ancora. È come una caccia al tesoro, a volte emerge un problema e lo risolvi, altre volte devi capire se va tutto bene. Del resto nessuno ci ha mai lavorato prima».

Come il caso delle vibrazioni rilevate per le paratoie di Malamocco. Avete deciso di sospendere l'ultimo test previsto in condizioni metereologiche in cui la marea era quasi ferma. Perché?

«I tubi che dovevano far entrare l'aria per sollevare le barriere non erano fissati bene. E siccome sono in diretto collegamento con

il mare c'era il rischio di allagare la galleria, se non avessero tenuto. Ma se ce l'avessero detto prima che non era finito il lavoro...».

I commissari hanno indicato la data del 2021 per la conclusione dell'opera. Ce la farete, con tutte queste criticità, a completare i collaudi e l'avviamento? Perché tutti questi ritardi?

«Io voglio crederci in quella data. Bisognerà procedere con gli impianti e con il personale competente. È una sfida, ma siamo una squadra che non dorme neanche la notte per finire quest'opera. C'è un problema di fondo, di natura legale. Ci sono degli errori compiuti dalle ditte del passato nell'esecuzione di alcune opere. Vanno rifatte. Chi paga? Lo Stato? Le ditte che a volte non ci sono più? Bisogna stabilire come si vuol procedere. Il Provveditorato applica la legge e non può che negare il finanziamento. Quindi ogni progetto fatica ad essere approvato. Ora vedremo cosa succederà con il nuovo supercommissario. Non è tanto una questione di persone, ma di poteri che le verranno concessi per procedere in modo autonomo».

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Strade venete: una scia di 311 morti

► Secondo i dati Istat nel 2018 nel territorio regionale sono aumentati gli incidenti stradali, i decessi e i feriti

► I collegamenti più pericolosi le autostrade A4, A22 e A13 e le statali Romea, Adriatica e la Ss14 della Venezia Giulia

**LA METÀ DEGLI SCHIANTI
AVVIENE TRA GIUGNO
E OTTOBRE E I MORTALI
SOPRATTUTTO
NELLE NOTTI
DI VENERDÌ E SABATO**

**LE CAUSE PRINCIPALI
DISTRUZIONE
E MANCATO RISPETTO
DELLE PRECEDENZE
E DELLE DISTANZE
DI SICUREZZA**

L'INDAGINE

VENEZIA In Veneto sono aumentati rispetto al resto d'Italia. Lo stacco tra il dato regionale e quello nazionale è di pochi punti percentuale, ma siccome si parla di incidenti stradali e conseguenti feriti e morti, anche un singolo caso in più può fare la differenza tra la vita e la morte. I dati riferiti al 2018 parlano di 14.106 sinistri in Veneto che hanno causato la morte di 311 persone e il ferimento di altre 19.341. Rispetto all'anno precedente sono aumentati gli incidenti (+1,9%), i feriti (+1,7%) e le vittime della strada (+3,3%) in contrapposizione con la tendenza nazionale che presenta diminuzioni, seppur modeste, in tutti e tre gli ambiti presi in considerazione nell'indagine elaborata sulla base dei dati Istat, con la collaborazione di Aci e della polizia stradale, municipale e dei carabinieri. Le cose vanno un po' meglio nei Comuni di Venezia, Vicenza e Belluno, sono costanti nel territorio di Padova mentre l'indice di mortalità è in crescita in tutte le altre città venete.

L'IMPEGNO DI TUTTI

Del resto l'impegno per ridurre le vittime è alto a partire dai programmi europei che si sono posti due step di dieci anni ciascuno (2001-2010 e 2011-2020) per dimezzare i morti. Nella prima tranche in Veneto i decessi sulla strada si sono ridotti del 42,9%, in linea con il dato nazionale (42%), mentre nel periodo 2010-2018 le variazioni registra-

no ulteriori riduzioni del -21,5% in Veneto e del -19% a livello nazionale. Le percentuali più alte

del dato regionale riguardano il decesso di bambini, giovani e anziani con il 46% locale contro il 45,3% nazionale. Inoltre negli ultimi nove anni (2010-2018) sono cresciute maggiormente le morti di conducenti, passeggeri e ciclisti in Veneto (da 9,8% a 10,9%) rispetto all'intero Paese (da 6,4% a 6,6%), mentre sono diminuite le vittime tra i pedoni in controtendenza rispetto ai dati nazionali.

LE STRADE PERICOLOSE

Le strade più pericolose sono le autostrade A4 nel tratto veneto da Venezia a Verona, l'A13 da Padova in direzione Bologna e l'A22 del Brennero. Passando alle statali spiccano la 309 Romea, la 16 Adriatica e la 14 che attraversa il Veneto Orientale. Non da meno sono però le strade urbane e la conferma arriva ancora una volta dai dati Istat: il maggior numero di incidenti nel 2018 si è verificato nelle strade cittadine con 140 morti (45%) e 12.528 feriti (64,9%) in Veneto. Un territorio quest'ultimo che rispetto all'anno precedente ha visto un incremento dei decessi dell'1,3% sulle strade urbane e del 4,1% su quelle extraurbane, mentre sono diminuiti del 2,2% sulle autostrade. La percentuale più alta degli incidenti avviene poi lungo rettilinei sia sulle strade cittadine (45,4%) sia su quelle extraurbane (52,9%). Sempre in ambito urbano il 23% degli

schianti accade a ridosso di intersezione, il 15,6% di incroci importanti e l'8,1% in curva.

MESI E GIORNI A RISCHIO

Da giugno a ottobre attenzione quando si guida. Complici le vacanze estive sono questi i mesi più pericolosi sul fronte strade, specie in Veneto che tra mare e monti è ambita meta turistica. Nel periodo delle ferie estive lo scorso anno si sono contati 6.535 incidenti, pari al 46% di quelli avvenuti nell'intero anno, in cui si sono avuti 8.961 feriti (46,4%) e 159 morti, poco più della metà di quelli che si sono verificati nell'intero 2018. Tre quarti degli schianti si sono concentrati tra le 8 e le 20, anche se quelli mortali sono avvenuti soprattutto di notte nelle fasce orarie 2-3 e 4-5. Incidenti notturni che avvengono specie il venerdì e il sabato e qui si concentrano la metà delle vittime complessive. Anche se va detto che l'indice di mortalità è più elevato tra gli over 65 rispetto ai giovani.

COSA NON FARE

Comportamenti errati, che vanno dall'eccesso di velocità all'uso di cellulari, distrazione, mancato rispetto delle precedenza e delle distanze di sicurezza sono tra le prime cause di incidenti. Il più ricorrente è lo scontro tra muso e fiancata delle vetture, seguito da tamponamento e frontale. Quanto al costo sociale degli incidenti è stato nel 2018 di 1.438 milioni in Veneto.

Raffaella Ianuale

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I numeri

	Incidenti		Morti		Feriti		Morti		
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	differenza 2018/2019 valori assoluti	variazioni % 2018/2019	tasso di mortalità 2018
● Verona	3.028	3.030	62	64	3.994	4.006	-2	-19,5	6,7
● Vicenza	2.253	2.179	53	50	3.052	2.967	+3	-10,2	6,1
● Belluno	501	441	15	14	724	640	+1	-	7,4
● Treviso	2.319	2.270	56	52	3.269	3.239	+4	-31,7	6,3
● Venezia	2.466	2.393	47	54	3.474	3.316	-7	-31,9	5,5
● Padova	2.964	2.898	58	46	3.969	3.936	+12	-15,9	6,2
● Rovigo	575	633	20	21	832	880	-1	-20,0	8,5
● Veneto	14.106	13.844	311	301	19.314	18.984	+10	-21,5	6,3
● Italia	172.553	174.933	3.334	3.378	242.919	246.750	-44	-19,0	5,5

cantimetri



1966-2019, Venezia umiliata

Un'“austriaca” per mettere in riga il Mose

- Il ministro De Micheli sceglie Elisabetta Spitz come super commissario all'opera
- L'ex direttrice dell'Agenzia del Demanio avrà pieni poteri per concludere i lavori

**È UNA DIRIGENTE
DI LUNGO CORSO
CHE CONOSCE
ALLA PERFEZIONE
I MEANDRI
DELLA BUROCRAZIA**

**PERSONA RISERVATA
È MANAGER TOSTA
È L'EX MOGLIE
DI MARCO FOLLINI,
GIÀ VICEPREMIER
E LEADER DELL'UDC**

IL RITRATTO

VENEZIA Per l'ultimo, durissimo metro di strada, quel 6% o 7% di opera idraulica che ancora manca, il governo giallorosso ha fatto la sua mossa, investendo dell'incarico di commissario al Mose, Elisabetta Spitz (senza la r dopo la p), 66 anni, romana di origini austriache. L'ex direttrice dell'Agenzia del Demanio è architetto e urbanista, ma è soprattutto una dirigente di lungo corso, una manager che conosce i meandri della burocrazia, le dinamiche istituzionali sia a livello centrale romano che periferico e

se c'è da muoversi negli acquitrini e le basse maree della macchina pubblica è una che non affonda. Anzi: poco più che trentenne già ricopriva il primo incarico pubblico, oggi può dire di aver realizzato «dimissioni e valorizzazioni per lo Stato per 23 miliardi di euro» (fonte: il suo curriculum ufficiale). Ha dunque esperienza da vendere, abbinata a fama di amministratrice tosta, a cui in ripetute occasioni non sono stati risparmiati attacchi, critiche e veleni. Normale, si dirà, visti gli interessi e i miliardi in campo.

A Venezia, dove è già stata, si occuperà dei collaudi, sperimentazioni, impianti finali del sistema Mose con la forza degli ampi poteri che il governo Conte-bis intende affidarle per sbloccare lo stallo e accelerare l'entrata in funzione dell'opera, prevista a fine 2021. Elisabetta Spitz, dunque, sarà un super commissario,

tazioni, impianti finali del sistema Mose con la forza degli ampi poteri che il governo Conte-bis intende affidarle per sbloccare lo stallo e accelerare l'entrata in funzione dell'opera, prevista a fine 2021. Elisabetta Spitz, dunque, sarà un super commissario,



il *dominus* che dovrà polverizzare ogni altro inciampo, annientare ogni scetticismo, far andare d'accordo uomini e istituzioni sempre pronti a sgambettarsi e dichiararsi guerra, sabotare ogni ulteriore rinvio, a 16 anni da quando il premier Berlusconi pose la prima pietra di questo controverso Mose, voluto ad ogni costo dal governatore azzurro Galan, e dopo gli ultimi cinque anni funestati da inchieste (quella della Procura di Venezia sulla "nuova Tangentopoli" è del giugno 2014), ritardi, test non finiti bene, imprevisti.

ITER

L'annuncio della scelta della Spitz l'ha dato ieri alla radio il ministro Paola De Micheli (Infrastrutture). Non c'è ancora la nomina ufficiale. Prima va completata la procedura che deve passare anche per il parere della Regione Veneto. Elisabetta Spitz è stata sposata per otto anni con l'ex vicepremier e leader Udc, Marco Follini (confluito nel Pd che ha poi abbandonato) ed è sorella di Alessandra, affermata giornalista economica. Non ha una specifica appartenenza politica, ma volendo a tutti i costi individuare un riferimento si potrebbe rintracciarlo non nell'area del centrodestra ma nella fertile e mutevole terra del socialismo riformista.

Laureata alla Sapienza con l'110 e lode, parla benissimo il tedesco, bene il francese e l'inglese. È Grande Ufficiale della Repubblica. Persona riservata, rifugge le interviste e le dichiarazioni ad effetto, ma non disdegna la mondanità.

Sul piano professionale, si forma alla scuola di Gianni Prandini, bresciano, ex potentissimo ministro dc dei Lavori Pubblici. Nel 1986, a 33 anni, è già segretaria generale del Consorzio Roma Capitale. Di Venezia si occupa per la prima volta nel 1992 quando coordina il Consorzio di progettazione della salvaguardia delle aree abitate della città. Nel 2009 torna sulle rive veneziane

come consulente dell'Autorità Portuale per la formulazione del Piano di gestione del Porto e *governance* delle procedure.

INCARICHI

Nel 1999 il ministro del Tesoro, Vincenzo Visco, la vuole nel comitato esperti per la riforma del ministero delle Finanze (confermata poi dal successivo governo di centrodestra). Tra consulenze e attività di gestione consolida l'esperienza nel ramo immobiliare finché nel 2001 arriva, con il governo D'Alema, il colpo prestigioso: la nomina a direttore dell'Agenzia del Demanio, incarico a cui sarà confermata nel 2004 dall'esecutivo Berlusconi e nel 2007 dal Prodi 2. In poche parole: Spitz sarà fino al 2008 la "regina" dello sterminato patrimonio di immobili dello Stato italiano, coordinando operazioni importantissime, anche per conto degli enti previdenziali.

Ma anche negli anni seguenti, continua ad occuparsi di beni immobiliari di organismi pubblici e privati alternando consulenze, commissioni tecniche, consigli di amministrazione, ruoli da amministratore unico come alla Re Asset Management srl, destreggiandosi tra vendite, promozioni, riorganizzazioni, start up sempre con al centro il mattone con annessi e connessi. Tra i maggiori incarichi spicca quello ricoperto dal 2013 al 2018 di ad di Invimit sgr, la società del ministero dell'Economia che «gestisce, valorizza, dismette l'ampio patrimonio immobiliare pubblico», o meglio una parte di esso. Lascia l'Invimit dieci mesi fa, a gennaio 2019, quando è nominata dalla Banca d'Italia commissario straordinario di Sorgente Sgr, società di gestione del risparmio specializzata in fondi di investimento immobiliare, finita in una guerra legale con l'Enasarco, l'ente di previdenza degli agenti di commercio. Una passeggiata, a confronto col rovo di spine del Mose.

Paolo Francesconi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Acqua granda/5 Ma neanche il Mose sarebbe servito

Nel 1966, pertanto oltre mezzo secolo fa, ero addetto all'ufficio cambi della Banca Commerciale Italiana, proprio all'incrocio fra le procuratie di Piazza San Marco. Conservo una visione lucidissima di quanto successe in quella data non solo per il disastro che sicuramente, a mio avviso, ha avuto una valenza inferiore rispetto a quella di ieri quanto a danni, ma anche perché ricordo le carte, gli stampati della banca nella quale lavoravo, che "navigavano" all'interno dell'Istituto. Già da allora prefiguravo che un tale disastro si sarebbe ripetuto e, di lì a qualche settimana, il decano dei giornalisti Indro Montanelli, ebbe a confermare le mie previsioni, tra l'altro subendo anche una condanna per una sorta di cosiddette notizie allarmanti. Ieri, ma anche qualche tempo prima, l'evento si è ripetuto nella sua gravità tanto che alcuni hanno dichiarato la morte di Venezia. Ad un certo punto, dopo il 1966, però mi sono sforzato di ricredermi in quanto i "soloni" in materia mi hanno "convinto" che, come succede nei paesi scandinavi, si sarebbe evitato il fenomeno dell'acqua alta in tutta la città con apparecchiature sofisticate. Ma, ritornando alla mia pregressa negativa opinione, peraltro condivisa dall'ex sindaco Cacciari e dall'assessore Gianfranco Bettin, ora scopro anche dal dr. Arrigo Cipriani, titolare dell'Harry's Bar, era dalla mia parte. Insomma, andrebbe detto che la storia del Mose, telenovela che dovrà pur avere una conclusione, ma solo allo scopo di non doverla "battezzare"... "l'incompiuta", come un'opera di Puccini, modificandone pertanto il nome di Mose, come ha detto oggi anche l'attuale sindaco Brugnaro. Detto questo io connoterei pertanto quest'opera come un bancomat dal quale hanno prelevato ladri e malavitosi. Se l'opera dovesse avere una conclusione ed ipoteticamente dovesse anche funzionare, essa non servirà se le acque si attesteranno sotto la soglia dei 90 cm. ed oltre la soglia dei 150 cm. Ergo, salvo errore, il Mose non sarebbe servito neanche ieri e, speriamo in bene per venerdì prossimo.

Arnaldo De Porti



Auronzo Il Comune studia come gestire l'invasione di auto**Misurina, tre idee per parcheggiare**

PANNELLI per indicare la disponibilità di posti, prenotazione dei parcheggi on-line e una rotonda alla Loita: ipotesi allo studio per regolare l'assalto alle Tre Cime
Giuseppini a pagina XV

Strada delle Tre Cime: piovono euro

►Nelle casse del Comune 2 milioni e 300mila euro dai pedaggi ►Afflusso maggiore delle previsioni grazie al meteo favorevole: estivi riscossi per salire da Misurina ai ghiaioni di Lavaredo l'avvio ritardato della stagione aveva indotto conti più prudenti

**POSTEGGIO SELVAGGIO
SULLE SPONDE DEL
LAGO D'ANTORNO
DOVE NON ESISTE
LA REGOLAMENTAZIONE:
OGNI ANGOLO È BUONO**

AURONZO

Estate da incorniciare quella del 2019 per Misurina e le Tre Cime di Lavaredo, vuoi per la maggiore visibilità grazie all'appartenenza al Patrimonio mondiale dell'Umanità Unesco, vuoi anche alle trasmissioni Rai e pellicole recentemente girate in zona come "Solo. Star Wars Story". Non ultime e fondamentali sono state le favorevoli e per certi versi eccezionali condizioni atmosferiche. Tanto che alla fine del mese scorso l'afflusso turistico era paragonabile a quello di Ferragosto.

L'INCASSO

Non per nulla l'incasso finale dei parcheggi ai piedi della celebre triade dolomitica, seppure partito in ritardo per l'abbondante nevicata di tarda primavera, ha dato un gettito alle casse del Comune di Auronzo di quasi 2 milioni 300mila euro. Vale a dire oltre 76mila euro rispetto alle previsioni prudenti

ziali della vigilia, proprio in considerazione dell'incertezza dell'andamento stagionale. Ma proprio l'esplosione turistica ha posto in ulteriore evidenza, rispetto agli anni passati, tutta una serie di criticità in cui è attanagliata la rinomata frazione auronzana. Principalmente è la viabilità locale a soffrirne con code chilometriche dal casello di esazione del parcheggio, per spesso esaurito fin dalle 9,30 del mattino, sia in direzione di Carbonin per chi era proveniente dalla Val Pusteria, sia verso Auronzo e Cortina tanto da intasare all'inverosimile Misurina. Per chi non intendeva trascorrere intere ore in coda non rimaneva che stizzosamente fare dietro-front, oppure cercare di utilizzare i mezzi pubblici come Dolomitibus o Sade per salire al Rifugio Auronzo. Sempre che a Misurina con ogni spazio occupato riuscisse a trovare una sosta libera.

IL CAOS

Intanto, improvvisato e frutto di necessità per il grande afflusso di mezzi è quello caotico nelle vicinanze del Lago d'Antorno, dove le condizioni del fondo sono precarie e di dissesto. E proprio il problema della sosta nei pressi di Misurina sembra ancora lontano dall'es-

sere risolto essendo ancora sul tavolo l'accordo fra il Comune e le Regole auronzane sull'utilizzo del suolo e poi il via libera della Regione anche perché la località è soggetta al Piano ambientale. Stallo che dicono potrebbe essere superato tramite una convenzione transitoria con gli enti regolieri. Da un iniziale progetto di un unico mega parcheggio per circa 300 auto tramite silos all'entrata di Misurina dal versante della Val d'Ansiei, l'attuale Amministrazione civica ha ultimamente optato per tre diverse aree di sosta. Una sarebbe stata individuata vicino all'impianto di risalita della seggiovia di Col de Varda, un'altra in zona di Malga Misurina verso il Monte Popena e l'altra all'imbocco nord della strada delle Tre Cime dalla Regionale 48 bis.

Gianfranco Giuseppini





IL PIAZZALE che si trova sulle sponde del lago d'Antorno ingombro di auto lasciate alla bell'e meglio: ora il Comune studia una soluzione

Detrazioni fiscali in bilico: «Ora il “mattonne” traballa»

► Denuncia di Confedilizia e dei proprietari immobiliari: preoccupano i bonus a rischio e la fusione di Imu e Tasi

**ALL'INCREMENTO
DEI BALZELLI NON
CORRISPONDE QUELLO
DELLE PRESTAZIONI
A DISPOSIZIONE
SEDICO**

«Perchè si continua a infierire sui proprietari di immobili? Si tratta di persone che contribuiscono allo sviluppo della società»: Giovanna Losso, vice presidente provinciale di Confedilizia Belluno, alla riunione zonale dei giorni scorsi a Sedico ha riassunto bene i problemi di un'intera categoria. Accanto a lei, al tavolo dei relatori, anche il presidente regionale Michele Vigne e i consiglieri Lia Bonifaci e Francesco Scotti. Siamo alle solite, per i proprietari di case l'avvicinarsi dei Governi non porta un miglioramento dei diritti e una tassazione più lieve. E le tasse, infatti, sono state al centro della riunione, la terza delle assemblee zonali organizzate in provincia dall'Associazione per incontrare i vari associati.

LE TASSE

Tutto il mondo è paese e così

nei comuni di Sedico, Sospirolo, Cesiomaggiore, Santa Giustina e San Gregorio i problemi di chi possiede più case sono gli stessi di quelli lamentati nel capoluogo. Tassazioni pesanti e mancanza di tutele quando si affittano gli immobili mettono i proprietari davanti alla necessità, sempre più spesso, di intaccare i risparmi messi in banca per assicurare manutenzioni e il pagamento delle spese. Particolare attenzione è stata posta alle possibilità offerte dagli ecobonus, ovvero le detrazioni fiscali che da tempo rientrano nel bonus casa, molto attesi. Queste detrazioni fiscali con la manovra 2020, forse, verranno prorogate al prossimo anno. E poi Imu e Tasi, il cui possibile accorpamento non fa dormire sonni tranquilli a chi ha investito nel mattone. «La proposta di accorpamento è un punto ancora in sospeso, foriero di serie preoccupazioni - ha dichiarato Vigne -. Ufficialmente l'accorpamento serve a semplificare i pagamenti e agevolare la vita dei contribuenti, ma di fatto provocherà un inasprimento della tassazione. Ci troviamo di fronte ad

un'ingiustizia e una sconcertante stupidaggine. Il mercato immobiliare è in crisi nonostante i mutui bancari siano sempre più vantaggiosi e cosa fa il Governo? Continua a bastonare i proprietari, sembra voler disincentivare il mercato immobiliare e dargli il colpo di grazia. E pensare che fino a pochi anni fa l'acquisto di un'abitazione era l'investimento preferito dagli italiani».

I SERVIZI

Se le tasse non mancano, di contro i servizi latitano. Ne ha parlato Losso, al pubblico numero intervenuto a Sedico. «I proprietari di casa - ha detto - impegnano le proprie risorse finanziarie sul territorio, dal quale vorrebbero almeno un ritorno in termini di servizi, spesso però inesistenti. Si tratta di bravi cittadini che manifestano l'interesse a stabilirsi in un determinato luogo e per questo ignorati, anzi spesso sottoposti ad un'imposizione gravosa». Da qui l'invito dell'associazione ad essere vigili e a chiamare in sede prima di effettuare pagamenti.

Alessia Trentin



IN SALA Un momento dell'incontro zonale di Confedilizia con i proprietari immobiliari a Sedico



Ospedale, "battaglia" sul contratto

►L'Ulss Euganea contro il progetto di finanzia per l'opera ►Scontro legale con la società: bloccato il pagamento di Schiavonia: prevede un aumento annuo del 3 per cento della rivalutazione e chiesta la restituzione di 6 milioni

«Un rapporto contrattuale estremamente svantaggioso per la parte pubblica». Ruota tutto attorno a questa frase, riportata in una delibera firmata dal direttore generale Domenico Scibetta. È il fulcro dell'ultima battaglia legale innescata dall'Ulss 6 Euganea. Obiettivo? Rivedere il contratto di project financing legato all'ospedale di Schiavonia e recuperare dai privati 6,3 milioni di euro. Il pomo della discordia è una rivalutazione annua del 3% rispetto al canone originario da versare ai privati: è stata accordata nel 2013 dalla vecchia Ulss 17, ma non è mai stata digerita dalla nuova Ulss provinciale. Per questo motivo un anno fa l'azienda sanitaria ha deciso

di non pagare e di chiedere pure il risarcimento. Ieri mattina si è tenuta l'udienza al Tribunale civile e il giudice ha stabilito che la competenza è del Tribunale delle imprese di Venezia. È ancora pendente, intanto, il ricorso al Tar presentato dalla stessa Ulss 6. Per approfondire la questione, il dg Scibetta ha affidato un'accurata analisi a Veronica Vecchi dell'università Bocconi, esperta nazionale in tema di project financing. Quel contratto viene definito, nella delibera di Scibetta, «pregiudizievole per la parte pubblica». Da qui la volontà di recuperare quegli oltre sei milioni pagati per il periodo che va dal 2014 al 2018.



Pipia a pagina II SCHIAVONIA L'ospedale

I nodi della sanità

Ospedale Schiavonia, scontro sul contratto

Nel 2013, quattro anni dopo l'inaugurazione, il "progetto finanziario" era stato modificato aggiungendo una rivalutazione annua del 3 per cento

L'ULSS ORA VUOLE LA RESTITUZIONE DI 6 MILIONI DI EURO E BLOCCA ANCHE IL PAGAMENTO DELLA QUOTA IN PIÙ

«È UN RAPPORTO ESTREMAMENTE SVANTAGGIOSO PER LA PARTE PUBBLICA». ADESSO È BATTAGLIA LEGALE

IL CASO

PADOVA «Un rapporto contrattuale estremamente svantaggioso per la parte pubblica». Ruota tutto attorno a questa frase. È riportata in una delibera firmata dal direttore generale Domenico Scibetta ed è il fulcro dell'ultima battaglia legale innescata dall'Ulss 6 Euganea. Obiettivo? Rivedere il contratto di project financing legato all'ospedale di Schiavonia e recuperare dai privati la bellezza di 6,3 milioni di

euro. Il tema è complesso e molto attuale, visto che questa forma di finanziamento è sempre più frequente nella costruzione di opere pubbliche. In questo caso il pomo della discordia è una rivalutazione annua del 3% rispetto al canone originario da versare ai privati: è stata accordata nel 2013 dalla vecchia Ulss 17 ma non è mai stata digerita dalla nuova Ulss provinciale. Per questo motivo un anno fa l'azienda sanitaria ha deciso di non pagare e di chiedere pure il

risarcimento. Ieri mattina si è tenuta l'udienza al Tribunale civile di Padova e il giudice ha stabilito che la competenza è del Tri-



bunale delle imprese di Venezia. È ancora pendente, intanto, il ricorso al Tar presentato dalla stessa Ulss 6.

L'ACCORDO

L'ospedale di Schiavonia è stato inaugurato il 5 novembre 2014 ma per comprendere l'attuale battaglia legale bisogna riavvolgere il nastro e tornare al 28 dicembre 2009, quando l'ex Ulss 17 stipula il contratto di project financing con un'associazione temporanea di imprese che vede in prima linea la "Sacaim" di Venezia. Il contratto di concessione prevede per i privati la costruzione del nuovo polo ospedaliero della Bassa Padovana (a cavallo tra Este e Monselice) e la gestione di servizi strumentali e commerciali di vario tipo all'interno della struttura. L'investimento è di 168 milioni, il canone corrisposto per il primo anno di funzionamento è di 28 milioni e il contratto scade a luglio 2039.

LA SVOLTA

Tutto cambia nel 2013 perché il concessionario (nel frattempo costituitosi in Società Euganea Sanità) chiede di rivedere le cifre in nome del cosiddetto "equilibrio economico-finanziario".

L'Ulss 17 accetta. L'atto integrativo, che prevede un parametro fisso di rivalutazione monetaria pari al 3% annuo per canone e servizi, viene sottoscritto il 27 marzo. Sembrano tutti contenti, ma tre anni dopo lo scenario viene stravolto: il nuovo commissario Claudio Dario vuole vederci chiaro e avvia le prime verifiche, poi l'Ulss 17 viene inglobata nella nuova Ulss 6 e il dg Scibetta in accordo con la direzione regionale approfondisce la questione. Affida un'accurata analisi alla professoressa Veronica Vecchi dell'università Bocconi, grande esperta nazionale in tema di project financing, e poi uno studio giuridico allo studio legale Cacciavillani di Stra. I dubbi si fanno sempre più forti e nell'aprile del 2017 i privati vengono invitati formalmente alla rinegoziazione del contratto. Un contratto ritenuto «fortemente svantaggioso per la parte pubblica». Dopo una lunga serie di incontri si arriva al 20 novembre 2018 quando, stando agli atti ufficiali dell'Ulss, «il concessionario comunica formalmente il non accoglimento della proposta di rinegoziazione». È la definitiva fumata nera.

IL BRACCIO DI FERRO

Saltata la possibilità di trovare un accordo al tavolo, dunque, l'azienda sanitaria tira dritto per la propria strada. Si arriva così all'atto più importante, quello firmato dal dg Scibetta (ma anche da direttore amministrativo, direttore sanitario e direttore dei servizi sociali) il 20 dicembre 2018. I vertici dell'Ulss 6 decidono infatti di annullare in autotutela la delibera con cui l'ex Ulss 17 aveva rettificato il contratto di concessione per l'ospedale di Schiavonia. Tradotto: decidono di pagare il canone che ritengono dovuto (poco più di 25 milioni all'anno) anziché quello previsto dall'ultimo accordo (oltre 29 milioni). Una differenza di quattro milioni. Quel contratto viene definito, nella delibera di Scibetta, «pregiudizievole per la parte pubblica». Da qui la volontà di recuperare sei milioni e trecentomila euro per il periodo che va dal 2014 al 2018. Somme che secondo l'Ulss 6 rappresentano, per i privati, «un arricchimento esulante dalla lex di gara e dal contratto originariamente sottoscritto». Ora la partita si gioca in tribunale.

Gabriele Pipia

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il futuro del Sant'Antonio

Azienda e sindacati: un tavolo per il trasferimento dei dipendenti

Da una parte il direttore generale dell'Ulss 6 Domenico Scibetta e il dg dell'azienda ospedaliera Luciano Flor, dall'altra i rappresentanti di tutte le sigle sindacali.

Mercoledì pomeriggio si sono rivisti attorno ad un tavolo per tornare a discutere del passaggio dell'ospedale Sant'Antonio dall'azienda Ulss 6 Euganea all'azienda ospedaliera universitaria. «Per i lavoratori non cambierà nulla, per i pazienti nemmeno. E per quei dipendenti che vorranno essere trasferiti in altre sedi diverse da Padova, faremo tutte le valutazioni possibili» è stata la rassicurazione data ai sindacati.

Il passaggio dell'ospedale di via Facciolati all'interno dell'azienda ospedaliera avverrà formalmente il primo gennaio 2020 e fa parte di un più ampio disegno di riorganizzazione della sanità, che culminerà con la costruzione del nuovo polo d'eccellenza a Padova Est. Il conto alla rovescia è già

cominciato e la macchina organizzativa legata al personale ovviamente si è già messa in moto da tempo. Una quarantina di dipendenti, attualmente in servizio all'ospedale Sant'Antonio, ha manifestato tramite i sindacati il desiderio di essere trasferita in un'altra struttura dell'Ulss 6 Euganea per avvicinarsi a casa: c'è chi spinge per Cittadella e chi guarda a Camposampiero, ma anche chi abita nella Bassa Padovana e auspica quindi di lavorare a Schiavonia. Per ora i passaggi sono congelati, perché la priorità è il passaggio da un ente all'altro. Quando questo passaggio sarà avvenuto, nei primi mesi del nuovo anno l'Ulss 6 potrà valutare caso per caso le diverse posizioni, con l'obiettivo di arrivare ad un accordo.

L'Anao però non è ancora soddisfatta. Il sindacato chiede risposte chiare sul fronte economico e legale. Prossimo incontro il 26 novembre. (g.pip.)



L'OSPEDALE Il polo di Schiavonia, a cavallo tra Este e Monselice, è stato inaugurato nel 2014. Serve l'ampio comprensorio della Bassa Padovana



DIRETTORE GENERALE Domenico Scibetta ha chiesto consulenza finanziaria e consulenza giuridica, poi ha deciso di firmare una delibera per annullare le precedenti revisioni dei canoni

Policlinico del futuro: c'è un parco intorno alla nuova Pediatria

► Ecco come diventerà secondo la variante urbanistica
 A Padova est podio anti-allagamenti a 12 metri di altezza

IL PROGETTO

PADOVA Un parco da 91 mila metri quadrati ci attende nel cuore della città. Sarà il nostro "Central park". E potrà aiutare anche quei bambini della Pediatria che con il permesso dei medici potranno uscire per qualche minuto dall'ospedale e sedersi su una panchina con le loro madri.

Lo si capisce aprendo la "Bibbia" del nuovo ospedale, ovvero la Variante ai piani urbanistici che dice cosa andrà a Padova est e cosa in centro città. La variante è il documento che farà da architrave alla firma dell'Accordo di programma fra gli enti partecipanti, Regione, Comune, Provincia, Iov, Azienda ospedaliera, Università. Ora è su padovanet per le osservazioni, anche se per saperne l'esistenza bisogna andare sull'Albo pretorio della Provincia.

IL VERDE

Lo spunto più interessante è la visione di quello che potrebbe essere un "vuoto urbano" quando spariranno tutte le cliniche e resteranno solo tre edifici, la nuova Pediatria da 8 piani e altri due collegati: le nuove Ginecologia e Ostetricia, palazzine di 5 piani. Insieme al pronto soccorso pediatrico formeranno l'ospedale della mamma e del bambino. In-

serito in un parco organizzato al punto da poter passeggiare "sopra" le Mura. Sono i 22.722 metri quadrati al posto della vecchia pediatria. Altri 21.669 al parcheggio-parco, 6.200 sopra il bastione Cornaro e 12.000 del Guasto, cioè il terrapieno esterno.

Anche dall'altra parte del complesso, con l'abbattimento del monoblocco si creerà un parcheggio sotterraneo e sopra un giardino da 23.800 metri. E nella parte della centrale termica dove oggi si trova la radioterapia sarà tutto azzerato, con l'area pensata come collegamento con il parco Treves. Altri 6.900 metri. I tecnici pensano a una nuova visuale del sistema murario con percorsi alberati e una passeggiata di circuito, insomma un "riallaccio delle relazioni visive che si estende fino a Pontecorvo". Uno schema che sarà ripetuto anche accanto al nuovo ospedale della mamma e del bambino dove si punta al "ripristino delle relazioni visive e della riconoscibilità della cinta muraria" auspicando che si curi al massimo la loro percezione. Che sarà favorita dall'abbattimento dell'attuale pediatria il cui edificio risulta però ancora vincolato dalla Regione.

PADOVA EST

È per ottenere questo, insieme a un moderno policlinico,

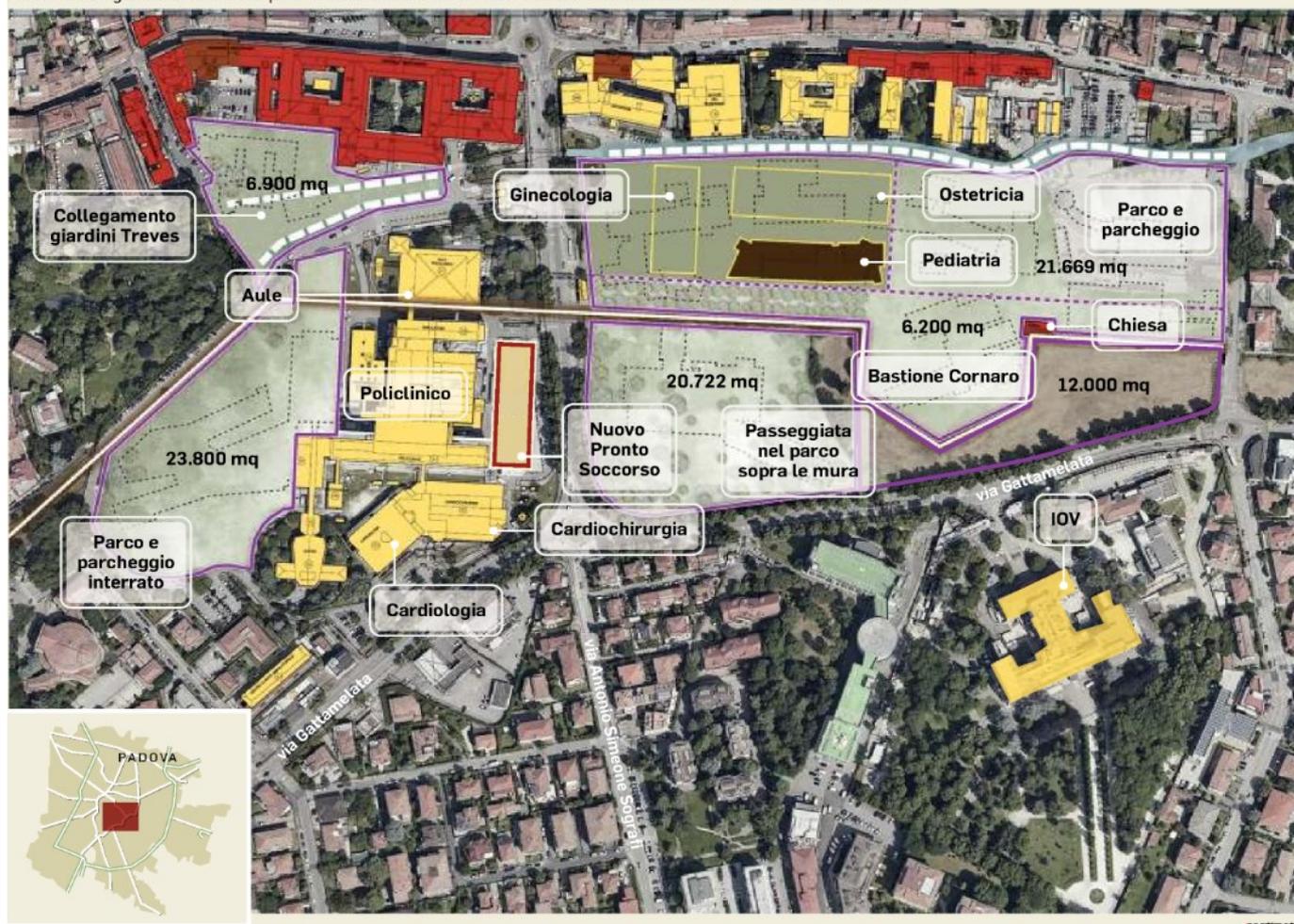
che Giordani ha acconsentito alla cessione dei terreni comunali a Padova est per l'altro polo del nuovo ospedale. L'Accordo di programma farà da variante urbanistica al Pati (Piano di assetto territoriale intercomunale) anche per questa zona. Così sarà tolta la destinazione a "zona ospedaliera" ai terreni di Padova ovest per metterla a Padova est, dopo aver eliminato quella attuale che la vede a uso commerciale. È interessante notare che l'area, destinata a grandi strutture di vendita, resterà come quantificazione, perché è stabilita dal Pati. Dunque sarà il consiglio comunale a pianificare la sua nuova collocazione.

Sempre spulciando fra i documenti, questa volta della Vas, ovvero il rapporto ambientale, si incontra il Piano di assetto idrogeologico che non segnala pericolo di allagamenti. Ma consiglia di porre gli edifici su un podio di 12,30 metri di altezza sul livello del mare. La corona esterna di 25 ettari dovrebbe ospitare un invaso profondo 50 centimetri per contenere le piene. Anche l'Arco di Giano dovrebbe essere a 11,3 metri sopra il livello mare e il raccordo via Einaudi corso Irlanda a 13. Infine il parcheggio principale. Non sarà "su aree cedute all'Azienda ospedaliera". Almeno il Comune ci guadagnerà.

Mauro Giacom



Possibile configurazione futura che pone in evidenza l'effetto sul bene tutelato derivante dalla dismissione di alcuni volumi



DISASTRO A VENEZIA**Zaia, Salvini
e il fallito Mose**

Dopo l'acqua alta a Venezia la Lega è nel panico e farnetica. Zaia e Salvini invocano che la nuova finanziaria preveda 100 milioni all'anno per la manutenzione del Mose. Fanno finta di non sapere che i lavori per terminare il Mose costeranno ancora un miliardo di euro, e se tutto va bene, termineranno nel 2023. I 100 milioni serviranno ogni anno, una volta che (se) l'impianto entrerà in funzione. I due politici sono nel panico, perché finalmente i veneti e tutti gli italiani toccano con mano l'incapacità e la connivenza dei politici veneti che da 20 anni governano una Regione che è stata coinvolta nel più grande scandalo finanziario italiano, il progetto del Mose, costato ad oggi 6,5 miliardi di euro, di cui buona parte intascato da politici veneti e affaristi. La Lega, alleata di Galan con Zaia suo vice per anni, oggi non hanno nessun scudo dietro cui nascondersi, si scusino con i veneziani e con tutti gli italiani per un'opera che doveva essere stata terminata a fine anni '90 e doveva costare 3 miliardi, ma che soprattutto, avrebbe evitato uno dei più grandi disastri che ha colpito Venezia.

Diego Boscarolo

Primo rimorchiatore a gas dopo l'okay a Venice Gnl

► La nave commissionata da Panfido sarà utilizzata soprattutto nel nord Adriatico ► Siglata un'intesa anche per costruire una bettolina per i rifornimenti in porto

CON QUESTA OPERAZIONE IL PORTO DI VENEZIA SI POSIZIONA TRA GLI SCALI PIÙ AVANZATI DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE

PORTO

MESTRE Sarà il primo rimorchiatore a gas del porto di Venezia ma sarà anche il primo rimorchiatore a gas naturale liquefatto (Gnl) ad essere impiegato in tutto il Mediterraneo, inoltre sarà la prima unità del genere ad essere costruita da un cantiere italiano, e quindi, dato che il Gnl è considerato uno dei carburanti del futuro per navi e camion, avrà significative ricadute tecnologiche, occupazionali e produttive. Non ha ancora un nome, per ora si chiama costruzione n. 124, ma presto solcherà le acque della laguna e del nord Adriatico. Tutto grazie alla storica Rimorchiatori Riuniti Panfido, l'armatore committente che ha siglato il contratto di costruzione con l'altrettanto storico cantiere Rossetti Marino di Raven-

na col quale Panfido ha una proficua collaborazione che dura ormai da 25 anni. E questa non è l'unica novità, dato che le due realtà hanno firmato anche un secondo contratto, per la costruzione numero 125 che sarà una bettolina (cargo unit) per il rifornimento di Gnl alle navi che addegueranno i propri sistemi propulsivi per l'utilizzo del gas invece, o a fianco, del gasolio marino o dell'olio combustibile pesante più inquinanti.

Il nuovo rimorchiatore da quasi 7 mila cavalli e la bettolina costituiranno un innovativo sistema combinato per il bunkering denominato Sbbt (semi-ballastable barge transporter, ossia una chiatta per trasporto semi zavorrata) che è parte del gruppo di progetti Poseidon Med, cofinanziato dall'Unione Europea e proposto e coordinato dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas): come oggetto ha proprio l'innovazione nell'ambito della distribuzione e la produzione del Gnl. Nei giorni scorsi, tra l'altro, Venice Gnl, la società che sta investendo 100 milioni di euro per realizzare un

deposito di gas naturale liquefatto a Fusina col quale rifornirà le navi e i camion, ha ottenuto dal ministero dell'Ambiente, di concerto con quello per i Beni e le attività culturali, il decreto di compatibilità ambientale, il primo passo importante per arrivare all'autorizzazione finale e all'avvio dei lavori.

Rimorchiatore e bettolina, dunque, si inseriscono in un'operazione molto più ampia che farà del porto di Venezia uno dei più avanzati anche dal punto di vista ambientale. Il design dei due nuovi mezzi verrà realizzato dalla spagnola Sener, una società di progettazione ingegneristica che ha alle spalle anni di esperienza con progetti legati al Gnl.

Il rimorchiatore sarà lungo 37 metri e avrà una propulsione Voith-Schneider con una forza di tiro di 65 tonnellate e un motore Niigata a doppia combustione (Gnl e Mdo, ossia diesel marino). Le misure della bettolina saranno di 86,40 metri per 26,70, e avrà una capacità di carico di 4 mila metri cubi di Gnl e di mille metri cubi di gasolio.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL CANTIERE Rossetti Marino Spa, holding del gruppo specializzato in piattaforme fisse e moduli off-shore, rimorchiatori, super yacht

Marittima, banchine vuote Le crociere vanno a Trieste

**ARRIVI E PARTENZE
IN PROGRAMMA
NEL WEEKEND
CANCELLATE
DALLE COMPAGNIE
ARMATRICI**

**LA DECISIONE
PRESA PER RISPETTO
NEI CONFRONTI
DELLA CITTÀ CHE
CERCA DI RIALZARSI
DOPO IL DISASTRO**

PORTO

MESTRE Banchine vuote alla Marittima per questo fine settimana. Gli arrivi e le partenze delle navi da crociera che erano in programma per sabato e domenica sono stati cancellati dalle compagnie armatrici.

La notizia arriva dal porto di Trieste dove le maestranze e la società di gestione, la Trieste Terminal Passeggeri Spa, si stanno attrezzando per accogliere due navi della Msc (la Sinfonia e la Magnifica), la compagnia di Gianluigi Aponete, e una della Costa (la Deliziosa), del Gruppo Carnival Corporation & plc che controlla anche la tedesca Aida Cruises, e quindi hanno coinvolto pure gli operatori portuali veneziani che abitualmente servono i due gruppi quando fanno scalo a Venezia.

Inizialmente sembrava che Trieste dovesse organizzare anche l'arrivo di una unità della

Norwegian Cruise Line (la Norwegian Spirit) ma quest'ultima invece è stata dirottata a Ravenna.

Il porto di Venezia, in realtà, è pienamente operativo, era stato chiuso solo la sera di martedì ma già all'una di notte, una volta passata la bufera di vento, era stato riaperto. Per la società della Marittima e per gli operatori portuali sarà un salasso perché un sabato e domenica senza navi da crociera faranno venire meno preziose risorse economiche.

La decisione delle tre compagnie, però, più che un segnale di paura o di disagio o, peggio, di distacco provocato dalle polemiche e dalle campagne mediatiche di questi ultimi anni contro le grandi navi in laguna, appare come una forma di rispetto, di sensibilità, per la città di Venezia che sta a fatica cercando di rialzarsi dopo il disastro dell'ultima acqua alta arrivata a una quota di un metro e 87 centimetri, fermandosi a soli 7 centimetri dall'"acqua grande" del 1966, la più alta dallo

scorso secolo. In questi giorni, infatti, nonostante l'impegno dell'amministrazione comunale, degli imprenditori privati e dei volontari, il lavoro da fare è immane per poter tornare alla normalità, nonostante i turisti prendano l'acqua alta come un gioco, un'attrazione in più.

Per questo weekend, quindi, non si vedranno navi da crociera in laguna ma già dalla settimana prossima la programmazione veneziana tornerà quella prefissata: da giovedì 21 con una nave della compagnia Grand Circle Cruise Line e una della Msc, a venerdì 22 con una della Princess Cruises, per proseguire sabato 23 con altre due navi e domenica 24 con tre unità di Princess, Costa e Msc.

Il porto di Venezia, ad ogni modo, anche per questo fine settimana rimane disponibile a garantire qualsiasi servizio di cui i passeggeri dovessero aver bisogno, e quindi anche se sbarcheranno a Trieste e Ravenna, e da lì partiranno, potranno comunque passare per Venezia.

E.T.





Ambientalisti all'attacco «Il Mose non funziona»

► Bettin: «Corruzione e malaffare hanno impedito di valutare progetti alternativi» ► E un'associazione si appella al governo: «Bloccare i lavori di un'opera sbagliata»

**IL SOCIOLOGO:
«È INCAPACE
DI RISOLVERE
IL PROBLEMA
CHE DOVREBBE
AFFRONTARE»**

**AMBIENTE VENEZIA:
«LA VICENDA
PROCESSUALE
HA FATTO PASSARE
IN SECONDO PIANO
TUTTE LE CRITICITÀ»**

LA SALVAGUARDIA

VENEZIA «Il Mose è una macchina incapace di risolvere il problema che dovrebbe affrontare». L'alluvione di martedì sera non ha fatto cambiare parere al mondo ambientalista che da sempre si batte contro il sistema di difesa dalle acque alte. Lo ribadisce a nome dei Verdi Gianfranco Bettin: «Tra le bufale che girano in queste ore - scrive - c'è quella secondo cui il Mose sarebbe stato il modello prescelto per la difesa dalle acque alte a causa della volontà degli ambientalisti di non vedere le dighe, quindi imponendo di tenere sott'acqua, a riposo, le paratoie. Anche il sindaco Brugnaro l'ha ripetuto». Una versione che l'ambientalista definisce una «stupidaggine: Verdi e ambientalisti non si sono opposti al Mose per motivi estetici ma per motivi eco-sistemici».

IL LATO OSCURO

La bocciatura del Mose, ribadisce l'esponente ambientalista, è dovuta alla Valutazione di impatto ambientale negativa, alla mancata comparazione con altri progetti, alla «rete di corruzione, malaffare, complicità e connivenze costruita dal vecchio Consorzio Venezia Nuova» che avrebbe impedito una valutazione del progetto con criteri scientifici e di trasparenza «I ritardi i

difetti, gli errori, le incognite che oggi gravano sul Mose e purtroppo, su tutta Venezia e la sua laguna - prosegue Bettin - sono esclusivamente frutto di tutto questo, responsabilità diretta di coloro che l'hanno sostenuto acriticamente, consapevoli o meno che fossero del suo lato oscuro. Magari non lo sapevano allora, ma oggi è tutto chiaro: perseverare sarebbe doppiamente colpevole. Oggi è tempo di guardare avanti, ma tenendo presenti le lezioni della storia.

Anche Ambiente Venezia prende posizione contro il Mose, «un'opera che noi riteniamo da sempre nata vecchia, inutile e dannosa». A rendere obsoleto il sistema di difesa dalle acque alte sono anche i cambiamenti climatici che hanno reso più frequenti le acque alte eccezionali con le quali la città deve fare i conti. Ma il Mose insiste Ambiente Venezia, «è un'opera contrassegnata dallo scandalo che l'ha coinvolta, da quella realtà fatta di corruzioni, tangenti, rapporti tra controllati e controllori, fondi neri che la magistratura è riuscita a far emergere. Un inquietante sistema di potere malavitoso e criminale» che com'è noto ha coinvolto politici, amministratori,

imprese e organi dello Stato.

APPELLO AL GOVERNO

Una vicenda che, a detta degli ambientalisti, avrebbe fatto passare in secondo piano le criticità progettuali, idrauliche, cantieristiche dell'intero sistema di difesa dalle acque alte che sarà completato per la fine del 2021. «Un cumulo di errori - prosegue la note di Ambiente Venezia - che sta volgendo al termine e che è già costato quasi sei miliardi di euro. Sembra quasi che un destino ineludibile debba far portare a compimento questa opera data così come è stata ideata dai progettisti e da coloro che l'hanno approvata. Tutto procede senza ripensamenti». Tanto che viene da chiedersi se, qualora non si porrà più la legittima domanda se vale la pena bloccare i lavori di un'opera pressoché conclusa oppure se voler ultimare un'opera che si sa già sbagliata per la conoscenza di critiche fondate e documentate, questo non rappresenti, in uno stato di diritto, un altro crimine punibile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





SOTTO ACCUSA Il mondo ambientalista contesta la scelta del Mose e mette in dubbio l'efficacia del sistema a suo tempo bocciato dalla commissione Via. Nel tondo, Gianfranco Bettin

Denuncia in Procura del Codacons

«La devastazione causata dai lavori alle bocche di porto»

MESTRE Una denuncia per “danneggiamento al patrimonio storico artistico nazionale” è stata depositata in Procura. Per il Codacons del Veneto esisterebbe un nesso diretto tra la devastante marea di martedì notte e l'avanzamento dei lavori del Mose che avrebbero modificato la morfologia lagunare causando una maggiore frequenza dell'acqua alta. «In questi anni siamo stati abbagliati dall'aspetto corruttivo che ha accompagnato questa opera - spiega Franco Conte, presidente Codacons Veneto - ma abbiamo dimenticato come questa corruzione abbia distolto l'attenzione sulla coerenza tra il Mose e l'obiettivo di salvare Venezia. Siamo convinti che la cupola che ha gestito il Consorzio Venezia Nuova si sia adoperata unicamente affinché l'opera venisse realizzata a ogni costo, facendola costare il più possibile ma senza che vi fosse un'analisi tecnica seria che dimostrasse che il Mose avrebbe realmente funzionato». Oltre a presentare la denuncia il Codacons chiede anche l'immediata sospensione dei lavori del sistema di paratoie mobili, per consentire un'indagine tecnica internazionale che ne verifichi il funzionamento ed eventualmente i danni prodotti alla città di Venezia. «Da tecnici avevamo previsto tutto quello che sta succedendo - osserva l'ingegnere Vincenzo Di Tella, relatore di un progetto di paratoie alternativo al Mose a suo tempo bocciato - e lo abbiamo messo nero su bianco in un libro. Per costruire il Mose hanno dovuto scavare le bocche di porto per cui oggi in laguna l'acqua entra più velocemente e con maggiore frequenza. Abbiamo poi scoperto che le prove in vasca fatte in Olanda e a Voltabarozzo non erano adatte a dimostrare la validità del Mose, eppure questi risultati sono stati occultati». (p.gui.)



Il presidente di commissione grillino: «Le nomine? Doveva farle Toninelli»

MAURO COLTORTI: «IO NON POTEVO ACCELERARE MA SOLO FARE PRESSIONE CHIEDO SCUSA ALLA CITTA'»

VENEZIA

Era venuto in sopralluogo ai cantieri del Mose a marzo. Il senatore Mauro Coltorti, presidente pentastellato della commissione Lavori pubblici del Senato, era arrivato con una delegazione di colleghi e compagni di partito che avevano toccato con mano lo stallo dei lavori della grande opera e l'impasse di governance che rallenta l'opera del Consorzio Venezia Nuova commissariato. In quell'occasione Coltorti e gli altri avevano assicurato il loro impegno per spingere perché una soluzione venisse presa, magari con la nomina di un nuovo commissario. Otto mesi dopo è arrivata, invece, la seconda acqua grande di sempre, con il Mose ancora fermo, il Consorzio sempre a rilento, nessun nuovo commissario. E Coltorti, che ricorda bene quel sopralluogo e quegli impegni, non si tira indietro. Esprime la sua "solidarietà e vicinanza" ai cittadini di Venezia. «Chiedo scusa alla città - aggiunge -. Quel che è avvenuto è un disastro per l'intero paese». Sul commissario spiega di essersi mosso, ma «la questione era gestita dal ministro, all'epoca Danilo Toninelli. So che fu individuata una persona, poi è cambiato il ministro, è arrivata Paola De Micheli che in questi

giorni stava valutando la nomina. Ora questa situazione metterà un po' di sale sulla coda...». Toni pacati, il presidente ammette comunque che nessuno finora ha corso per Venezia: «Io non sono il ministro, non potevo accelerare, potevo solo fare pressione... Certo se avessi avuto io la responsabilità, mi sarei mosso più rapidamente. A Venezia ci tengo tantissimo. Questo è stato un evento eccezionale, ma ci si doveva arrivare diversamente». Coltorti ha il quadro ben chiaro di una «Venezia che annega nell'acqua» e di un «Mose che giace inutilmente in fondo alla laguna, in attesa, forse un giorno, di essere messo in moto. Dopo anni di sperperi e di attese, dopo le speculazioni e gli scandali legati alla realizzazione dell'eco-mostro, è ancora tutto inspiegabilmente fermo». Ricorda i numeri: «A 16 anni dall'avvio del cantiere e una spesa di quasi 6 miliardi di euro, manca oggi solamente il 5% dei lavori per il suo completamento, eppure la diga mobile non è stata mai messa in azione e non si sa neanche se funzioni. Come aveva già denunciato il Movimento 5 stelle, non sono mai stati fatti collaudi e le enormi cerniere, che sarebbero state garantite per cento anni, rischiano di essere già corrose dalla ruggine. Opere come questa, molto discusse in passato dal Movimento come dalle associazioni ambientaliste, vanno completate al più presto, se non altro per vedere se i tanti miliardi spesi siano serviti a qualcosa». Era l'auspicio espresso già otto mesi fa.

R.Br.



EX MINISTRO Danilo Toninelli a Venezia lo scorso 14 settembre



MALTEMPO. Il Consiglio in trasferta a Treviso: sì alla Legge di stabilità 2020 aggiungendo risorse

La Regione cambia i conti Ambiente: altri 6 milioni

Ok dalla maggioranza al Pd
sull'ordine del giorno che vuole
una cabina di regia per il Mose
e agevolazioni per le imprese

**E per il restauro
della Basilica
di San Marco
arriva 1 milione
Con una legge
entro fine anno**

Roberta Labruna

Questione di numeri. E nella contabilità della Regione, nella sua legge di stabilità, i numeri da ieri sono cambiati. Sul piatto, dopo il disastro che ha messo in ginocchio Venezia, la maggioranza ci mette 5 milioni di euro destinati alla difesa del suolo e 1 milione di euro per il restauro della basilica di San Marco, attraverso un progetto di legge che verrà confezionato entro fine anno. Sono queste le novità inserite nel maxiemendamento votato ieri in serata dal consiglio regionale, con 31 sì e 15 no.

FONDI. La discussione è ripresa da dove si era interrotta bruscamente due giorni fa, quando l'aula di palazzo Ferro Fini è andata sott'acqua. Ed è ripresa a Treviso, nella sede della Provincia, dove i consiglieri hanno trovato ospitalità. «Ho trovato sbagliata, da un punto di vista simbolico, la scelta di fuggire da Venezia», dice subito Piero Ruzzante di Leu. Ma, anche da lì, è Venezia ad essere al centro di tutto. E non potrebbe essere diversamente. Venezia, e l'ambiente. «Avevo investito zero in politiche ambientali», è l'accusa alla maggioranza del dem Andrea Zanoni. «Potete dirci che si poteva fare di più, ma

non che non abbiamo investito», è a replica secca dell'assessore all'ambiente Gianpaolo Bottacin. «In questi ultimi tre anni - ribadisce il presidente del consiglio Roberto Ciambetti - abbiamo speso 965 milioni contro lo smog. Dire che non facciamo nulla, dunque, è mentire».

Ma Zanoni insiste: «In manovra ci sono pochi fondi per l'emergenza, che si potevano trovare mettendo l'addizionale Irpef per i ricchi». E sull'Irpef punta anche Ruzzante: «Lo applicano tutte le Regioni». Mentre Manuel Brusco, dei Cinque Stelle, la vede diversamente: «Noi siamo contrari ad un'addizionale che dura per sempre, piuttosto si potrebbe pensare ad una tassa di scopo». Ma per fare cosa? Jacopo Berti, capogruppo dei 5Stelle, detta la linea: «Vogliamo 100 milioni di euro, subito. Somma da poter destinare a tutte le emergenze ambientali che oggi stanno uccidendo i veneti: Pfas, discariche abusive, acque alte, inquinamento». Cento milioni non ci sono, ma la Regione non si chiama fuori. Anche se per il capogruppo dem Stefano Fracasso non è abbastanza: «I 5 milioni di euro, più il milione per San Marco, sono un'apertura positiva da parte della giunta, un segnale che va nella direzione giusta. Ma noi pensiamo si possa e si debba fare di più per i cambiamenti climatici e il riscaldamento globale».

MOSE. «Giù le mani da Zaia», è questo il messaggio che arriva dalla maggioranza, cui non sono piaciuti affatto certi "accostamenti" tra il governatore Luca Zaia e l'ex presidente della Regione Giancar-

lo Galan. «Un buon tacer non fu mai scritto, è il detto. Ecco, mi pare particolarmente pertinente visto che c'è chi crea il teorema Zaia-Galan. Zaia è una persona pulita e nel sistema di corruzione del Mose mi pare proprio fossero taluni esponenti del Pd ad essere coinvolti», dice Stefano Valdegamberi.

C'è un tweet, in particolare, che ha fatto arrabbiare più di qualcuno. Quello dell'euro-parlamentare dem Alessandra Moretti: «In questa foto ci sono Galan e Zaia che esultano per il lancio del Mose. Il progetto nasce con Berlusconi nel 2003. Sono passati 16 anni e sono stati spesi 5,493 mld di euro. La diga è una cattedrale di ruggine sotto la laguna. Questo è il buongoverno della destra». Ecco, il capogruppo della Lega Nicola Finco non ci sta: «Questo è sciacallaggio politico. Zaia ha fatto 100 segnalazioni alla Procura sul Mose e nelle intercettazioni lui era definito come un ostacolo alla macchina delle tangenti. Piuttosto vorrei chiedere a Moretti cosa ha mai fatto lei per il Veneto». Ma sul Mose, maggioranza e minoranza, hanno trovato un accordo. Votando insieme un ordine del giorno del Pd che chiede agevolazioni per cittadini e imprese e una cabina di regia per gestire il Mose. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La protesta del gruppo Pd ieri nell'aula consiliare a Treviso



Nicola Finco (Lega)

AMBIENTE. I dati resi noti dal Comune e relativi al periodo 2009-2019

Guerra all'amianto La rimozione costa un milione di euro

È la spesa sostenuta in dieci anni per la pulizia dei principali edifici pubblici. Sono stati invece 338 i privati che hanno chiesto il contributo smaltimento

Veronica Molinari

Dieci anni di lotta all'amianto. E con la campagna di sensibilizzazione per ripulire il territorio dal materiale cancerogeno, in passato tanto utilizzato in edilizia, si fanno i conti. Dal 2009, quando il contributo comunale è stato creato, sono state 338 le domande dei cittadini che sono state accolte e che si sono tradotte in quasi 76.000 euro di contributi erogati. Ma il costo complessivo degli interventi per rimuovere il famigerato eternit è stato invece di 361.837 euro per i privati e di circa un milione di euro per gli edifici pubblici. Un materiale, infatti, molto diffuso soprattutto nelle case più datate dove le fibre di amianto possono essere rintracciate, ad esempio, in cupolini, canne fumarie, tubazioni o in coperture di rimesse e legnaie in cortili e giardini.

«Nel corso degli ultimi anni abbiamo notato un generale aumento del valore degli interventi -ha spiegato l'assessore all'ambiente Michele Cocco-. Nel 2018 anche il numero degli stessi interventi è tornato a salire e quest'anno sono già stati ri-

conosciuti contributi per alcune opere piuttosto corpose. Il trend e i risultati confermano l'efficacia dello strumento proposto e che intendiamo riproporre. La disponibilità del contributo, infatti, genera un importante effetto moltiplicatore che va a beneficio della salute e a tutela dell'ambiente». Anche se nel territorio valdagnese non si conoscono situazioni di vera emergenza, il Comune ha comunque fatto della prevenzione una battaglia non solo attraverso il sostegno economico a chi vuole bonificare la proprietà, ma prima di tutto ripulendo gli edifici pubblici dall'amianto. Ed allora ecco gli interventi per la rimozione della pavimentazione e della colla contenente amianto alla scuola dell'infanzia Don Minzoni con una spesa di 82 mila euro di cui 40.348 euro dalla Regione e 40.000 euro dall'Anci, alla caserma dei carabinieri per 17.000 euro ed alla scuola primaria di Maglio di sopra per 21.100 euro, dove le tinteggiature dei locali hanno completato la sanificazione. «È importante tenere alta l'attenzione -ha aggiunto Cocco-. In questo modo le azioni di bonifica e preven-

zione possono procedere con efficacia, in modo serio e con continuità. Oltre ai contributi erogati per gli interventi privati abbiamo continuato a portare avanti il piano sugli edifici pubblici che si sono concentrati in particolare sulla sostituzione di pavimenti, un tempo realizzati in vinil-amianto. Nel corso di quest'anno, inoltre, abbiamo potuto completare una delle più grandi rimozioni di eternit su stabili comunali: quella relativa alla copertura dei magazzini in via Gasdotto». E proprio per proseguire sulla strada intrapresa per quest'anno la cifra scritta in bilancio è stata di 4 mila euro. Il modulo per la domanda di contributo è scaricabile dal sito Internet www.comune.valdagno.vi.it. A poter essere finanziate sono le opere relative allo smaltimento dell'amianto proveniente da abitazioni e loro pertinenze, ma anche da edifici connessi a fondi agricoli. Le richieste possono essere presentate sia prima che dopo l'intervento e devono essere accompagnate dalla documentazione fotografica e dalla certificazione dello smaltimento da parte di una ditta specializzata. •



Lavori in corso

Bonifica ok ai magazzini comunali

Magazzini comunali "eternit free". La più importante rimozione di amianto è arrivata al capolinea nei tempi previsti. L'intervento, con un costo di 530 mila euro ha permesso di eliminare la copertura di 2.700 metri quadrati di lastre in cemento amianto e il controsoffitto originario di 2.400 metri quadrati. Ma al progetto iniziale si sono aggiunte ulteriori porzioni di controsoffitto grazie al ribasso d'asta di 124 mila euro. Non solo. La ditta aggiudicatrice realizzerà un parapetto per permettere le future manutenzioni in sicurezza e un impianto fotovoltaico. I prossimi passi vedranno un secondo intervento alla caserma dei carabinieri che permetterà, con un costo di 190 mila euro, di eliminare altri 270 metri quadrati di pavimento. Procedono anche altri piccoli interventi di riqualificazione con la sostituzione di 560 metri quadri di pavimentazione e di colla contenente amianto all'istituto scolastico Manzoni con una spesa complessiva di 125 mila euro di cui 40.348 euro coperti da contributo regionale. **VE.MO.**



La rimozione dell'amianto richiede l'intervento di ditte specializzate che lavorino in sicurezza

MONTECCHIO. Il sopralluogo nel cantiere e la verifica del cronoprogramma

Nuovo ospedale Un anno e mezzo per finire i lavori

In primavera previsto l'arrivo al tetto ed entro la metà del 2021 programmata la conclusione della struttura. Poi si dovrà procedere con il trasloco di tutti i reparti

Antonella Fadda

Tempo sei mesi e si vedrà il tetto del nuovo ospedale di Arzignano e Montecchio. Non si fermano i lavori per la realizzazione della struttura sanitaria unica in via Cà Rotte, a Montecchio, del costo totale di 55 milioni di euro. Il ritmo è sempre più sostenuto, tale da recuperare parte del tempo perso lo scorso anno a causa di uno stop per il cambio di ditta di costruzioni. D'altronde non c'è tempo da perdere dal momento che il conto alla rovescia finirà il 28 giugno 2021, data in cui il primo stralcio del nuovo polo, che renderà operativo l'ospedale, sarà terminato. Proprio la parte in costruzione, la principale in sostanza, che ospiterà il pronto soccorso, aree degenze, chirurgiche e

mediche più le sale operatorie, è al centro dei lavori. «Siamo arrivati al terzo piano - precisa l'ingegnere Filippo Paccanaro dell'Ulss8 Berica - e stando al nostro cronoprogramma entro sei mesi si arriverà alla copertura». All'interno del cantiere le squadre della Cmb di Carpi, a cui è stata affidata la costruzione dell'ospedale, lavorano su più fronti in contemporanea. Nei mesi scorsi è stato completato il livello meno due, dove troveranno posto i percorsi tecnologici e logistici, nonché il meno uno, dove verranno posizionati i reparti di radiologia, pronto soccorso, l'osservazione breve intensiva e una parte degli spogliatoi. Dopo il piano terra, in pratica l'ingresso ufficiale; al primo e secondo piano, ci saranno rispettivamente la Brest Unit e le degenze dedicate

a questo reparto e poi il gruppo operatorio e parte delle degenze chirurgiche. Al terzo troveranno posto gli impianti tecnologici. I lavori proseguiranno anche nei prossimi mesi per arrivare al sesto piano. Così mentre una parte degli operai si occupa dell'elevazione, l'altra, invece, si concentra di portare avanti i lavori all'interno. «Ci stiamo organizzando per pianificare il trasloco dei reparti - prosegue Paccanaro - attualmente all'ospedale di Arzignano». Quando, a giugno 2021, questo step verrà completato si procederà con il secondo, che quindi perfezionerà la struttura nella sua totalità, dove sono previsti i poliambulatori chirurgici, il completamento delle degenze e altri reparti. L'Ulss8 aprirà un sito web in cui si potranno vedere le fasi di costruzione. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Uno scorcio della struttura in costruzione e che diventerà ospedale unico Arzignano-Montecchio. TROGU





I lavori stanno procedendo secondo programma.FOTO TROGU

LA VISITA. Hanno partecipato tre classi della Scuola edile "Palladio"

Gli studenti in campo a lezione di costruzioni

L'impresa Cmb ha illustrato tecnologie, programmazione degli interventi e sicurezza anche di tipo ambientale

A scuola di costruzioni e di sicurezza nel cantiere dell'ospedale di Montecchio. Tre classi della scuola edile "Andrea Palladio", insieme con i loro compagni della scuola di Verona, sono andati l'altra mattina a vedere da vicino la realizzazione del nuovo nosocomio su invito della ditta Cmb che si sta occupando della costruzione. Insieme a loro, il presidente e il vice della scuola vicentina, Gianluca Muraro e Daniele Magri, la direttrice Lisa Pavan, i docenti e 4 responsabili territoriali della sicurezza dei lavoratori. I responsabili e i tecnici della ditta appaltatrice hanno illustrato il progetto nel suo complesso, hanno descritto le varie lavorazioni, le soluzioni tecno-

logiche adottate e le relative criticità. Particolare importanza agli aspetti della programmazione dei lavori, della sicurezza e della sostenibilità ambientale che l'impresa adotta all'interno del proprio cantiere. Nel cantiere dell'ospedale è attivo il progetto "Sicuri per Mestiere", un'iniziativa di Cmb che ha come obiettivo la salvaguardia dei lavoratori tramite il miglioramento dei comportamenti individuali e collettivi nei confronti della sicurezza da raggiungere attraverso il dialogo e la comunicazione di tutti coloro che sono coinvolti. Gli oltre 50 ospiti hanno poi effettuato, accompagnati dal personale di cantiere, una visita all'interno della futura struttura ospedaliera. «Grazie a questa importante occasione i ragazzi hanno potuto accrescere le proprie competenze in ambito di sicurezza e

organizzazione dei lavori - affermano i referenti della scuola edile "Andrea Palladio" -, potendo raccontare di aver vissuto un'esperienza insolita all'interno di una eccellenza della cantieristica delle opere pubbliche italiane. Un grazie di cuore all'impresa Cmb per la preziosa opportunità offerta ai nostri studenti». «Questo progetto - aggiungono i referenti dell'azienda di Carpi - è nato dalla volontà di affrontare in modo innovativo le sfide in materia di salute e sicurezza sul lavoro, integrando e potenziando i valori della responsabilità sociale d'impresa, gli strumenti offerti dal sistema di gestione integrato aziendale, con le tradizionali modalità di formazione. Estendendo quindi il campo di applicazione del progetto anche alla gestione degli aspetti ambientali e ambienti di lavoro». ● A.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una delle imponenti gru.TROGU



I referenti della Scuola edile "Palladio" con gli studenti e i responsabili dell'impresa Cmb in cantiere.TROGU



ANNAMARIA FURLAN

«Il clima sociale è caldissimo, l'esecutivo stia attento a non sottovalutarlo»

CARLO FORTE

«È un autunno molto piovoso, con danni terribili per il nostro patrimonio architettonico e tanti disagi per le popolazioni, come sta accadendo purtroppo a Venezia, anche per colpa dell'incuria dell'uomo e dei ritardi scandalosi nella costruzione del Mose e delle altre opere pubbliche. Ma è un autunno caldo, anzi caldissimo dal punto di vista sindacale con tante vertenze aperte e dossier che riguardano il destino di centinaia di migliaia di lavoratori e di famiglie. Tutti i nodi stanno venendo al pettine»: così dice la Segretaria Generale della Cisl, Annamaria Furlan.

A PAGINA 16

OGGI IN TUTTA ITALIA LA PROTESTA DEI VIGILI DEL FUOCO E DEI LAVORATORI DELL'EDILIZIA

Furlan: «Il clima sociale è caldo Il governo non può sottovalutarlo»

«È UNA STAGIONE DIFFICILE DAL PUNTO DI VISTA SINDACALE CONTANTE VERTENZE APERTE. TUTTI I NODI STANNO VENENDO AL PETTINE»

CARLO FORTE

«È un autunno molto piovoso, con danni terribili per il nostro patrimonio architettonico e tanti disagi per le popolazioni, come sta accadendo purtroppo a Venezia, anche per colpa dell'incuria dell'uomo e dei ritardi scandalosi nella costruzione del Mose e delle altre opere pubbliche. Ma è un autunno caldo, anzi caldissimo dal punto di vista sindacale con tante vertenze aperte e dossier che riguardano il destino di centinaia di migliaia di lavoratori e di famiglie. Tutti i nodi stanno venendo al pettine». La Segretaria Generale della Cisl, Annamaria Furlan è reduce dall'incontro a Parigi con i sindacati francesi della CFDT per uno scambio di opinioni sui problemi sociali e del lavoro in Europa. **Furlan, perchè lei parla di autunno caldo?**

Guardi, stiamo vivendo giornate

cruciali sul piano sindacale. Oggi i vigili del fuoco saranno in piazza davanti al Parlamento ed il 21 novembre sciopereranno in tutta Italia. Ma non è l'unica protesta in corso perchè anche i lavoratori dell'edilizia manifestano sempre oggi in cento piazze italiane. Nel pomeriggio poi avremo un'incontro al Mise sulla ex Ilva al quale dovrebbe partecipare anche Arcelor Mittal. È sabato ci sarà la manifestazione di protesta dei sindacati dei pensionati al Circo Massimo. Il governo farebbe bene a non sottovalutare il clima sociale che si sta creando nel Paese.

Partiamo allora dai vigili del fuoco, che sono impegnati in queste ora a Venezia ed in tante città italiane per soccorrere i cittadini contro il maltempo. Perché sostenete questa protesta?

Perché è una lotta sacrosanta. I vigili del fuoco non hanno visto concretizzarsi gli impegni assunti per migliorare le condizioni degli stipendi, della previdenza, del riconoscimento delle malattie professionali. È una categoria che merita più rispetto e considerazione da parte delle istituzioni perché sono i primi a prestare l'opera di soccorso ai cittadini, pagando spesso un prezzo altissimo in termini di vite

umane. È una questione di giustizia. Bisogna riconoscere una specificità professionale a questi lavoratori del comparto, come tutti gli altri operatori dei settori della sicurezza e del soccorso pubblico. Le belle parole di elogio e stima non bastano. Come per tutti i dipendenti pubblici serve rinnovare il contratto, ulteriori investimenti, progressioni di carriera. Siamo al fianco della nostra federazione nazionale della sicurezza in questa battaglia.

È singolare che oggi oltre a questa protesta dei vigili del fuoco, si aggiungerà anche quella dei lavoratori edili. C'è un legame tra le due cose?

Sono due vertenze diverse. Ma il tema della sicurezza del territorio è indubbiamente legato a quelle delle infrastrutture. Si sono persi 800 mila posti di lavoro negli ulti-



mi dieci anni, 120 mila imprese hanno chiuso. Eppure ci sono centinaia di cantieri fermi nel nostro paese. Non si riesce a superare i ritardi della burocrazia, i veti della politica e spesso gli ostacoli anche delle istituzioni locali. Ma i lavoratori edili reclamano anche un riconoscimento sul piano previdenziale, meno tasse, un impegno più forte sulla legalità con il rafforzamento del Durc e della congruità, l'attuazione della patente a punti, una reale riforma del Codice degli Appalti, che riduca il ricorso al subappalto.

Che cosa chiedete al governo?

I sindacati degli edili chiedono giustamente un confronto con il governo, visto che aspettano ancora una convocazione dai ministeri del Lavoro e dello Sviluppo economico. E' positivamente il confronto già avviato con il ministero delle Infrastrutture. Ma non basta. Bisogna rimettere in moto il settore, da sempre volano per la ripresa economica. Vuol dire non solo lavoro per centinaia di migliaia di persone e ossigeno per un indotto enorme ma dare al paese infrastrut-

ture moderne, edifici e territori riqualificati, riducendone i consumi e mettendoli in sicurezza dai rischi sismico ed idrogeologico. Far ripartire le costruzioni vuol dire far ripartire l'intera economia del Paese.

Cosa direte ad Arcelor Mittal ed al governo oggi pomeriggio al Mise?

Bisogna riprendere il confronto per evitare la chiusura della ex Ilva ed il congelamento del piano di risanamento ambientale.

Sarebbe una sciagura per Taranto, per gli altri stabilimenti, per tutto il paese. Il Governo ha delle responsabilità enormi in questa vicenda perché non riesce a risolvere per i suoi problemi interni il problema dello scudo penale. Noi abbiamo detto con chiarezza che servirebbe un decreto legge, valido anche per tutti i casi analoghi, ma oggi indispensabile per togliere ogni alibi ad Arcelor Mittal. In questa vertenza sono in gioco almeno 20 mila posti di lavoro, compreso l'indotto, la tutela dell'ambiente ed anche la credibilità internazionale del nostro paese. Non si pos-

sono firmare degli accordi e poi dopo un anno scappare via, abbandonare gli investimenti, annunciando 5 mila esuberi. Questo è una linea irresponsabile, un ricatto inaccettabile. Se ci sono dei problemi di mercato devono essere affrontati, come si fa sempre, aprendo un negoziato con il sindacato. La via giudiziaria non è la strada risolutiva. Tutt'altro.

Sabato sarete in piazza con i pensionati?

Sì, perché i pensionati non sono né un bancomat da spremere né gli "avari di Molière" come li aveva definiti incautamente il presidente del Consiglio Conte. Vogliono risposte serie e non una elemosina sulla rivalutazione, risposte sulla non autosufficienza, i servizi sociali, la riduzione delle tasse. Sono donne e uomini che hanno fatto grande il Paese e che hanno dato tanto al nostro paese in termini di lavoro, professionalità, innovazione, cultura, ma anche di sacrifici e di assistenza per i nostri figli ed i nostri nipoti. Meritano molto di più dalla politica e dalle istituzioni.



Per l'ultimo stralcio di interventi per la sistemazione definitiva della zona

Area Altanon, il 18 novembre apre il cantiere

Tra i lavori precedenza alla rotatoria lungo viale Piave e ai nuovi parcheggi

Ora c'è anche la data ufficiale: lunedì 18 novembre prenderanno il via i lavori presso l'area dell'Altanon di Feltre per quello che rappresenta – come noto – l'ultimo stralcio di interventi per la sua sistemazione definitiva. «La notizia ci è arrivata in queste ore dalla proprietà, dopo che sono stati definiti gli ultimi dettagli tecnici per programmare nella maniera più opportuna possibile il cantiere», ha spiegato lo scorso 11 novembre il sindaco di Feltre, Paolo Perenzin, a margine della seduta di giunta che ha dato il via libera definitivo all'intervento dell'impresa sul suolo pubblico. «Con la proprietà, che fa capo alla famiglia Paterno», ha continuato Perenzin, «in questi anni abbiamo avuto un confronto a tratti vivace, nell'interesse primario della città, per riuscire ad ottimizzare per quanto possibile l'impatto dell'intervento sul suo tessuto urbanistico e commerciale».

Con l'avvio del cantiere che dovrà porre fine alla pluridecennale questione legata all'Altanon, è stato definito anche il cronoprogramma, stilato di concerto tra la proprietà e gli uffici comunali. «È stato concordato», ha aggiunto Perenzin, «che i primi interventi inerenti le opere di ristoro pubblico riguarderanno la nuova rotatoria lungo viale Piave (nella zona del condominio «Al Parco») e la realizzazione dei nuovi parcheggi per le auto nell'area a nord dell'attuale supermercato. Si tratta di lavori che, al di là di qualche inevitabile disagio in fase di realizzazione, porteranno ben presto significative migliorie alla viabilità, e non solo, in quella zona nevralgica della città, città che potrà disporre di un'area completamente riqualificata e dotata di alcuni servizi pubblici fondamentali (uno per tutti la nuova stazione delle autocorriere), mentre la rimodulazione dei volu-

mi edificati garantirà un impatto equilibrato anche in termini urbanistici».

«Esprimo massima soddisfazione per l'avvio del cantiere dell'Altanon, dove andremo a realizzare interventi che coniugano la nostra iniziativa imprenditoriale privata con gli interventi pubblici a favore della collettività, sia sul piano viabilistico che dei servizi», ha detto il patron del Gruppo Paterno, proprietario dell'area, Domiziano Paterno. «Il cantiere – ha continuato – che aprirà i battenti il prossimo 18 novembre, vedrà impegnati operai e tecnici (circa 80 persone a regime) per la realizzazione di lavori del valore complessivo di circa 10 milioni di euro. Il nostro obiettivo, se tutto filerà alla perfezione, è concludere tutti i lavori entro il Natale del prossimo anno, anche se – considerando le variabili legate al meteo e ad altri imprevisti – è più verosimile pensare ad una conclusione per la primavera del 2021».



FELTRE - L'area Altanon che sarà interessata ai lavori di sistemazione.



AMBIENTE



Se il Mezzogiorno rischia di perdere il paesaggio

© Luca Micheli / Unsplash

Un Paese ad alta fragilità ambientale. È l'Italia che emerge dall'ultimo rapporto Ispra. Scompaiono in media 14 ettari al giorno e preoccupa in particolare la Puglia che guida la classifica del consumo di suolo naturale e agricolo. Parla l'urbanista **Giuseppe Milano**

di **Alessandro Cannavale**

Giuseppe Milano è un ingegnere edile-architetto ed urbanista, già giornalista ambientale, da sempre impegnato sul fronte della tutela dell'ambiente. Attualmente è membro del consiglio direttivo della sezione pugliese dell'Istituto nazionale di urbanistica. Gli abbiamo rivolto alcune domande, a proposito del recentissimo rapporto Ispra sul consumo di suolo.

Come è cambiato il paesaggio italiano nell'ultimo anno?

Dal report 2019 *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*, il primo del sistema Ispra-Snpa (Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente,

nato con la legge 132 del 2016), emerge l'immagine di un Paese ad alta fragilità ambientale dove, nel solo 2018, si sono persi, alla velocità di 2 metri quadri al secondo e alla media di 14 ettari al giorno, altri 51 chilometri quadrati di suolo naturale e agricolo. Un dato assolutamente preoccupante, non giustificato né dal decremento demografico in corso né dagli effetti del cambiamento climatico che sta ridisegnando le geografie urbane. Ne consegue, dunque, che ogni abitante ha in "carico" oltre 380 metri quadri di superfici artificiali. A livello urbano, Roma e Verona sono le città che hanno conseguito le peggiori performance ambientali, rispettivamente, con 75 e 33 ettari di nuovo consumo

A Matera il 60 % degli interventi sul suolo riguarda impianti per energie rinnovabili

di suolo. Tra le città capoluogo di provincia o di regione si distingue positivamente Torino dove sono stati rinaturalizzati 7 ettari.

E a livello regionale?

Dopo Veneto e Lombardia che si confermano ai primi posti tra i territori che hanno registrato il massimo incremento nell'ultimo anno (con 923 e 633 ettari, rispettivamente), troviamo sul terzo gradino del podio la Puglia (+425), seguita da Emilia-Romagna (+381) e Sicilia (+302). Quasi il 50% dei principali cambiamenti che si sono avuti nel 2018 sono geolocalizzati nelle aree urbane già fortemente compromesse e densificate, con la conseguenza che nel periodo estivo la differenza di temperatura tra città e cintura periferica o periurbana supera i 2°C. Tra le trasformazioni dell'uso del suolo naturale si segnala la tipologia del cantiere che ha coinvolto quasi 2.850 ettari. La crescita del consumo di suolo ha generato, infine, una perdita di quasi 24 metri quadri per ogni ettaro di aree a verde.

Quali sono le novità introdotte dall'ultimo rapporto Ispra?

Nel rapporto 2019, oltre all'aggiornamento dei dati

del 2018, sono stati introdotti una serie di nuovi parametri per meglio decodificare la complessità del paesaggio italiano. Tra questi, ottemperando alle prescrizioni dell'Unione europea che ha introdotto la *land degradation neutrality* per la quale deve essere raggiunto il saldo zero di consumo di suolo entro il 2050, l'indicatore del degrado dei suoli attraverso il quale si valutano, tra il 2012 e il 2018, sia i cambiamenti di copertura del suolo, la perdita di produttività, la perdita di carbonio organico e la perdita di qualità degli habitat; sia altri fattori quali la frammentazione, l'impatto potenziale del consumo di suolo, la densità delle coperture artificiali e gli incendi.

Per il primo parametro, la superficie attraversata dal degrado è pari a quasi 1.200 chilometri quadrati; per il secondo, la stima è di 9.420 chilometri quadrati; per il terzo, l'estensione del fenomeno intacca circa 670 chilometri quadrati che, infine, diventano quasi 34mila chilometri quadrati, valutando il quarto indicatore. La stima complessiva, che considera anche i valori degli altri fattori di degrado, è di 80mila chilometri quadrati, corrispondenti al 26,5% del territorio nazionale. Questo studio ancora sperimentale, dunque, fotografa chiaramente lo stato di salute dei suoli del Mezzogiorno. In particolare, come rivelato peraltro anche dalle evidenze scientifiche dell'Agenzia europea dell'ambiente, il Mezzogiorno è a fortissimo rischio di desertificazione per l'intensità degli effetti e degli impatti provocati dai cambiamenti climatici.

I processi di trasformazione territoriale come stanno ridisegnando il Mezzogiorno?

In Puglia, rispetto alla precedente rilevazione, si sono persi quasi 425 ettari di suolo naturale, con una redistribuzione, tra le sei province, molto meno omogenea del passato: svetta quella leccese (2.800 km²), con 135 ettari artificializzati soprattutto dall'industria del turismo, seguita dall'Area metropolitana di Bari (3.825 km²) dove il consumo di suolo di 108 ettari ha origine nella costruzione, principalmente, di nuove residenze o di volumetrie destinate a servizi. A livello provinciale, tuttavia, si segnala il caso emblematico della Terra di Brindisi (1.861 km²): gli oltre 50 ettari persi nell'ultimo anno, per l'insediamento di mega-parchi fotovoltaici su superfici agricole, diventano addirittura 890 ettari su un arco temporale di 8-10 anni. A livello comunale, invece, Foggia e Bari, rispettivamente con 23 e 18 ettari di suolo naturale perso, si confermano ai vertici tra gli enti locali. Seguono, tra i poli urbani più importanti, Taranto con 15 ettari e Lecce con 11. Tra le prime due

A sinistra una vista di Matera

Nella pagina seguente, Polignano a Mare, Bari



città si inserisce Monopoli, sempre con 18 ettari. È importante sottolineare quest'ultimo dato perché per l'intensità dei processi di trasformazione dei paesaggi costieri, nell'ultimo anno, la Puglia è quella che più ha intaccato in Italia tali territori: nel dettaglio, la densità del consumo di suolo entro i 300 metri ha raggiunto i 4,8 m²/ha, con l'indicatore che sale a 8,4 m²/ha nella fascia tra i 300 e i 1.000 m.

Che cosa determina l'azione dell'uomo?

Le evidenze richiamate confermano che in questi contesti particolarmente vulnerabili si consolida l'aumento delle superfici artificiali a danno di quelle naturali, con una significativa riduzione dei servizi ecosistemici. Con questa espressione si intendono i benefici multipli prodotti dalla natura ed è fondamentale, dunque, valutarli rigorosamente nell'era geologica che stiamo attraversando, ridefinita "antropocene", nella quale la pervasività dell'azione dell'uomo sovrasta la capacità della natura di rigenerare i propri cicli vitali. In Puglia, quindi, la riduzione dei servizi ecosistemici a causa del consumo di suolo, secondo le rilevazioni dell'Ispra, sta producendo danni economici pari a 300-400 milioni di euro all'anno.

In Basilicata, nella Matera capitale europea della cultura si è registrato, nell'ultimo anno, un consumo di suolo di 17 ettari, sei in meno di quelli persi nel piccolo comune di Tolve, dove, a fronte di un valore pro capite annuo di 72 metri quadri, la densità ha sfiorato i 18 metri quadri per ettaro. Potenza, Melfi e Vaglio, con 17, 16 e 13 ettari completano, rispettivamente, la cinquina di polarità urbane che hanno visto il maggiore incremento di consumo di suolo nel 2018. Con i dati aggiornati, dunque, Matera - secondo la serie storica di rilevazione avviata nel 2012 - ha impermeabilizzato quasi 2.200 ettari, 300 circa in più di Potenza. Oltre il 60% dei nuovi cambiamenti è riconducibile alla realizzazione di nuovi impianti per le energie rinnovabili, in particolare parchi eolici che stanno riconfigurando

gli assetti paesaggistici locali.

Quali strumenti e politiche andrebbero messe in campo per favorire processi di adattamento ai cambiamenti climatici o di rigenerazione urbana?

L'Italia, dove è ancora vigente la Legge fondamentale dell'urbanistica del 1942, non dispone di una normativa nazionale contro il consumo di suolo, con la difficoltà odierna non solo di regolamentare un fenomeno assolutamente impattante sullo stato di salute delle città e di chi le vive, ma anche di correlarsi con le Regioni, corresponsabili dei processi di trasformazione territoriale per il carattere concorrente della materia del governo del territorio. Ad oggi, dunque, le Regioni sono gli organi di governo locale che maggiormente dovrebbero essere interrogate e sollecitate per una conversione ecologica radicale e solidale. In assenza di una disciplina nazionale che favorisca, inoltre, i processi di rigenerazione urbana e di innovazione sociale, nella salvaguardia delle identità locali issate a bene comune dalle nuove "comunità di destino" ricostituitesi sempre più spesso attraverso l'istituto della partecipazione civica, è responsabilità delle Regioni spingere sui Comuni perché, superando strumenti urbanistici spesso obsoleti e storicamente superati, adottino nuovi Piani urbanistici. Strumenti nei quali devono essere messe al centro, strategicamente, misure integrate oggi ineludibili come il censimento del patrimonio edilizio esistente e la moratoria sul nuovo consumo di suolo, con il precipuo intento di riqualificare, anche energeticamente e non solo funzionalmente, l'immenso patrimonio dismesso e degradato, nonché di dotare lo spazio pubblico diffusamente di sistemi naturali che migliorino il microclima urbano. Nel nostro Paese sono sempre più numerose le buone pratiche, da Nord a Sud: gli amministratori del Mezzogiorno non dovrebbero inventarsi nulla. Dovrebbero soltanto copiarle e contestualizzarle. Sicuramente nessuno chiederebbe loro **la giustificazione.**

L'INDAGINE CONFAPI

Tasse, la stangata di novembre Da Padova 1 miliardo di euro

Tra domani e il 30 si concentrano Iva, Ires, Irpef e ritenute sui dipendenti
Valerio: «L'anno prossimo sarà peggio per effetto della finanziaria»

PADOVA. A partire da lunedì prossimo i padovani, famiglie e imprese, dovranno sborsare al fisco oltre un miliardo di euro e, secondo Confapi Padova, l'anno prossimo potrebbe andare anche peggio. È tra il 16 e il 30 novembre che si concentrano ogni anno molte delle scadenze fiscali e tributarie del secondo semestre.

IBALZELLI

Secondo le stime di Confapi (sui dati del ministero dell'Economia e delle Finanze) la voce che inciderà di più è quella relativa alla liquidazione dell'Iva (273 milioni a Padova), seguita dall'acconto Ires (236 milioni di euro) e dalle ritenute su dipendenti e collaboratori (217 milioni). A seguire l'acconto Irpef di novembre per 113 milioni di euro e l'Irap per 111 milioni. La somma di 1,001 miliardi di euro passerà quindi dalle tasche dei padovani a quelle della Fiscalità generale per pagare strade, ponti e ferrovie, ospedali, scuole ed insegnanti, ma pure i conti delle tante incompiute del Paese

una tra tutte, quel Mose costato ai cittadini oltre 7 miliardi di euro. Un pensiero che non può non passare per la testa di ogni contribuente che affronta la consueta scadenza della seconda metà di novembre.

SCADENZE

«Molte di queste scadenze riguardano appuntamenti mensili previsti. Di fatto, però, è evidente che creeranno problemi a numerose imprese, soprattutto alle più piccole, quelle che hanno più difficoltà nell'accesso al credito e nel reperire liquidità» sottolinea il presidente di Confapi Padova Carlo Valerio. «Se sono positivi sia il mantenimento degli sgravi per l'Industria 4.0 che l'istituzione del fondo per la riduzione del carico fiscale sui lavoratori dipendenti, rimangono poco chiare le modalità su come sarà portato avanti il taglio del cuneo fiscale. Nel frattempo, però, la sensazione è che la situazione potrebbe addirittura peggiorare con provvedimenti che rischiano di affos-

sare alcuni settori della nostra economia».

RISCHI

L'associazione punta il dito su due provvedimenti della manovra 2020: plastic tax e tassa sullo zucchero. Ariguardo, Confapi aveva già fatto notare, in una recente audizione di fronte alle commissioni Bilancio di Camera e Senato, come il costo medio della materia prima per la produzione di imballaggi sia di circa 1,20 euro/kg. La tassa di un euro/kg ne raddoppia il costo. «Qualcosa non quadra» ha concluso Valerio, «la plastic tax darà poco meno di 1,1 miliardi, mentre quella sullo zucchero vale il primo anno 233,8 milioni. Queste imposte, se funzionassero, dovrebbero ridurre il proprio gettito nel tempo, disincentivando i consumi "dannosi". Perché allora il Governo ha previsto che gli introiti per la tassa sulla plastica salgano nel 2021 a 2,19 miliardi, mentre quelli sulle bevande zuccherate saliranno a 262? I conti non tornano».

Riccardo Sandre



IL GETTITO PER LO STATO DELLE PRINCIPALI IMPOSTE DI NOVEMBRE

(Dati in milioni di euro)



	Padova	Veneto	Italia
IVA	273	1.380	15.000
IRES	236	1.196	13.300
Ritenute dipendenti e collaboratori	217	1.095	11.900
IRPEF (acconto)	113	570	6.200
IRAP	111	561	6.100
Totale (comprensivo di altre imposte)	1.001	5.060	55.000

Elaborazione Fabbrica Padova su dati Ministero dell'Economia e delle Finanze

IMMOBILI

Casa, il mercato è in crescita Compravendite bene Pordenone

«Occorre premiare chi incentiva la riqualificazione degli edifici»

Laura Venerus

Un mercato in ripresa, che vede nell'utilizzo dei siti internet e dei social una componente importante. È quanto emerso dall'indagine di Format Research in occasione della serata, promossa dall'agenzia Marchiori&Contino, sull'analisi dell'affermazione del digitale anche nel mercato immobiliare. In un'escalation dell'utilizzo dell'on line per gli acquisti di svariati prodotti, anche comprare o vendere casa non è esente. Pordenone, in un settore come quello immobiliare che si sta dimostrando in ripresa, è la locomotiva regionale, considerando che rispetto alle altre città del Friuli Venezia Giulia dimostra le performance migliori con 3.079 transazioni nel 2018 corrispondenti a un più 6,2 per cento rispetto all'anno precedente. In questa situazione, l'on line rappresenta una componente non indifferente per comprare o vendere casa. Dai dati Istat emerge che nei settori in cui è maggiormente utilizzato l'e-commerce, le attività immobiliari occupano il 13,1 per cento. In tale panorama, la componente maschile la fa da padrona con il 75,2 per cento di uomini, che ha acquisito informazioni su internet, contro il 24,8 per cento delle donne. I social network rappresentano uno strumento non irrilevante: per pubblicizzare la vendita della propria casa, in regione quasi uno su due (il

42,3 per cento) ha utilizzato questi strumenti. E tra chi ha inteso raccogliere informazioni sugli immobili da acquistare, il 22,2 per cento si è affidato a internet (era l'1,7 per cento nel 2010).

L'indagine Format Research ha quindi dato conto delle diverse tipologie di settori immobiliari che utilizzano internet: ci sono i portali di annunci, i portali a supporto delle agenzie immobiliari, i siti web delle agenzie tradizionali e c'è la nuova frontiera delle agenzie immobiliari digitali. In questo panorama, l'amministrazione comunale sta cercando di vivacizzare il settore privato attraverso i cantieri pubblici. Lo ha affermato l'assessore all'urbanistica Cristina Amirante. «La città è l'unica in regione in cui si assiste a un aumento della popolazione, anche se di poco, per un fenomeno di micro-immigrazione da altri centri minori. Per favorire il comparto stiamo per approvare una variante generale al piano regolatore che vuole dare una sferzata di energia e premialità a chi incentivi una riqualificazione degli edifici». Il convegno è stato arricchito dagli interventi di Stefano Medici, Andrea Oliva e Santino Taverna, rispettivamente presidenti Fimaa (Federazione mediatori agenti d'affari) provinciale, regionale e nazionale. La chiusura dei lavori è stata affidata ad Alberto Marchiori e Antonio Contino. —

BY NC ND ALLI DIRITTI RISERVATI



IL CONVEGNO

In bacino anche la Dattilo per il congresso delle Costiere

VENEZIA. European Coast Guard Functions Forum: termina oggi il convegno internazionale che ha visto impegnati negli ultimi tre giorni a Venezia i capi delle organizzazioni di Guardia costiera di tutto il mondo, riunitisi su base volontaria.

Sono state tre giornate ricche di dibattiti, organizzati per parlare del futuro della laguna (mai fragile come in questi giorni) e soprattutto per fare il punto sull'ultimo anno di presidenza italiana del forum, gestita congiuntamente dalla Guardia di finanza e dal corpo delle Capitanerie di porto. Intanto, continua a essere ormeggiata a Venezia la nave Luigi Dattilo: "riposa" al terminal VE27 della Stazione Marittima di Venezia, dove diversi visitatori hanno potuto ammirarla dall'esterno - ma, soprattutto, dall'interno - negli ultimi giorni.

Varata nel dicembre del 2012, la nave è impiegata per operazioni di ricerca e salvataggio, antinquinamento, antincendio e ha funzioni di controllo dell'immigrazione clandestina: per questo è stata progettata per operare in mare aperto anche in presenza di condizioni meteo-marine particolarmente avverse. Può inoltre avere funzione di comando di operazioni navali complesse.

Si tratta di un piccolo capolavoro della più moderna ingegneria navale, con un radar di ultima generazione in grado persino di scoprire e seguire eventuali macchie di inquinamento presenti sulla superficie del mare. Per questo il suo arrivo in laguna è stato accolto con particolare trepidazione, con le tantissime persone che hanno voluto vedere da vicino l'imponente regina dei mari. —

L.B.



La nave Dattilo nel bacino di San Marco, nei giorni scorsi





Dighe mobili del Mose sollevate durante un collaudo

BOTTA E RISPOSTA SUI SOCIAL

M5S e Pd attaccano anche Zaia sul Mose «Governa da 20 anni sa tutto sui ritardi»

Moretti e Cacciari: «Il governatore braccio destro di Galan»
Toninelli e Berti a Berlusconi: «Si deve vergognare»

**La posa della prima
pietra il 14 maggio 2003
Lo stuolo di ministri
e Bossi con il Cavaliere**

Albino Salmaso

VENEZIA. Chi è il padre politico del Mose, che ha divorato 5,4 miliardi e dopo 16 anni è un fantasma abissato nella laguna? Luca Zaia ha alzato bandiera bianca e si è assolto da ogni colpa sui ritardi, visto che la Lega è uscita indenne dalla retata del 2014: «Questo è uno scandalo nazionale, la Regione non ha responsabilità, è un cantiere dello Stato», ha spiegato il governatore. Apriti cielo. Basta avere le «mani pulite» per scaricare tutta la colpa su «Roma-ladrona»? Massimo Cacciari la mette giù dura: «Zaia sa tutto sui ritardi del Mose, il ministro De Micheli invece si deve informare perché i lavori non sono realizzati al 93 per cento».

Rientrata l'alluvione, infuria la polemica. Da Bruxelles Alessandra Moretti, alle 9 del mattino, posta una foto recuperata dagli archivi con Zaia e Galan che esultano mentre i 5 Stelle da Roma sparano tweet-bomba: «Venezia affonda sotto le tangenti del centro-destra». Sui social è guerra di dichiarazioni ma la data storica è scolpita sul marmo: Venezia, 14 maggio 2003. Silvio Berlusconi in elegante doppiopetto fumo di Londra, camicia

bianca e cravatta, tiene in mano la cazzuola e attende la benedizione del cardinale Angelo Scola. Sorride il premier, con uno stuolo di ministri al seguito: Matteoli, Lunardi, Buttiglione, il sindaco di Venezia Paolo Costa e il governatore veneto Giancarlo Galan, che nel 2014 verrà travolto dalle tangenti. È il Doge azzurro della Serenissima che imprime la svolta al Cipe e fa arrivare i fondi al Consorzio Venezia Nuova guidato da Giovanni Mazzacurati. C'è pure Umberto Bossi, leader incontrastato della Lega a fianco del Cavaliere e del Cardinale, ma Zaia non si vede. Ieri Berlusconi è tornato a Venezia con Brunetta e se l'è presa con l'ex ministro Danilo Toninelli, che ha replicato con toni durissimi: «I veneziani hanno subito abbastanza. Dopo gli scandali di corruzione di Galan, uomo di Berlusconi, ora devono pure sentire questo signore prendersi gioco di loro addebitando al sottoscritto e al M5S la causa dei ritardi del Mose. La causa unica sono le mazzette!!! Berlusconi si vergogni» si legge su Facebook.

Da Treviso il capogruppo grillino in Regione Jacopo Berti alza il tiro su Zaia: «Indovinate chi governa da 20 anni in Veneto e sul Mose fa finta di nulla?». Poi scrive una nota durissima: «Lo smemorato di S. Vendemmiano non si ricorda che nel 2010 è andato a pontificare sui cantieri del Mose, dicen-

do che era un modello da esportare in tutto il mondo. Ora afferma che non gli è mai piaciuto. Ha fatto tutto Roma? Come mai hanno arrestato un suo assessore, consiglieri regionali, l'ex governatore Galan... tutti Veneti e in consiglio veneto. La verità è che le rubeerie gli sono successe sotto il naso in casa sua», conclude Berti.

Un passo indietro. Dopo Berlusconi nel 2008 arriverà anche Romano Prodi a rivendicare con orgoglio che il Mose voluto dal «Comitatone» con la benedizione dell'Iri salverà Venezia dall'alluvione. Peccato che a 16 anni dalla posa della prima pietra le cerniere delle 78 paratoie alle bocche di porto di Chioggia, Malamocco e Lido siano da cambiare. Non funzionano e le dighe mobili sono bloccate da vongole, cozze e granchi che prosperano sui fondali di cemento.

Massimo Cacciari, sindaco di Venezia per tre legislature, da sempre contrario al progetto di Mazzacurati e del Cvn, dai microfoni di Radio Capital mette ordine. «Il governo attuale e la ministra Paola De Micheli sono innocenti, ma lei non sa nulla e non si è informata sulla vicenda. Zaia invece sa tutto. È stato per anni vicepresidente di Galan e ha sponsorizzato la realizzazione del Mose pancia a terra. Fin dall'inizio io e altri, che si intendevano di ingegneria e idraulica, abbiamo contestato tecnicamente la scelta del Mose assun-



ta trent'anni fa e poi diventata irreversibile, senza che nessuno valutasse le nostre critiche».

E il Pd? In consiglio regionale il capogruppo Stefano Fracasso ha organizzato un sit in con manifesti per ricordare che mezzo Veneto sarà travolto dall'acqua alta con il Global Warming che la Lega ignora alla pari di Trump. L'attacco più duro arriva dall'eurodeputata Alessandra Moretti, interpellata da Mediaset, Rai1 e Sky: «Sono passati 16 anni e sono stati spesi 5,493 miliardi di euro. La diga è una cattedrale di ruggine sotto la laguna di Venezia. Questo è il buongoverno della destra. Zaia amministra il Veneto da vent'anni, prima con Galan e ora da solo e non può auto-assolversi per i ritardi. Il parlamento Ue è pronto a fare la propria parte con fondi ad hoc per risarcire i danni subiti da Venezia, appena verrà dichiarato lo stato di calamità naturale dal governo Conte. Basta con le polemiche. Facciamo un gioco di squadra con il sindaco Brugnaro per salvare una delle capitali culturali del mondo».

E il Carroccio? Manda in campo Toni Da Re: «Sia Zaia che la Lega non sono mai stati coinvolti nello scandalo Mose, mentre due esponenti veneti del Pd sono stati arrestati. Nessuna lezione dalla Moretti, che ha sbagliato foto». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



L'immagine realizzata dal Movimento 5 Stelle che ha fatto infuriare la Lega

Mose, la storia infinita

Ruggine e cemento crepato alla barriera di Treporti

Alberto Vitucci

VENEZIA. L'ultimo guaio del Mose è la scoperta che le banchine di Treporti, costruite sei anni fa, sono lesionate. L'acciaio è arrugginito, il cemento danneggiato, da riparare. Altri costi e altri ritardi. La strada per vedere il Mose in azione è ancora lunga. 53 anni dopo il 4 novembre del 1966, 35 anni e sei miliardi di euro il primo progetto firmato dal Consorzio Venezia Nuova, la conclusione dei lavori ancora non si vede. «Sarà pronto a metà dell'anno prossimo», ha assicurato ieri il presidente del Consiglio Conte in visita in laguna. Si riferiva probabilmente alla conclusione dei lavori per montare gli impianti di sollevamento. Il «cuore» del grande sistema che dovrebbe garantire il funzionamento contemporaneo delle 78 paratoie distribuite nelle tre bocche di porto per dividere il mare dalla laguna. «Senza quello, il Mose non può funzionare», certificano i commissari, il Mose non può funzionare. Possibile che un'opera attesa da 35 anni sia ferma perché non ci sono gli impianti elettrici? «Possibile», scandisce il commissario straordinario del Consorzio

Giuseppe Fiengo, «gli impianti non erano nemmeno stati inseriti nel progetto. In compenso erano state pagate le forniture. A Treporti ad esempio c'è un solo generatore. Per alzare le paratoie così ci vuole quasi un'ora». Una storia infinita di scandali e di sprechi. Prezzi gestiti con il monopolio, senza gare, 12 per cento di sovracosto su ogni lavoro per gli «oneri del concessionario». Su sei miliardi sono circa 800 milioni. Tangenti e malaffare scoperti dalla grande inchiesta del 2014 che aveva portato in carcere 35 persone. Ma soprattutto risorse gettate nel grande cratere nero del concessionario unico. Spesso senza controlli.

Adesso, il giorno dopo la grande tragedia che ha di nuovo colpito la città, scatta la corsa allo scaricare responsabilità. E l'invito a «fare presto». Si potrà vedere il Mose finito in tempi brevi? «I lavori per gli impianti si concluderanno nel marzo del 2020», dice Fiengo, «poi ci vorranno altri mesi per i collaudi e la sperimentazione. Noi stiamo lavorando». Ma i guai si moltiplicano. Fino al 2014 non c'era traccia di «criticità». Poi si sono scoperte crepe e fessurazioni, ruggine e corrosione nelle cerniere, ossidazione,

muffe. Si sono scoperti anche costi notevoli per garantire una manutenzione che non può mai essere interrotta. Almeno 100 milioni di euro in un anno. «Altri cento milioni li abbiamo impegnati per sanare i guasti scoperti», dice Fiengo. E i soldi per ultimare il Mose ci sono? Nei risparmi sugli interessi dei mutui sono stati trovati 400 milioni di euro che potrebbero essere presto spesi.

Un sistema che si è spezzato nel 2014, quando il governo del Consorzio, creato con la seconda Legge Speciale del 1984, è stato sostituito dagli amministratori straordinari. Dovevano riportare sui binari una macchina che era stata travolta dagli scandali e dalla corruzione. E garantire «la conclusione dell'opera». La prima parte ha avuto risultati di primo livello. Il malaffare è dunque sparito? «C'è il tentativo continuo di rientrare», scandisce Fiengo. Tanto denaro, garantito dallo Stato. Un vuoto lasciato dalle imprese maggiori che avevano i lavori, garantiti senza gare d'appalto, in rapporto al loro peso societario. Un vuoto da colmare per finire i lavori. Ma la strada è lunga. —

BY NC ND AL GUN DIRITTI RISERVATI



LA GRANDE OPERA NELLA BUFERA



LE NOMINE

Spitz e Brugnaro commissari Mose ed emergenza

VITUCCI / PAGINE 4 E 5

L'architetto ex dirigente del Demanio ha firmato nel 1999 insieme ad altri professionisti il progetto mai attuato per mettere all'asciutto San Marco. I contatti per l'Arsenale

Spitz nuovo supercommissario Era consulente del Consorzio

IL RITRATTO

Alberto Vitucci

Eccolo il nuovo commissario «Sblocca cantieri». Si chiama Elisabetta Spitz, ex dirigente del Demanio, già consulente del Porto e del Consorzio Venezia Nuova. Legge approvata in estate dal governo Cinquestelle-Lega. Il nuovo manager dovrebbe «sbloccare» cantieri fermi e garantire la conclusione più rapida dei lavori del Mose. Il nome della Spitz era stato lanciato da ambienti del Pd veneziano, ieri mattina il ministro Paola De Micheli ha confermato. «Sarà lei il nuovo supercommissario per Venezia». Proposta che adesso sarà sottoposta al presidente della Regione Luca Zaia. «Non la conosco, non mi oppongo», ha detto ieri mattina a Venezia, «l'importante è andare avanti con i lavori». «No comment» dal sindaco Luigi Brugnaro.

Chi è l'architetto Elisabetta Spitz? 56 anni, ex moglie del leader Udc, poi nel Pd Marco Follini, responsabile nazionale del Demanio dal 2000 al 2008, commissario straordinario per la Banca d'Italia e amministratore delegato di Invimit, la società che si occupa della vendita del patrimonio immobiliare dello Stato. Ma Spitz è molto addentro anche alle questioni veneziane, tornate di attualità in que-

sti giorni con l'acqua alta straordinaria.

Nel 1999 aveva firmato il progetto esecutivo per le opere di difesa dell'Insula di San Marco. Con gli interventi sul narthece della Basilica. Non se n'era fatto nulla per vent'anni, ma quel progetto era stato firmato dagli architetti Bellavitis, Lombardi, Camerino. E dagli ingegneri Jogna, Da Deppo e Mascardi. Oltre naturalmente alla stessa Spitz. Un intervento auspicato allora, previsto dalla Convenzione tra Magistrato alle Acque e Consorzio Venezia Nuova del 23 novembre 1993. Ma la Basilica è rimasta a mollo per altri vent'anni nella parte esterna del narthece.

Lavori ripresi soltanto lo scorso anno dal Provveditorato e dal Consorzio dei commissari. Come è rimasto fermo il grande progetto di sollevamento di Piazza San Marco e dell'isolamento dalle acque alte.

L'architetto Spitz ha avuto un ruolo anche nelle vicende del Consorzio all'epoca di Giovanni Mazzacurati. Il 18 luglio del 2008, nella sua nuova qualifica di responsabile nazionale dell'Agenzia del Demanio, sorvola la laguna in elicottero accompagnata appunto da Mazzacurati. Numerosi i suoi contatti anche con le amministrazioni comunali. In particolare quella di Paolo Costa (sindaco dal 2000 al 2005) e di Massimo Cacciari (2005-2010). I temi sono quelli dell'Arsenale, be-

ne del Demanio che stava per essere affidato al Consorzio Venezia Nuova e passerà invece nel 2012 al Comune grazie all'emendamento presentato dal nuovo sindaco Giorgio Orsoni. Spitz adesso torna in laguna con la nomina prestigiosa di commissario Sblocca cantieri. Per rimettere in moto una macchina che è andata rallentando negli ultimi anni. Prima per lo scandalo e le disavventure giudiziarie che hanno coinvolto molti dirigenti del Consorzio e del Magistrato alle Acque. Poi per i guai tecnici emersi nella grande opera e portati alla luce dai due commissari straordinari nominati dall'Autorità anticorruzione, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. Due figure con cui il nuovo Supercommissario dovrà andare d'accordo.

Per completare la governance della salvaguardia si attende adesso la nomina del nuovo provveditore alle Opere pubbliche, in sostituzione di Roberto Linetti, andato in pensione il 1 settembre scorso. Due i candidati veneziani in pista, il dirigente Francesco Sorrentino e la dirigente Cinzia Zincone, già vice degli ultimi tre Provveditori. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Elisabetta Spitz, nuovo super commissario per il Mose

LA POLEMICA DELL'ASSESSORE

Bottacin contro il Mose

«Tutti a mollo anche con le paratoie alzate»

VENEZIA. «Mose o non Mose: sarebbe accaduto lo stesso». Per l'assessore regionale all'ambiente Gianpaolo Bottacin, che pure spinge affinché il Mose venga completato ora che è al 94%, il sistema di paratoie non è affidabile. Lo ha detto intervenendo durante il Consiglio regionale trasferito a Treviso per l'allagamento di Palazzo Ferro Fini, creando polemica. «Pellestrina è andata completamente sotto, questo significa che le paratoie non sarebbero servite. È un dato tecnico», ha spiegato. Per l'assessore regionale, dopo l'acqua grande in laguna serve intervenire per semplificare la vita di chi dovrà ripulire fiumi, canali e il centro di Venezia. Con milioni di metri cubi di legna e materiale da prendere e buttare. «Perché siamo un paese strano in cui un pezzo di legno è un rifiuto normale, ma se finisce dentro l'acqua e ci esce diventa un rifiuto speciale. Spero che come avvenuto con Vaja si riesca a semplificare la pulizia», prosegue l'assessore. «In quel caso l'ordinanza firmata dal governo aveva sette pagine in cui si elencavano le leggi di riferimento, serve semplificare».

A questi si aggiungono i mobili dei veneziani che hanno ancora in casa letti, credenze, divani, cucine impregnate dall'acqua alta di martedì sera. —

F.C.



Una donna travolta dall'acqua mentre cerca di aggrapparsi a una colonna



SICUREZZA STRADALE

Riattivato il tutor per misurare la velocità lungo la rete di Autovie

Completata la taratura degli impianti spenti da 18 mesi sulle autostrade veneto-friulane A4, A28 e A23

Giovanni Monforte

MESTRE. Sulla rete autostradale di Autovie si riaccendono i tutor. Si tratta del sistema di sensori e telecamere posizionati su portali in grado di rilevare la velocità media dei veicoli in uno specifico tratto, sanzionando chi non rispetta i limiti.

Sono undici i portali installati che consentono di coprire sei tratte sulle autostrade A4 Venezia - Trieste, A28 Portogruaro - Conegliano e A23 Palmanova - Tarvisio. Sull'A4 il sistema tutor è installato in direzione Venezia tra i caselli di San Stino di Livenza e San Donà di Piave. Mentre, in direzione Trieste, sono coperte le tratte Cessalto - San Stino, San Stino - Portogruaro e Villesse - Redipuglia. Sull'A28 il controllo della velocità media sarà attuato tra gli svincoli di Azzano Decimo e Villotta in direzione Portogruaro. Infine, sull'A23 la tratta coperta è tra Udine Sud e Palmanova in direzione dell'innesto A4-A23.

In passato i tutor erano già stati attivati sulla rete di Autovie e delle altre concessionarie. Ma per una questione di presunta violazione di brevetto industriale, finita in Tribunale, i tutor erano stati spenti in tutta Italia. Dalla scorsa estate, dopo la sentenza della Corte di Cassazione, è di nuovo possibile riattivare il sistema. C'è voluto però un po' di tempo per ripristinare la piena funzionalità delle apparecchiature, spente nel caso di Autovie da aprile

2018. Sono stati svolti numerosi test da parte della concessionaria in collaborazione con Autostrade Tech. A iniziare dalla misurazione certificata della distanza tra un portale e l'altro.

«Un'attività necessaria», spiegano da Autovie, «perché consente di definire esattamente la distanza tra le due postazioni consecutive del tratto. Ed è proprio in base a quella, e al tempo che ogni veicolo impiega a percorrerla, che si determina la velocità media nel tratto. La certificazione di taratura della lunghezza per ciascuna tratta, oltre a quella della velocità media, è stata rilasciata dal laboratorio accreditato da Accredia che ha effettuato le misurazioni. Sono state sostituite le spire danneggiate e sincronizzati i portali. Infine si è proceduto al collaudo dell'intera apparecchiatura». Prova che è avvenuta testando la risposta del sistema ai transiti di vetture di servizio di Autovie.

Adesso gli impianti sono a disposizione della polizia stradale, che dalla centrale nazionale di Settebagni (Roma) deciderà quando accenderli. Il sistema, in grado di funzionare anche con pioggia o nebbia, ha contribuito a ridurre notevolmente il tasso di incidentalità. Nel tratto interessato dai cantieri per la terza corsia, il tutor non è presente in quanto i lavori hanno costretto alla rimozione temporanea dei portali. Sono stati sostituiti con l'installazione di autovelox, 8 in direzione Trieste e 6 verso Venezia. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



IL COLLOQUIO**Matteo Renzi.** Oggi alla convention di Torino Italia Viva lancia il «piano shock da 120 miliardi» per spingere il Pil

«Ecco la mia sfida: in gennaio sì al nostro decreto salva Paese»

Emilia Patta

«Un piano shock da 120 miliardi per rilanciare investimenti e infrastrutture nei prossimi tre anni. Perché, parliamoci chiaro, la manovra economica ha il merito di aver evitato l'aumento dell'Iva e contiene alcune cose positive come le misure per la sanità e a famiglia. Da parte nostra continueremo a fare la nostra battaglia sulle microtasse, a partire dalla sugar tax e dalla plastic tax così come è stata congenata. Ma certo non basta. Non può bastare». Quella che Matteo Renzi vuole lanciare oggi con l'iniziativa di Torino dall'emblematico titolo di «Shock! Una proposta di Italia viva per rilanciare l'economia» – iniziativa programmata non a caso in contemporanea con l'apertura della convention bolognese del Pd con cui Nicola Zingaretti vuole rifondare il partito – è essenzialmente una sfida al premier Giuseppe Conte per invertire la rotta del governo e darsi una prospettiva triennale che rilanci la crescita ed eviti i segnali di burrasca in arrivo. Un piano per sbloccare opere e investimenti per 120 miliardi «più ambizioso di quello messo in campo in Germania» e che riguarda una ventina di aspetti: da strade e fer-

rovie a porti e aeroporti, dal dissesto idrogeologico all'edilizia scolastica. «Sblocchiamo tutto», è lo slogan. Dopo la convention torinese Italia Viva inizierà una sorta di campagna di ascolto con imprenditori e operatori dei vari settori – «sono in programma 100 incontri su tutto il territorio nazionale», annuncia Renzi – e nella prima metà di gennaio sarà messo a disposizione del premier e del governo un decreto legge. Una proposta che assomiglia molto ad un aut aut, anche se questo Renzi non lo dice. «Ci accusano di essere guastatori ma noi vogliamo stare sui problemi concreti, sulle proposte – dice –. Ma certo non possiamo assistere inerti all'arrivo della recessione che si preannuncia».

Il nodo principale quando si parla di infrastrutture e grandi e piccole opere è sempre lo stesso – sottolinea Renzi –: «Per la parte pubblica i soldi sono già stanziati e anche la disponibilità privata non manca. In questi due giorni trascorsi a Londra ho potuto constatare il vivo interesse da parte di società di investimento e di banche, anche straniere. Il vero problema è che i progetti non partono, sono bloccati. Quello che serve è una corsia preferenziale sblocca-burocrazia come abbiamo fatto con l'Expo di Milano e con gli scavi di

Pompei. Per ogni grande opera una legislazione ad hoc che superi i lacci burocratici». Nelle slide che saranno mostrate a Torino si fanno alcuni esempi emblematici: «In Italia sono bloccate opere stradali e ferroviarie per oltre 56 miliardi (si va dalla Pedemontana lombarda alla Gronda di Genova, dalla realizzazione della terza corsia dell'autostrada Firenze-Pistoia alla Tav Messina-Catania-Palermo, ndr); 8 circa per mancanza di finanziamenti, le restanti per la burocrazia». Quanto ai porti, gli investimenti in atto o pronti a partire sono circa 2,5/3 miliardi che possono arrivare a 3/3,5 miliardi se venissero attivati tutti gli investimenti privati. E via elencando.

Certo, con l'allergia alle grandi opere e allo sveltimento delle procedure burocratiche che hanno mostrato fin qui i pentastellati la strada non sarà facile. Ma Renzi ricorda che «per la ricostruzione del Ponte Morandi anche loro hanno operato con procedure straordinarie» e lancia anche un appello all'opposizione di centro-destra a prendere parte al grande progetto «shock». «Serve un'assunzione di responsabilità da parte di tutti, altrimenti il Paese non ce la farà. E noi – ripete l'ex premier – non assisteremo inerti a un declino che tutti insieme possiamo evitare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MATTEO RENZI
Leader
di Italia Viva,
ex premier
e ex leader Pd



CONTRATTI PUBBLICI**Anac: sul tetto ai subappalti
valutazione caso per caso**

Via il tetto unico per i contratti di subappalto, decisione alle Pa gara per gara. Lo segnala l'Autorità anticorruzione al governo sollecitando l'adeguamento alla sentenza Ue. Intanto il governo accelera sul regolamento unico appalti. — a pagina 37

Subappalto, Anac: via il tetto unico Decisione della Pa gara per gara

CONTRATTI PUBBLICI

**Segnalazione al Governo:
urgente adeguarsi
alla sentenza della Corte Ue**

**Servono dei contrappesi:
no ai subaffidamenti al 100%
e più verifiche sulle imprese**

**Mauro Salerno
Giorgio Santilli**

Eliminare il vincolo unico sul subappalto. Lasciare alle stazioni appaltanti il compito di decidere caso per caso quale soglia chiedere, senza però consentire il subaffidamento al 100% e dando alle Pa gli strumenti per controllare il possesso dei requisiti dei subappaltatori, per non aprire ulteriori varchi alle infiltrazioni criminali nei lavori pubblici. Sono le proposte avanzate dall'Anticorruzione a Governo e Parlamento per chiudere la partita delle norme italiane sul subappalto contestate dall'Unione europea, prima nella lettera di messa in mora sul codice dei contratti spedita lo scorso gennaio e poi con la sentenza della Corte Ue arrivata a settembre, che ha bocciato il vincolo generalizzato sui subaffidamenti, innalzato dal 30% al 40% dal decreto Sbocca-cantieri.

L'invito a risolvere la questione con «una modifica normativa urgente» e «organica», anche per scongiurare il rischio -ricorsi, è contenuto in un atto di segnalazione (n.8 del 13 novembre 2019)

che il presidente dell'Anac Francesco Merloni aveva anticipato nell'intervista pubblicata ieri da questo giornale. La proposta dell'Autorità non è quella di far saltare *tout court* il tappo sui subappalti. Nell'interpretazione dell'Anac non è questo che l'Europa chiede all'Italia. Per l'Anac i giudici europei contestano l'imposizione di un vincolo generalizzato che non lascia spazio a valutazioni caso per caso, in base alle caratteristiche del contratto da affidare. Dunque, il suggerimento è di evitare «limitazioni quantitative a priori» in modo da «favorire l'ingresso negli appalti pubblici delle Pmi». Questo però non significa abdicare alla necessità di imporre dei limiti. Anzi, anche adeguandosi alla sentenza della Corte «si dovrebbero prevedere alcuni accorgimenti e "contrappesi"».

Così, la prima indicazione dell'Anac è che non c'è bisogno di consentire il subappalto del 100%, perché «se da un lato il Giudice europeo ha censurato il limite al subappalto», dall'altro «non sembra aver stabilito la possibilità per gli offerenti di ricorrervi in via illimitata». Soluzione? Si può prevedere la «regola generale di ammissibilità del subappalto», affidando alle stazioni appaltanti il compito di individuare volta per volta delle soglie, motivando la scelta gara per gara, così come avviene nel caso della mancata suddivisione in lotti degli appalti.

Per evitare allentamenti dei controlli sugli esecutori bisognerebbe poi garantire la capacità del

la Pa di verificare i requisiti. L'Anac avanza la proposta di differenziare le norme sul subappalto a seconda della soglia ammessa in gara dalle Pa. Se la possibilità di subaffidamento rimane entro un certo limite, si può mantenere l'assetto attuale che impone ai concorrenti di anticipare in gara soltanto la volontà di subappaltare alcune parti del contratto. Oltre certi valori bisognerebbe invece imporre ai concorrenti di anticipare anche i nomi dei subaffidatari in modo da permettere «la verifica obbligatoria dei subappaltatori anche in fase di gara».

Un altro suggerimento è quello di valutare lo sdoppiamento della normativa sui subaffidamenti. Prevedendo l'assenza di limiti fissi per gli appalti che ricadono sotto la "giurisdizione" europea, dunque di importo superiore alle soglie Ue (5,35 milioni a partire dal 1° gennaio) e, al contrario, ricorrendo a un limite preciso per i contratti di importo minore e privi di interesse per le imprese straniere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Appalti, De Micheli accelera sul regolamento unico

Nominata la commissione di 13 esperti: entro il 15 dicembre la bozza definitiva

Mauro Salerno

Il ministero delle Infrastrutture accelera sul nuovo regolamento unico degli appalti. La ministra Paola De Micheli ha firmato ieri il decreto di nomina della commissione di 13 esperti che avrà il compito di limare la bozza elaborata dai tecnici di Porta Pia e di proporre un nuovo testo entro il 15 dicembre. La commissione, guidata da Raffaele Greco, presidente di sezione del Consiglio di Stato, si insedierà oggi. Avrà quindi poco meno di un mese per prendere in mano il testo e sottoporlo alle osservazioni di imprese e stazioni appaltanti. Il compito principale della commissione è quello di calare il regolamento, finora messo a punto nel massimo riserbo, nella realtà del mercato, evitando i rischi di rigetto che spesso si accompagnano alle soluzioni calate dall'alto.

Un altro compito sarà quello di semplificare al massimo il provvedimento. Secondo le prime indiscrezioni la bozza avrebbe già raggiunto dimensioni ragguardevoli. Si parla di circa 250 articoli, che andrebbero ad aggiungersi ai 220 del codice, ai tanti decreti attuativi già emanati e a un numero non trascurabile di linee guida dell'Anac destinate a sopravvivere alla scelta di mandare in pensione la «soft law» dell'Autorità diventata operativa con il decreto Sblocca-cantieri. Al momento la bozza riguarderebbe lavori, servizi e forniture senza operare censure nette tra i diversi settori.

Il lavoro della commissione non esaurirà il lavoro sul regolamento che sconta un iter di approvazione piuttosto lungo. Prima dell'approvazione definitiva, dopo il concerto dell'Economia e il vaglio in Conferenza Stato-Regioni, la bozza di Dpr dovrà superare due passaggi in Consiglio dei ministri, con parere del Consiglio di Stato e delle commissioni parlamentari competenti.

Oltre al presidente Greco faranno parte della commissione il Consigliere di Stato Giuseppina Luciana Barreca, il consigliere dell'Anac Michele Corradino, il consigliere della Corte dei conti Massimiliano Atelli. Altri componenti vengono dal mondo delle professioni e dell'università.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il mattone prosegue l'espansione

Terzo anno consecutivo di ripresa dopo la dura recessione. Sette aziende su dieci aumentano i ricavi

14%

Il valore della produzione include sia i ricavi sia gli avanzamenti sulle commesse in corso: cresce del 14%. Tale incremento è inferiore dell'aumento dei ricavi (+17,8%)

68

L'utile di esercizio aumenta sia a livello aggregato (da 51 a 68 milioni) sia a livello mediano (da 0,6 a 1,2 milioni). È l'effetto combinato di maggiori ricavi e margini in leggero aumento

MARCO FASAN

Le aziende operanti nel settore edilizia e costruzioni fatturano complessivamente circa 1,6 miliardi. Lo "stato di salute" del comparto è stato oggetto di particolare attenzione negli ultimi anni poiché colpito dalla grande recessione del 2007-2013 in maniera particolarmente violenta.

Nel 2014 commentammo incoraggianti segnali di ripresa in termini di ricavi di vendita (+10% sul 2013), mentre il 2015 subì una brusca battuta d'arresto (-8,7%). Il 2018 (+17,8%) è stato un anno molto positivo, che conferma il trend di crescita registrato nel 2016 (+16%) e 2017 (+8%). Tale espansione è diffusa e interessa la maggior parte delle 26 aziende del settore: in media, 7 aziende su 10 hanno visto i propri ricavi aumentare nel 2018 rispetto al 2017. Inoltre, nel 2018 il fatturato mediano è aumentato a 23 milioni, rispetto ai 21 milioni registrati nel 2017.

Come noto, le aziende del settore operano generalmente su commessa e i ricavi di vendita riflettono il valore dalle commesse concluse o riconosciute dal committente tramite lo stato di avan-

zamento lavori. Il dato quindi non valorizza le attività realizzate su commesse non ancora concluse o riconosciute dal committente. Se prendiamo a riferimento il valore della produzione, che include sia i ricavi sia gli avanzamenti sulle commesse in corso, notiamo un aumento del 14% rispetto al 2017. Tale incremento è inferiore all'aumento dei ricavi (+17,8%), a segnalare che le aziende del settore hanno aumentato le commesse concluse nel corso dell'esercizio.

L'espansione dei volumi di attività non è stata ottenuta sacrificando la marginalità (Ebitda/Ricavi), che anzi registra a livello di aggregato un leggero aumento dall'11,5% (2017) al 12% (2018). L'effetto combinato di maggiori ricavi e margini in leggero aumento è positivo e l'utile di esercizio aumenta sia a livello aggregato (da 51 a 68 milioni) sia a livello mediano (da 0,6 a 1,2 milioni di Euro).

A livello patrimoniale le aziende hanno mantenuto sostanzialmente stabili i propri investimenti in attività. In media, un'azienda del settore contabilizza attività per 34 milioni di euro nel 2017 e per 33 milioni nel 2018. Il Roa si attesta al 6%, rinforza-

to dall'aumento dell'Ebitda. Le aziende hanno finanziato le nuove attività soprattutto tramite capitale di debito (la Pfn del settore aumenta da 301 a 405 milioni di Euro).

In questo quadro generale si registra qualche interessante differenza fra aziende di piccole e grandi dimensioni: le aziende Bottom25% "corrono" più velocemente di quelle Top25%. Sebbene il fatturato aumenti per quasi tutte le imprese, le Bottom25% godono di un aumento, fra il 2017 e il 2018, del 12%, contro il 4% delle Top25%. La marginalità delle aziende inoltre converge verso una media pari all'8% circa. Se però analizziamo il dato in maniera dinamica e non statica, notiamo che le Top25% diminuiscono la propria marginalità (dall'11% al 8,5%), mentre le Bottom25% la aumentano (dal 7% al 8%).

A livello di analisi delle singole realtà, le seguenti aziende sono riuscite, fra il 2017 e il 2018, ad aumentare contemporaneamente i seguenti indicatori di performance: ricavi delle vendite, valore della produzione, marginalità (Ebitda/Ricavi) e utile di esercizio. Si tratta di: Setten Genesio; Novation Tech; Cenedese; Volteco; IM.A.F. —

BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI





Lavoratori nel cantiere di una grande opera infrastrutturale

Carron mette i cantieri in un'app

Apripista nello smart working: lo stato dei lavori si controlla in cloud direttamente sullo smartphone

Un portafoglio lavori che supera il mezzo miliardo e una produzione che nel 2018 ha raggiunto i 208 milioni, in aumento del 13,5 per cento sull'anno precedente. Il Gruppo Carron, tra le prime 15 imprese del settore a livello nazionale anche secondo l'ultima classifica del Sole 24 Ore, continua a spaziare a 360 gradi nel comparto delle costruzioni di grandi opere d'edilizia, restauro e infrastrutture. Dalla realizzazione della Cittadella della Salute di Treviso ai lavori per l'"H Campus", l'innovativo complesso scolastico a Ca'Tron di Roncade, fino all'intervento in corso per il restauro conservativo del palazzo Roccabonella nel centro storico padovano.

Quella del gruppo Carron è una storia che parte dalle fondamenta gettate dal Cav. Angelo Carron nel 1963 nella sede storica di San Zenone degli Ezzelini.

La seconda generazione, con i fratelli Diego, Arianna, Paola, Marta e Barbara Carron, ha progressivamente ampliato il raggio d'azione, aprendo unità locali a Milano e Roma e una sede secondaria in Alto Adige dov'è operativa Carron Bau. «L'andamento della gestione del

2019 è positivo, i volumi di attività ricalcano quelli dell'anno precedente mantenendo i livelli produttivi e la redditività» spiega il presidente Diego Carron. «L'attenzione crescente all'edilizia sostenibile è uno dei driver dello sviluppo, in un mercato in cui è riconosciuto sempre più il valore aggiunto delle costruzioni che rispettano gli standard di sostenibilità». Tra gli esempi c'è proprio la nuova Cittadella della Salute trevigiana, primo ospedale d'Italia in fase di realizzazione secondo i parametri Leed, Leadership in energy and environmental design, che sarà ottenuta per il nuovo edificio che sorgerà accanto al Pronto Soccorso. «La sostenibilità è un principio che ci guida sia dal punto di vista ambientale che sotto il profilo sociale» chiarisce il presidente Carron.

«Tra i settori strategici c'è infatti quello delle residenze sanitarie per anziani, per rispondere alle esigenze del tessuto sociale e in particolare delle persone che vivono la terza età». Dagli interventi di bioedilizia alle opere di risanamento conservativo, fino alle infrastrutture sociali, «il nostro impegno è orientato a rispondere alle richieste

e ai nuovi trend del mercato che richiede sempre più interventi nel segno della sostenibilità» continua l'architetto Diego Carron. Il gruppo occupa 250 dipendenti con un indotto giornaliero di un migliaio di persone. Tra le innovazioni applicate da anni nei cantieri lo smart working, che consente alla Squadra Carron di lavorare sempre e ovunque.

«Grazie alla digitalizzazione dei dati e alla piattaforma cloud per i nostre Area e Project Manager, ma anche per gli ASPP, Addetti al Servizio Prevenzione e Protezione e i Direttori dei lavori, è possibile accedere ai dati dei cantieri usando uno smartphone e l'App dedicata, con possibilità d'accesso diretto alle directory di commessa» spiega Carron. In cantiere la svolta è stata ancora più evidente, «con la possibilità per i nostri tecnici di avere tutto a portata di smartphone o tablet».

Inoltre, negli ultimi grandi cantieri viene applicato il Bim, Building information modeling, la risposta del settore delle costruzioni alla diffusione delle information technologies, che consente di ottimizzare la gestione informativa del processo costruttivo. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Le aziende top

	Ricavi 2018	Ricavi 2017	Δ Ricavi 2018-17	Δ Ricavi 2018-16	Utile/Perdita 2018	Utile/Perdita 2017	ROA 2018	ROA 2017	EBITDA/Ricavi 2018	EBITDA/Ricavi 2017	Rapp. indebit. 2018	Rapp. indebit. 2017	PFN/EBITDA 2018	PFN/EBITDA 2017
1 FASSA S.R.L.	376.267	363.069	3,64%	16,68%	19.769	17.212	4,57%	4,91%	15,49%	15,92%	0,70	0,70	3,58	3,36
2 IMPRESA TONON S.P.A.	333.646	204.305	63,31%	84,56%	6.723	3.901	4,98%	3,15%	8,55%	10,67%	0,55	0,53	2,00	2,38
3 CARRON CAV. ANGELO S.P.A.	138.377	152.868	-9,48%	-30,17%	11.940	4.913	4,80%	3,42%	6,33%	3,77%	0,26	-0,20	1,18	-1,10
4 SETTEN GENESIO S.P.A.	83.451	56.336	48,13%	-14,97%	1.190	-212	3,68%	1,45%	5,24%	3,59%	1,76	-1,95	7,44	-16,75
5 FORNACI CALCE GRIGOLIN S.P.A.	83.123	81.135	2,45%	10,57%	-1.539	57	0,58%	2,80%	7,83%	10,25%	0,39	0,47	3,97	3,79
6 SOGEDIN FINANZIARIA S.P.A.	64.403	63.028	2,18%	4,56%	1.033	1.820	1,84%	2,82%	12,23%	13,35%	0,87	0,77	4,48	3,70
7 MOBIL PROJECT S.P.A.	56.548	34.279	64,96%	178,64%	3.218	3.872	12,69%	13,23%	8,58%	15,00%	-0,67	-1,35	-0,98	-2,67
8 TOGNANA PORCELLANE S.P.A.	47.993	50.004	-4,02%	9,48%	1.320	618	3,84%	3,25%	5,63%	4,94%	0,63	0,75	5,16	6,35
9 EUROGROUP S.P.A.	40.535	39.969	1,42%	-31,44%	1.089	1.737	7,96%	6,65%	7,81%	7,34%	-0,09	0,53	-0,36	3,84
10 NOVATION TECH S.P.A.	39.301	26.025	51,01%	58,71%	1.297	104	7,52%	3,24%	10,37%	8,04%	1,43	1,90	1,95	2,33





I fratelli Carron: da sinistra Paola, Arianna, Marta, Barbara con il presidente Diego



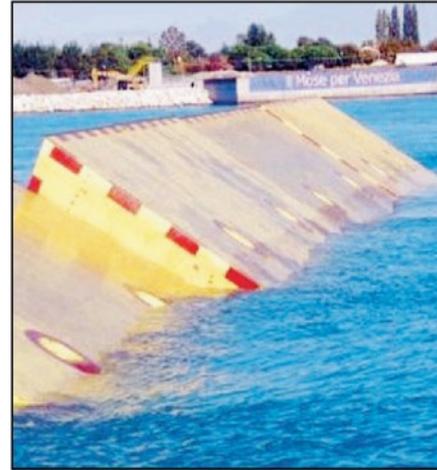
La sede della Carron a S. Zenone

MOSE Sarà Elisabetta Spitz. Di Maio: "Opera vecchia ma va finita"

Arriva il supercommisario

ROMA - La ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli ha confermato ieri a Radio Capital che il supercommisario per il Mose "sarà Elisabetta Spitz", ex direttore dell'Agenzia del Demanio. Classe 1953, ex moglie di Marco Follini (Udc), Spitz per 8 anni ha guidato l'Agenzia del Demanio. Sul Mose, il ministro De Micheli ha spiegato che l'obiettivo è completarlo "entro il 2021". "Promuovi opere pubbliche come il Mose, nate già vecchie e infarcite di tangenti e corruzione? Questo è l'effetto. Un'opera fermata dalla magistratura per indagini su indagini e che ora, benché non sia la migliore soluzione possibile, va terminata al più presto per proteggere Venezia subito", ha invece scritto su Fb Luigi Di Maio, leader politico M5S, parlando dell'emergenza maltempo a Venezia. "Se Venezia non ha, nel 2019 -avverte- nemmeno un minimo di protezione, la responsabilità è di quella classe politica che si è permessa di lucrare e speculare. Questa è la verità e la dobbiamo dire. Le scelte del passato ritornano, i nodi vengono al pettine prima o poi", è il monito di Di Maio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Paratie Un tratto del Mose

