

Rassegna del 20/11/2019

ANCE VENETO

20/11/2019	Gazzettino	3 Mose, il valzer delle nomine sblocca-cantieri - Mose, il valzer delle nomine: arriva un altro commissario	Brunetti Roberta	1
------------	------------	---	------------------	---

ASSOCIAZIONI ANCE

20/11/2019	Adige	17 Calo degli investimenti «Aumentarli o è declino»	...	4
20/11/2019	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	10 Notizie in breve - Oneri scontati L'Ance: «Scelta importante»	s. ma.	5

SCENARIO

20/11/2019	Arena	9 Le nuove infrastrutture nel futuro della Bassa	...	6
20/11/2019	Arena	31 Gardesana più sicura con 3,5 milioni	M.V.A.	7
20/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3 Mose, il sindaco chiede report mensili sui lavori «Basta ritardi» - Mose, monito del Colle Brugnaro: ora un report	Zorzi Alberto - Costa Giacomo	8
20/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	1 Innovare e saper decidere	Bucchi Massimiano	11
20/11/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	10 A31, il comitato del no scrive al ministro	a.al.	12
20/11/2019	Gazzettino Treviso	12 Treviso Mare, ok della Regione alla nuova rotonda - Treviso-mare, via libera alla rotonda di Vallio	r. t.	13
20/11/2019	Gazzettino Venezia	2 Primo sì alla Zona economica speciale per aiutare la città a risollevarsi e crescere	C.T.	15
20/11/2019	Gazzettino Venezia	3 Subito il Mose e stop alle case per turisti Il "dossier Venezia" unisce la Camera	Fusaro Melody	16
20/11/2019	Giornale	5 Confedilizia «La Nuova Imu? A patto si riduca la pressione»	...	18
20/11/2019	Mf	7 Intervista a Giuseppe Bonomi - Bonomi: Milano guida? Sì, ma solo del Nordovest - Milano guida solo del Nordovest	Follis Manuel	19
20/11/2019	Nuova Venezia	31 Seicentomila euro dal Porto a Ca' Foscari per la cultura marittima	E.T.	21
20/11/2019	Nuova Venezia	36 La Zes prende forma pressing sul Governo Litigio tra Pd e Lega	G.Fav.	22
20/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	22 Galassia ecologista all'attacco: «Sono Pfas Mose e Pedemontana la rovina del Veneto»	Salmaso Albino	23
20/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	3 Il Presidente Mattarella «Inaccettabili altri ritardi» - Sul dossier Venezia voto unanime Il Governo sblocca 65 milioni di euro	Vitucci Alberto	25
20/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	3 Sono cinque i commissari Un avvocato al Consorzio	A.V.	27
20/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	3 Mattarella: «Venezia va aiutata inaccettabili altri blocchi o ritardi»	...	28
20/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	2 «Il Mose non poteva funzionare» - Il sistema Mose non avrebbe funzionato Un rischio senza sistemi di emergenza	Vitucci Alberto	29
20/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	2 Le imprese: «Due condizioni pagamenti regolari e legalità»	A.V.	31
20/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	2 A «Porta a Porta» il plastico delle dighe mobili	...	32
20/11/2019	Voce di Rovigo	32 "Soldi buttati se il Mose non funziona"	...	33

Mose, il valzer delle nomine sblocca-cantieri

►Un triumvirato a capo del Consorzio, due in corsa per il Provveditorato

Da una nomina all'altra. Mentre Elisabetta Spitz è ancora in attesa del decreto che la incaricherà di sbloccare il cantiere del Mose, al vertice del Consorzio Venezia Nuova si completa il triumvirato con la nomina dell'avvocato dello Stato Vincenzo Nunziata, che affiancherà Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. Per il posto di Provveditore si profila invece una corsa a

due tra Cinzia Zincone, già vice, in testa alla lista del ministro Paola De Micheli, e Fabio Riva, ex responsabile unico del procedimento per il Mose, che trova consensi in Comune di Venezia e Regione Veneto. Intanto il patriarca Francesco Moraglia chiede uno statuto speciale per Venezia: «Non chiedo assolutamente nessuna forma di autonomia o di separazione, ma semplicemente di riconoscere che Venezia è una realtà diversa rispetto alle altre città, e quindi per essere giusti va trattata diversamente».

Brunetti e Munaro a pagina 3



BOCCHIE DI PORTO Le dighe mobili

Mose, il valzer delle nomine: arriva un altro commissario

►L'avvocato di Stato Nunziata affiancherà Fiengo e Ossola al Consorzio Venezia Nuova

►La corsa a due per il posto di provveditore: ministro e enti locali divisi tra Riva e Zincone

IL NODO DEI RAPPORTI TRA LA RESPONSABILE "SBLOCCA CANTIERI" SPITZ (CHE ATTENDE ANCORA IL DECRETO) E I VERTICI CVN IL RETROSCENA

VENEZIA In un clima di attesa, tra fibrillazione e resa dei conti, questi sono giorni decisivi per la futura governance del Mose. L'unica certezza, al momento, è che si moltiplicheranno le poltrone di chi avrà una responsabilità sul completamento della grande opera. E c'è già qualche voce critica, come quella del presidente dell'Ance del Veneto, Giovanni Salmistrari: «Mi sembra si stia facendo una grande confusione. L'importante è far ripartire i lavori». Le nomine decisive, quella del commissario "sblocca cantieri", già individuato in Elisabetta Spitz, e quella del nuovo provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto, da cui dipende anche la salvaguardia lagunare, sono in capo al ministro della Infrastrutture, Paola De Micheli. Che, sull'onda dell'emergenza acqua alta, dovrebbe completare il qua-

dro a giorni.

IL TERZO AMMINISTRATORE

Intanto, un po' a sorpresa, è in arrivo un terzo amministratore straordinario per il Consorzio Venezia Nuova. In questo caso a nominarlo è stato il prefetto di Roma che nel decreto dell'altro giorno precisa che dovrà «garantire una maggiore speditezza nel completamento dell'opera». Si tratta dell'avvocato dello Stato Vincenzo Nunziata, 61 anni, una lunga esperienza come consigliere giuridico di più ministri di vario colore. Andrà ad affiancare gli altri due amministratori del Cvn: Giuseppe Fiengo, pure lui arrivato dall'Avvocatura di Stato, e Francesco Ossola, il professore di ingegneria che si occupa delle questioni tecniche. Potrebbe essere il terzo commissario che nelle votazioni importanti farebbe superare lo stallo in cui si sono arenate tante decisioni negli ultimi anni. Questa era stata la richiesta avanzata, a suo tempo, dallo stesso Fiengo. Ma la situazione è quanto mai aperta.

I COMPENSI

E molti degli addetti ai lavori, ieri, hanno notato come nel de-

creto di nomina non si faccia cenno al compenso che spetterà al terzo commissario del Cvn. Come noto i due attuali prendono il massimo: attorno ai 240mila l'anno. Il decreto precisa che il compenso sarà fissato in un secondo momento. Improbabile che il nuovo commissario prenda meno degli altri, anche perché dovrebbe essere alla pari con i colleghi.

La questione del compenso richiama anche il rapporto con il futuro commissario "sblocca cantieri" del Mose, che dovrebbe avere un ruolo di controllo e indirizzo sugli amministratori del Cvn. In questo caso il suo compenso, per legge, si ferma a 50mila euro. Ma da capire, soprattutto, è quali saranno i poteri effettivi che avrà questa figura anche in rapporto al provveditore.



Quello che si chiedono nelle stanze del Provveditorato, come in quelle del Consorzio, è come saranno ritagliati i ruoli. Al momento la nomina di Elisabetta Spitz non è ancora formalizzata. Serve un decreto del presidente del consiglio dei ministri, che si sta limando anche in queste ore. Spitz comunque è conosciuta come persona operativa, molto decisionista. E sta già prendendo contatti nella prospettiva di un suo arrivo in laguna.

IL PESO DEL PROVVEDITORE

In base al ruolo che le sarà assegnato, si capirà anche il peso che avrà il futuro provveditore. I nomi che sono girati in queste ultime settimane sono stati essenzialmente due: quello del provveditore facente funzioni, Cinzia Zincone, già vice del precedente provveditore, e quello di Fabio Riva, già responsabile unico del procedimento per il Mose, tornato poi a Roma. Su Riva ci sarebbe il gradimento della Regione e del Comune. Il ministro, invece, punterebbe sulla Zincone. Ma potrebbe spuntare anche un altro candidato. Di certo la questione è più spinosa del previsto. E nel vuoto che si è creato, le tensioni aumentano.

L'ACCUSA DELL'ANCE

Uno scenario che non tranquillizza anche chi lavorare in quei cantieri del Mose che non ripartono. Lo denuncia, senza mezzi termini, Salmistrari. «Ora arriva un nuovo commissario al Consorzio Venezia Nuova. Già non si capiva il ruolo del commissario "sblocca cantieri". Temo che si crei una grande confusione - commenta il presidente [Ance Veneto](#) - Ho visto le dichiarazioni di Fiengo sul buco trovato, sui margini operativi troppo alti. Ma stiamo sempre parlando del passato! Bisogna chiudere la fase emergenziale legata allo scandalo per le tangenti. E riprendere a lavorare su tutto il sistema Mose. Ci sono le barene da fare, i capannoni dell'Arsenale da costruire. Per queste opere non ci sono i problemi tecnici dei cassoni. Le imprese locali erano state coinvolte già un anno fa su questo fronte. Ebbene, a un anno dall'affidamento, non si è ancora battuto un chiodo! Bisogna cambiare ritmo».

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La cronologia

- premier
- ministro LL.PP.
- governatore
- sindaco
- ministro Ambiente

4 NOVEMBRE 1966
AQUA GRANDA 194 CM

1973

Prima Legge Speciale per Venezia

- Giulio Andreotti (Dc, Psdi, Pli)
- Antonino Pietro Gullotti (Dc)
- Piero Feltrin (Dc)
- Giorgio Longo (Dc)

1975

Appalto-concorso internazionale per la difesa di Venezia

- Aldo Moro (Dc, Pri)
- Pietro Bucalossi (Pri)
- Angelo Tomelleri (Dc)
- Giorgio Longo (Dc)

1981

I tecnici consegnano il "Progettone", primo studio di difesa di Venezia

- Arnaldo Forlani (Dc, Psi, Psdi, Pri)
- Franco Nicolazzi (Psdi)
- Carlo Bernini (Dc)
- Mario Rigo (Psi)

1984

Seconda Legge Speciale per Venezia

- Bettino Craxi (Dc, Psi, Pri, Psdi, Pli)
- Franco Nicolazzi (Psdi)
- Carlo Bernini (Dc)
- Mario Rigo (Psi)

1985

Firma convenzione tra Magistrato alle Acque e Consorzio Venezia Nuova per un importo di circa 234 miliardi

- Bettino Craxi (Dc, Psi, Pri, Psdi, Pli)
- Franco Nicolazzi (Psdi)
- Carlo Bernini (Dc)
- Nereo Laroni (Psi)

1988

Il Mose viene calato in acqua e sistemato nel canale di Treporti

- Ciriaco De Mita (Dc, Psi, Pri, Psdi, Pli)
- Enrico Ferri (Psdi)
- Carlo Bernini (Dc)
- Antonio Casellati (Pri)

1989

Progetto preliminare delle opere alle bocche di porto

- Giulio Andreotti (centrosinistra)
- Giovanni Prandini (Dc)
- Gianfranco Cremonese (Dc)
- Antonio Casellati (Pri)

1994

Il Consiglio superiore dei Lavori pubblici approva il Mose dando il via alla progettazione esecutiva

- Silvio Berlusconi (centrodestra)
- Roberto Maria Radice (Fi)
- Aldo Bottin (Ppi)
- Massimo Cacciari (centrosinistra)

2001

Il Consiglio dei Ministri delibera l'avvio della fase progettuale esecutiva

- Giuliano Amato (centrosinistra)
- Nerio Nesi (Pdci)
- Giancarlo Galan (Fi)
- Paolo Costa (Margherita)
- Willer Bordon (Dem)

2003

Posa della "prima pietra"

- Silvio Berlusconi (centrodestra)
- Pietro Lunardi (indipendente)
- Giancarlo Galan (Fi)
- Paolo Costa (Margherita)
- Altero Matteoli (An)

4 giugno 2014

La Grande Retata. Tra i 35 arrestati l'assessore regionale Renato Chisso (Fi), il consigliere regionale Giampietro Marchese (Pd), l'onorevole Giancarlo Galan (Fi), ai domiciliari il sindaco Giorgio Orsoni (indipendente Pd)

- Matteo Renzi (Pd)
- Maurizio Lupi (Ncd)
- Luca Zaia (Lega)
- Giorgio Orsoni (indipendente Pd)
- Gian Luca Galletti (Udc)

12 NOVEMBRE 2019
AQUA GRANDA 187 CM

centimetri

Salvaguardia

In arrivo altri 65 milioni. Zingaretti: «Chiarezza»

Sono pronti 65 milioni di euro per la salvaguardia di Venezia, 46 dei quali destinati all'emergenza acqua alta dei giorni scorsi. Si tratta di fondi già contenuti nella legge speciale su Venezia, rifinanziata dalla scorsa legge di Bilancio, che sono stati sbloccati dalla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli. Le risorse si aggiungono ai 20 milioni già stanziati dal Consiglio dei

ministri. Le nuove risorse saranno ripartite tra Venezia e altri 8 Comuni della gronda lagunare. E ieri alla Camera è stata approvata una mozione con voto quasi unanime (490 sì e 3 no) che impegna il governo «a concludere nei tempi previsti, entro il 31 dicembre 2021, il Mose, tenendo conto che la salvaguardia della città di Venezia e la stessa opera vanno necessariamente rapportati anche in relazione alle

previsioni del vento del mare e va quindi verificato quali altri progetti possono essere sviluppati per adattamento ai cambiamenti climatici». Intanto a chiedere «chiarezza» sul Mose è anche il segretario del Pd, Nicola Zingaretti: «Sette miliardi e mezzo sono stati spesi; ora benissimo aver messo una donna straordinaria come commissario, in breve tempo bisogna dare un segnale che il Mose diventa funzionante».



GOVERNO Il premier Giuseppe Conte e il ministro Paola De Micheli a Venezia la scorsa settimana

LA MANOVRA

Per l'Ance sugli appalti serve «una maggiore efficienza e un testo normativo serio e condiviso, che premi le aziende con mezzi propri e attrezzature». Agricoltori preoccupati per i soldi della Pac

Calo degli investimenti «Aumentarli o è declino»

*L'allarme degli imprenditori per la riduzione delle risorse
Manzana: fondamentale controllare la spesa pubblica*

Servono risorse per gli investimenti. O c'è il declino. A lanciare l'allarme sulla carenza di soldi per la spesa in conto capitale sono stati ieri in audizione alla prima Commissione consiliare le associazioni degli imprenditori provinciali.

Per il Coordinamento provinciale Imprenditori, **Fausto Manzana** ha evidenziato l'aspetto delicato della manovra che risiede nella contrazione delle risorse che renderebbero necessaria una razionalizzazione della spesa corrente e degli investimenti che «questa manovra non contiene». «Senza gli investimenti il declino è facilmente prevedibile», ha detto Manzana. «Tuttavia - ha detto - è impossibile valutare compiutamente questo progetto di bilancio senza poter ragionare sull'assestamento» da cui ci attendono risorse per il conto capitale. «Allentare i vincoli di bilancio in capo ai Comuni con il superamento delle gestioni associate, del turn over del personale desta non poca preoccupazione», ha osservato. Bene il fondo sulla green economy, mentre non c'è traccia del fondo per il sostegno alla crescita delle imprese e questo appare emblematico. Manzana ha lamentato «la difficoltà di reperimento di risorse umane per le imprese, quindi si chiede di essere maggiormente inclusivi nei confronti di coloro che desiderano integrarsi nella comunità e il sostegno a politiche attive del lavoro».

Il presidente dell'Ance **Giulio Misconel** ha espresso preoccupazione

per la flessione di risorse di quasi 500 milioni di euro di qui al 2022. Tuttavia, ha detto, «senza investimenti non si va da nessuna parte ed occorre dunque tenerne conto, anche considerando che nel 2026 ci attendono le Olimpiadi e gli investimenti al riguardo occorre pensarli subito», ha aggiunto. Sul tema appalti pubblici servono per Misconel «una maggiore efficienza e un testo normativo serio e condiviso, che premi le aziende con mezzi propri e attrezzature. Bene lo stanziamento dei 10 milioni per l'abbattimento dei mutui, gli stanziamenti per Itea per la riqualificazione energetica e la semplificazione amministrativa nel cambio di destinazione d'uso, così come positiva è la riconduzione alle finalità originarie del Progettone e sono apprezzabili il mantenimento dell'Irap e l'estensione delle agevolazioni sull'Imis. Iniqua invece appare la misura che prevede l'abbattimento degli oneri assicurativi dei familiari a favore esclusivamente dei dipendenti pubblici». Per Codiretti il direttore **Mauro Fiamozzi** ha rilevato l'incertezza in merito alla Pac. **Paolo Calovi** (Cia) ha rilevato l'importanza delle risorse idriche anche in relazione ai cambiamenti climatici. Servono impianti di nuova generazione, rispondenti a tecnologie all'avanguardia e vanno creati dei bacini di accumulo. Il presidente degli allevatori trentini **Mauro Fezzi** ha evidenziato la necessità di avere garanzie sul 2020 per le misure del piano di sviluppo rurale.



Fausto Manzana, presidente di Confindustria, ha parlato della manovra finanziaria provinciale nei suoi lati positivi e negativi per il Coordinamento imprenditori



**Notizie
in breve****Oneri scontati
L'Ance: «Scelta
importante»**

L'Ance di Treviso plaude all'iniziativa del Comune di tagliare del 30% i costi per i restauri edilizi residenziali e del piccolo commercio: «Una scelta importante – commenta il presidente Fiorenzo Corazza -. Attendiamo di conoscerne meglio i dettagli per presentarli alle imprese, che si stanno specializzando nella rigenerazione urbana con il recupero di immobili dismessi. Ci auguriamo che poi l'iter autorizzativo sia certo e veloce». Oggi, spiega Corazza, Treviso ha oneri di urbanizzazione elevati, i più alti della regione. (s.ma.)



STRADE. Incontro domani a Isola della Scala

Le nuove infrastrutture nel futuro della Bassa

Un convegno sui progetti della variante alla Statale 12 e del completamento della nuova Strada Regionale 10 Padana Inferiore promosso dall'Ordine degli Ingegneri di Verona e provincia e Comune di Isola della Scala, domani nell'auditorium Santa Maria Maddalena di Isola della Scala, dalle 17 alle 20.

«Le due opere sono attese da oltre vent'anni e ci preme che gli addetti ai lavori conoscano sia i progetti, rivisti più volte, sia le ultime ipotesi sui tempi di realizzazione», dichiara il presidente dell'Ordine degli ingegneri, Andrea Falsirollo, che parteciperà al convegno insieme con Stefano Canazza, sindaco di Isola della Scala.

L'inquadramento generale della viabilità provinciale e regionale nella media Pianura Veronese, sarà fatto alla luce della pianificazione di settore dello Stato, della Regione, della Provincia di Verona e dell'Autostrada del Brennero. L'introduzione è affidata a Elisa De Berti, assessore regionale delle Infrastrutture, De Berti. Lo stato del progetto della mediana Nogarole Rocca-Isola della Scala sarà illustrato da Manuel Scalzotto, presidente della Provincia e Giuseppe Fasiol, direttore Direzione Lavori Pubblici, edilizia e logistica della Regione, parlerà dello della SR10 e della Statale 12. Graziano Scarsini, del Servizio Urbanistica della Provincia di Verona, illustrerà le ricadute della viabilità sulla pianificazione urbanistica a livello provinciale e locale.

Infine, Giordano Riello, presidente di Nplus, srl del Gruppo Giordano Riello International, tratterà dei ritardi nell'adeguamento infrastrutturale sullo sviluppo della pianura veronese. ●



CASTELNUOVO e LAZISE. Il tratto tra i due Comuni è considerato, con la Treviso Mare, tra i più pericolosi della rete veneta

Gardesana più sicura con 3,5 milioni

La Regione stanziò fondi per interventi a protezione di pedoni e ciclisti in punti critici soprattutto d'estate

Presa d'assalto dalle auto, ma percorsa a piedi o in bici, ogni estate, anche da migliaia di turisti che affollano le località lacuali, la Gardesana Orientale è nell'elenco delle strade «nere» regionali, in particolare nel punto tra Lazise e Castelnuovo del Garda. Qui interverrà la Regione con lavori di adeguamento della strada per 3,55 milioni di euro. Lo ha deciso la giunta regionale ieri.

Di competenza dell'amministrazione veneta, infatti, la Sr 249 necessita di opere per consentire a pedoni e ciclisti di percorrerla in sicurezza, senza che le belle giornate di vacanza si trasformino in drammi, come accaduto in passato a chi, su quel tracciato, ha perso la vita.

Ora Venezia ha inserito la strada nel piano di messa in sicurezza della rete viabilistica, con la «Treviso Mare», ritenendole tra le strade venete più interessate da un intenso traffico turistico d'estate e caratterizzate da elevata inci-

dentalità.

Su questi due punti è stato approvato un provvedimento per di interventi finalizzati a eliminare i luoghi critici. In particolare, per la Sr 249, nel tratto dei due Comuni caratterizzato «da elevata frequentazione di utenza debole e da una rilevante incidentalità», spiega la Regione, i 3,55 milioni stanziati serviranno ad assicurare a pedoni e ciclisti percorsi più sicuri.

Lo stesso importo andrà alla Treviso Mare dove invece si interverrà con alcune roatorie agli incroci pericolosi.

«Facciamo un passo avanti», sottolinea l'assessore regionale ai lavori pubblici Elisa De Berti, «per rendere più sicura la nostra viabilità. Il Veneto, prima regione turistica d'Italia, ha raddoppiato gli arrivi nell'ultimo ventennio, passando dai 10 milioni del 1997 ai circa 20 milioni attuali: ciò ha significato un incremento notevole anche dei flussi veicolari, a cui deve corrispondere uno sviluppo infrastrutturale adeguato ma anche una maggiore protezione», conclude, «delle utenze più deboli, come appunto pedoni e ciclisti». • M.V.A.



Traffico sulla Gardesana Orientale



L'OPERA PATTO PER ANTICIPARE I TEMPI

Mose, il sindaco chiede report mensili sui lavori «Basta ritardi»

di **Alberto Zorzi** e **Giacomo Costa**

VENEZIA Dopo l'acqua granda è la questione Mose a tenere banco per la salvaguardia di Venezia. L'opera sarà pronta per il 2020 e il sindaco Brugnaro ora chiede «report mensili» sullo stato dei lavori. Il governatore Zaia chiede che «le date siano certe e per iscritto». E dal Colle arriva un monito: «Basta ritardi». a pagina 3

Mose, monito del Colle Brugnaro: ora un report ogni mese sui lavori

Dopo la stretta sui tempi, istituzioni e politica chiedono garanzie
Mattarella: «Basta ritardi». Il governatore: «Le date per iscritto»

Giuseppe Fiengo
Abbiamo trovato un buco di 200 milioni. Le imprese che poi se ne sono andate avevano comprato i macchinari degli impianti ma non avevano fatto i progetti

Devis Rizzo
Serve un cambio di passo e facciamo autocritica. Ma i commissari sono un presidio di legalità: il business della manutenzione fa gola a molti

VENEZIA «Blocchi e ritardi non sono ulteriormente accettabili». Su Mose e salvaguardia di Venezia, il monito perentorio arriva dal palazzo romano più alto: quello del Quirinale. Il Parlamento ieri ha votato una mozione bipartisan che impegna il governo a rispettare il termine del 31 dicembre 2021 e anche il presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha richiamato tutti al massi-

mo impegno. In realtà a Venezia, dopo il disastro dell'acqua alta – con una punta di 187 centimetri – i due soggetti che hanno in mano il pallino dell'opera, Provveditorato alle opere pubbliche e Consorzio Venezia Nuova, si sono già riuniti lunedì pomeriggio per capire come accelerare i lavori, con l'obiettivo di poter alzare le grandi dighe già fra un anno, quando tra ottobre e novem-

bre arrivano ormai da tradizione le acque alte eccezionali. Si è parlato di accelerare i test, facendoli soprattutto a Chioggia dove non c'è il problema del Porto e delle navi, e di risolvere la questione dei



flussi finanziari. «Ci dicono che sarà pronto con un anno d'anticipo - dice però un po' scettico il governatore del Veneto Luca Zaia - ma aspetto che me lo mettano per iscritto al prossimo storico Comitato-ne del 26 novembre»,

Ma anche il Comune di Venezia è pronto a «braccare» Provveditorato e Consorzio sul rispetto dei tempi. «Da adesso in poi faremo il punto di quanto sappiamo sul Mose ogni mese - ha detto ieri il sindaco Luigi Brugnaro davanti al consiglio comunale - Partiamo oggi da zero, se tra un mese non ci avranno detto niente, lo riferiremo alla città». Sull'onda - è il caso di dirlo - delle polemiche, il governo ha accelerato, per ora, con le nomine: giovedì è arrivata quella del commissario «sblocca cantieri» (istituito dall'omonimo decreto dell'era «gialloverde»), che sarà l'architetto Elisabetta Spitz, già direttrice del Demanio e di In-vimit, società di gestione degli immobili pubblici; lunedì pomeriggio, a due anni e mezzo dall'addio di Luigi Magistro, è stata poi riempita dalla prefettura di Roma - ma sempre su input di Palazzo Chigi - la casella del terzo commissario del Cvn, e così l'avvocato dello Stato Vincenzo Nunziata andrà al fianco del collega Giuseppe Fiengo e dell'ingegner Francesco Ossola. «Ora c'è il nuovo commissario e io sono fiducioso, anche a livello governativo vedo

un forte cambio di atteggiamento con il nuovo ministro delle Infrastrutture - ha detto Brugnaro, riferendosi a Paola De Micheli - L'anno scorso, l'ho detto tante volte, siamo stati fortunati. L'anno prossimo rischiamo un altro picco, non possiamo farci trovare nelle stesse condizioni». Brugnaro ha poi riaperto la questione della quota di sollevamento, che i protocolli stabiliscono a 110 centimetri. «Dobbiamo deciderlo adesso, visto che abbiamo ancora un po' di tempo - ha concluso - Il Mose non può essere chiuso sempre, c'è anche il problema delle navi che entrano in porto».

In mezzo a tutte queste pressioni, i commissari Fiengo e Ossola tirano dritto, anche se hanno deciso di uscire allo scoperto anche sulle tv nazionali: il primo lunedì alla trasmissione «Agorà Rai Tre», il secondo ieri a «Porta a Porta». Fiengo in pochi minuti ha sparato a zero sul passato. «Quando siamo arrivati abbiamo trovato un buco di 200 milioni di euro - ha detto - Le tre grandi imprese che poi si sono allontanate (Mantovani, Condotte e Grandi Lavori Fincosit, ndr), avevano comprato i macchinari, ma non avevano fatto i progetti degli impianti». Si erano cioè dedicate all'«hardware» (gli enormi cassoni, le paratoie e le cerniere che li uniscono), meno al «software». Fiengo ha poi rivelato che l'analisi su Comar, la società che gestiva le

poche gare d'appalto imposte dall'Ue rispetto alla modalità del concessionario unico, sta dando risultati sconcertanti. «Su richiesta della Corte dei Conti abbiamo guardato 18 mila fatture e ci siamo accorti che c'erano margini operativi che andavano dal 48 al 61 per cento - ha detto - Significa che io pagavo 100 e loro spendevano circa la metà». Tanto che è aperta un'inchiesta contabile.

Che serva un cambio di passo lo dicono da mesi anche le imprese «rimaste», a cui sono stati affidati 300 milioni di euro di cantieri «accessori» alle dighe in senso stretto: interventi ambientali, mascheramento degli edifici e delle opere, risoluzione di alcuni problemi. «Ci sono cose che vanno migliorate, è giusto che tutti facciamo autocritica e si snelliscano le procedure, pagando le imprese e approvando i progetti - dice Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva - Però non vorrei che ci si dimenticasse il motivo per cui i commissari sono stati nominati: fino al 2014 al Consorzio c'è stato il malaffare con le mazzette e serviva un presidio di legalità». In questi giorni c'è stato un attacco bipartisan (Pd e Forza Italia, tra gli altri) ai commissari. «Non sono d'accordo e temo che non siano stati fatti gli anticorpi - conclude Rizzo - ci sono tanti appetiti, il business della manutenzione fa gola a molti».

A. Zo. - G. Co.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il punto

● Due giorni fa, al termine di una lunga riunione al Provveditorato per le opere pubbliche con i

commissari del Consorzio Venezia Nuova, Francesco Ossola e Giuseppe Fiengo, è stato stilato un piano per accelerare il completamento del Mose.

● Si cercherà di anticipare di un anno la consegna dell'opera, fin qui prevista per il 31 dicembre 2021.

● Per «garantire una maggiore speditezza nel completamento», come recita il decreto del prefetto di Roma, è stato nominato un terzo commissario: l'avvocato dello Stato Vincenzo Nunziata.

● I test di collaudo e taratura del Mose saranno accelerati.



Protagonisti
Il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro e, sotto, il commissario per il Mose Giuseppe Fiengo

Nella pancia del Mose Il tunnel dove ci sono gli strumenti che fanno funzionare le dighe mobili per la difesa di Venezia

Non solo Mose

INNOVARE
E SAPER
DECIDEREdi **Massimiano Bucchi**

«**D**a grandi poteri derivano grandi responsabilità». La massima di Stan Lee, creatore dei supereroi Marvel, vale anche per la tecnologia. E vale soprattutto per le tecnologie più grandi, potenti e costose. L'hanno detto con chiarezza più volte, nei giorni scorsi, i commissari del Mose. Nelle interviste, anche al *Corriere*, hanno infatti spiegato che se qualcuno li avesse autorizzati, forse si sarebbe anche potuto tentare di mettere in funzione l'opera, seppur mai collaudata, in una tale situazione di emergenza. Ma se poi qualcosa fosse andato storto, di chi sarebbe stata la responsabilità? Forse degli stessi commissari? Da questo punto di vista il tema richiama da vicino il caso dell'ex Ilva di Taranto. Chi se la sente di assumersi la responsabilità di operazioni così complesse come quelle di bonifica ambientale in quell'area, correndo il rischio di trovarsi al centro di inchieste e procedimenti giudiziari? Il paradosso è che se gli errori e le omissioni di chi deve decidere in situazioni di emergenza rischiano di essere gravemente sanzionate, la prevenzione efficace passa perlopiù inosservata. Il matematico e filosofo Nassim Taleb, autore de «Il Cigno Nero», lo spiega così. Che cosa avremmo pensato di un legislatore che il 10 settembre 2001, il giorno prima dell'attentato alle Torri Gemelle, avesse imposto improvvisamente lunghi controlli agli

aeroporti e porte antiproiettile alle cabine di pilotaggio?

Con conseguenti oneri per passeggeri e compagnie aeree? E chi gli avrebbe riconosciuto un qualche merito se gli attentati, a seguito di queste misure, non si fossero mai verificati? Nessuno. Ogni tecnologia, ogni innovazione, richiede che allo sviluppo tecnico corrisponda uno sviluppo nella nostra capacità di far funzionare, regolamentare e dunque comprendere quella stessa tecnologia. C'è invece il rischio concreto che nessuno abbia pensato a dare una risposta efficace a questi interrogativi anche quando il Mose sarà finalmente stato completato da un punto di vista tecnico. Per poter utilizzare una tecnologia così complessa in situazioni di emergenza occorre una profonda innovazione anche nei processi decisionali. Si deve sviluppare una catena di decisioni rapide, con ruoli e responsabilità chiare sia sul piano tecnico che su quello politico. Senza questa innovazione, il rischio è che il Mose e la sua potenziale efficacia tecnica resti sommersa, non dalle acque del mare, ma dall'insipienza e dell'inadeguatezza dell'infrastruttura giuridica e organizzativa.



Sulla prosecuzione**a nord**

A31, il comitato del no scrive al ministro

VICENZA A31, il coordinamento «No Valdastico Nord» scrive al ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Il comitato pone una serie di questioni: tra le altre, chiede se è vero che «la società A4 ha depositato uno studio di fattibilità sul completamento», e se il ministero intende renderlo pubblico. Sullo sfondo ci sono le ricostruzioni giornalistiche di un incontro a Roma fra i vertici della Provincia di Trento e il ministero, in cui si sarebbe parlato di quello studio, di costi per l'opera lievitati a 3 miliardi di euro e di un raccordo tra A31 nord e a A22 a Marco (Rovereto sud), con permanenza quasi totale in galleria a partire da Pedemonte. Il comitato chiede al ministero anzitutto «la natura giuridica di tale studio di fattibilità». Lo stesso coordinamento domanda poi agli enti coinvolti, nazionali e locali, con «quale metodo» intendono coinvolgere nelle decisioni la cittadinanza, quale è il costo totale dell'opera ipotizzato dalla concessionaria e se «rientra tra le alternative il potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana». Il comitato conclude infine ribadendo «la totale opposizione alla progettazione e realizzazione dell'infrastruttura autostradale», e ricorda che anche alcuni consigli comunali – tra cui Rovereto e Riva – si sono espressi in questo senso. (a.al.)



Roncade

Treviso Mare, ok della Regione alla nuova rotonda

Via libera della giunta regionale alla rotonda di Vallio sulla Treviso Mare per un importo di 3,6 milioni di lavori. Da Roncade arriva il plauso del sindaco della città Pieranna Zottarelli: «Si tratta di un'ottima notizia che va nella direzione che da tempo sostenevamo quella di mettere in sicurezza il collegamento tra la Treviso Mare e la strada Zermanese».

A pagina XII

Treviso - mare, via libera alla rotonda di Vallio

► La Regione annuncia lo stanziamento ► Eliminerà un incrocio molto pericoloso di 3,6 milioni per la sicurezza della strada Un'opera di cui si parla da oltre 10 anni

RONCADE

Sono passati più di dieci anni da quando se n'è cominciato a parlare, ma ora la rotatoria sulla Treviso - mare, a Vallio di Roncade, si farà: lo ha annunciato ieri l'assessore regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti, nell'ambito di un progetto di messa in sicurezza di alcune strade particolarmente frequentate durante la stagione estiva. Per la rotatoria e le opere accessorie sono stati stanziati tre milioni e 600mila euro. Il progetto ha già ottenuto il via libera della giunta regionale.

IL COMMENTO

E da Roncade è arrivata subito la reazione positiva del sindaco Pieranna Zottarelli: «Si tratta di un'ottima notizia che va nella direzione che da tempo sostenevamo quella di mettere in sicurezza il collegamento tra la Treviso Mare e la strada Zermanese. Una buona notizia che

è il frutto di una sinergia premiante, tra diverse istituzioni e di un intenso lavoro fatto dalla mia amministrazione e prima ancora da quella guidata da Simonetta Rubinato. Da tempo ci battevamo affinché i cittadini Vallio venissero dotati di un collegamento sicuro e affinché venisse messa in sicurezza la Treviso - mare». Un'opera attesissima, per la quale sono stati sbloccati i finanziamenti e che ora dovrà essere costruita celermente.

IL PERICOLO

Chi frequenta la Treviso - mare nel periodo estivo, ma anche chi deve andare da Monastier a Roncade attraverso la provinciale 64, che tutti chiamano Zermanese, conosce bene il pericolo di quell'incrocio, soprattutto in uscita da Monastier: allo svincolo con rotonda sul lato di via San Rocco, non ha fatto da contraltare un'opera simile

per chi proviene da via Zugno, creando un'asimmetria che è stata a volte causa di incidenti stradali.

LE PROMESSE

Nel corso degli anni sono stati molti i politici che si sono fatti pubblicità con la rotonda per mettere in sicurezza la circolazione sulla Treviso - mare all'altezza di Vallio. Nel 2008 la Provincia di Treviso la considerava imminente, quasi pronta per essere inserito nel piano delle opere pubbliche. In molti si erano illusi che fosse la volta buona, ma sono dovuti passare ben 11 anni (e tante altre promesse) prima di arrivare a ieri. Con l'annuncio della De Berti si può passare così dalla fase degli annunci a quella della concretizzazione. (r.t.)



IL SINDACO

Pieranna Zottarelli: «È il frutto di una sinergia fra istituzioni e di un intenso lavoro delle ultime amministrazioni della città»



IN ATTESA da anni di un intervento: sorgerà una rotonda all'incrocio di Vallio sulla Treviso-Marc

Approvata una mozione unitaria alla Camera

Primo sì alla Zona economica speciale per aiutare la città a risollevarsi e crescere

ECONOMIA Da ieri la Zes potrebbe essere più vicina. Una mozione per autorizzare la Zona economica speciale per Venezia e Rovigo, infatti, è stata votata unitariamente alla Camera.

Da un lato è una notizia positiva, perché finalmente da Roma arriva un primo sì, dall'altro però si tratta ancora solo di una mozione, anche se sostenuta da tutte le forze in Parlamento, e per far nascere davvero una Zes nel nord Italia (che potrebbe generare 2 miliardi e mezzo di euro di investimenti e creare 26 mila nuovi posti di lavoro) serve l'approvazione di un emendamento alla Legge di Bilancio: dei 4500 presentati al Senato dai deputati di tutta Italia sugli argomenti più disparati, ne verranno visionati 600; se da questo percorso la Zes resterà fuori, ci sarà la possibilità di inserirlo alla Camera, oppure, come ultima chance scaduti tutti i termini, sarà direttamente il Governo a poter inserire la Zes nella Legge di Bilancio.

Il percorso, dunque, è ancora in salita e non a caso la Lega, con i suoi deputati veneziani Giorgia Andreuzza, Alex Bazzaro, Ketty Fogliani e Sergio Vallotto, commenta che «finalmente il Governo ha battuto un colpo,

ma ci deve credere veramente. Continueremo ad incalzarlo finché non passerà davvero dalle parole ai fatti». E il segretario Matteo Salvini ha aggiunto: «Adesso il Governo non perda tempo».

La mozione sulla Zes è stata inserita in una più ampia sugli aiuti a Venezia devastata dall'acqua alta: Il punti che rappresentano la concertazione di tutte le mozioni proposte da diversi gruppi. La Lega attribuisce a se stessa il merito di aver fatto inserire anche la Zes, ma dall'altra parte il Pd sostiene di essere l'autore del lavoro di ricucitura tra le varie posizioni: «Un'iniziativa coraggiosa che la Lega non aveva mai avuto il coraggio di fare, e noi abbiamo proposto e approvato in Parlamento - commenta il parlamentare Dem Nicola Pellicani, primo firmatario del documento -. Ora bisogna realizzarla. Mi auguro che imprenditori e territorio ci rendano merito di questa iniziativa».

Nello specifico, il provvedimento comprende anche i comuni dell'entroterra che hanno come riferimento il porto di Venezia, sulla base del piano industriale realizzato da Confindustria. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Subito il Mose e stop alle case per turisti Il "dossier Venezia" unisce la Camera

►Una mozione "veneziana" trova la condivisione dei partiti per spingere l'azione del governo
Nel testo anche Chioggia. In tutto sono 13 le richieste, c'è il sostegno all'innovazione tecnologica

NICOLA PELLICANI:
«UN SEGNALE
MOLTO IMPORTANTE»
RENATO BRUNETTA:
«RISPOSTA UNITARIA»

IL DOCUMENTO

VENEZIA Fronteggiare l'emergenza con interventi e finanziamenti non solo per Venezia ma anche per Chioggia, finire il Mose entro il 2021, aggiornare e rifinanziare la legge speciale per la città metropolitana di Venezia.

La Camera dice sì quasi all'unanimità (solo tre i voti contrari dal gruppo misto) a una mozione unitaria, che ha come promotori e primi firmatari Nicola Pellicani (Pd) e Renato Brunetta (Forza Italia) e che unisce 5 o 6 diverse proposte avanzate da tutti i partiti. Nel testo i deputati elencano i danni provocati dalla sequenza di maree eccezionali che nei giorni scorsi ha devastato Venezia, Chioggia e tutto il litorale veneziano per poi presentare una serie di richieste al governo. Pellicani, Brunetta e gli altri firmatari chiedono innanzitutto di individuare le risorse per far fronte ai danni, tramite risarcimenti ma anche applicando sgravi fiscali o prevedendo sospensione o rateizzazione di bollette, mutui e prestiti, estendendo inoltre al comune di Chioggia lo stato di emergenza dichiarato per Venezia, il 14 novembre, dal consiglio dei ministri.

L'ITER

«Seguendo l'armatura del testo che ho predisposto per il Pd, prima è stata raggiunta l'intesa con le forze di maggioranza e poi anche con Lega, Forza Italia e Fratelli d'Italia che hanno proposto le loro integrazioni - spiega Pellicani - Insieme abbiamo deciso di chiedere al governo un impegno sui principali temi della città, compresi quelli contenuti nel dossier Venezia. Perché non è sufficiente affrontare il problema solo nell'ottica di far fronte all'emergenza di queste giornate ma serve uno sguardo più ampio sul tema della salvaguardia. E l'unanimità è significativa in una stagione in cui prevale solo la

conflittualità e la polemica tra le forze politiche».

Il sì unanime arriva per esempio alla richiesta di aggiornare e rifinanziare la Legge speciale per la città metropolitana di Venezia, "individuando le opportune fonti strutturali di finanziamento, predisponendo un piano organico di interventi di manutenzione urbana diffusa, ecologica, infrastrutturale ed edilizia della città storica per la salvaguardia della laguna", e di dare il via libera anche a misure di limitazione degli affitti turistici e per il ripopolamento della città. Si chiede poi di concludere il Mose entro i tempi previsti (il 31 dicembre 2021), di arrivare a un progetto alternativo per le grandi navi, di estendere l'Art bonus al Comune di Venezia e all'area compresa nella legge speciale e di istituire in città un "Centro Internazionale sui Cambiamenti Climatici, per valorizzare il patrimonio di conoscenze maturate da soggetti pubblici e privati, che porti avanti studi e ricerche sui temi della vulnerabilità e dell'adattamento ai cambiamenti climatici nell'ambito della salvaguardia della città di Venezia".

PELLICANI

«È molto importante che la Camera abbia condiviso la volontà di affrontare in modo unitario il Dossier Venezia - aggiunge il deputato Pd - che riguarda la Legge Speciale, il turismo, le grandi navi, il moto ondoso ma anche l'operatività del Porto e perciò all'escavo dei canali, nonché alle Bonifiche a Porto Marghera e alla pulizia dei suoli inquinati. Oggi il Parlamento ha dimostrato di avere Venezia nel cuore, però ora attendiamo fatti concreti dal governo».

In tutto 13 richieste per Venezia, che comprendono anche Zes e imprese. La Camera ha chiesto al governo di assumere iniziative per contribuire alla migliore va-

lorizzazione dell'industria creativa e culturale veneziana e in generale della comunità di innovatori locali, "per fare di Venezia anche un luogo capace di attrarre imprese e iniziative economiche legate alla produzione di cultura, come start up innovative e nuove professioni intellettuali, a partire dal sostegno ufficiale allo Strategy Innovation Forum", come richiesto in un intervento su Il Gazzettino da Carlo Bagnoli, professore di Innovazione strategica a Ca' Foscari e fondatore dello Strategy Innovation Forum, cancellato lo scorso fine settimana per l'acqua alta.

BRUNETTA

Per Brunetta il sì unanime è un motivo di speranza: «In passato Venezia è stato un elemento divisivo ma questa volta abbiamo lavorato tutti insieme, mettendo da parte le visioni diverse con l'obiettivo di dare un messaggio unitario al nostro Paese. Vogliamo dare un segnale di inversione di tendenza su Mose, su Alitalia, su Ilva, e tutte le infrastrutture. Dare una risposta da subito alla domanda della gente, dei veneziani, dei commercianti, degli artigiani». Il deputato veneziano chiede l'impegno di tutta la comunità nazionale affinché l'opera del Mose entri in funzione da subito, "in ragione delle maree ordinarie che ci saranno nei prossimi mesi, per mostrare alla gente quello che si è fatto, come si sono spesi i soldi e perché". «Bisogna mettere un punto di fine a questa eterna procedura di progettazione e realizzazione che ha preso troppi decenni della nostra vita - conclude Brunetta - Da questo punto in poi, solo ordinaria e straordinaria manutenzione per tutelare i centri abitati».

Melody Fusaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA





SAN MARCO Turisti in Piazza malgrado l'acqua alta. Nei tondi, Pellicani e Brunetta

CONFEDILIZIA

«La Nuova Imu? A patto si riduca la pressione»

«Se si interviene in materia Imu-Tasi», unificando le due imposte, «non si può perdere l'occasione di iniziare a fare una manovra di riduzione di questa patrimoniale: servirebbe uno shock uguale e contrario a quello realizzato nel 2011-12». Questa la richiesta del presidente di Confedilizia Giorgio Spaziani Testa in una conferenza stampa sulla legge di Bilancio in discussione al Senato, durante la quale ha anche auspicato l'approvazione dell'emendamento che conferma la cedolare secca per gli immobili commerciali, «ora valida per i soli contratti del 2019».



Bonomi: Milano guida? Sì, ma solo del Nordovest

Per l'ad di Milanosesto
la città attira capitali ma
servono infrastrutture

Follis
a pagina 7

INVESTIRE SULLA METROPOLI? PARLA GIUSEPPE BONOMI, NUMERO UNO DI MILANOSESTO

Milano guida solo del Nordovest

Il sistema territoriale intorno al capoluogo è quello che in Europa sta attirando più capitali. Restano però sacche di provincialismo. E alla città mancano infrastrutture sportive adeguate

A seguito dell'inchiesta su Milano Finanza del 16 novembre «Investire su Milano?» il giornale ospita una serie di interviste e commenti sul tema.

DI MANUEL FOLLIS

Non può esserci paragone tra Milano e l'Italia, è sbagliato il pensiero in origine. Milano è una incredibile locomotiva, ma per il bacino del Nordovest. Difetti? Anche se non sembra, in certi casi sconta ancora una mentalità un po' provinciale. La cura? Gli investimenti provenienti dall'estero che continuano ad aumentare. Sono i pensieri di Giuseppe Bonomi, che nell'area milanese ha passato tutti gli ultimi anni della sua carriera, da presidente di Sea (che gestisce gli aeroporti di Linate e Malpensa) a numero uno di Arexpo e infine oggi alla guida di Milanosesto, uno dei progetti di sviluppo immobiliare più grandi d'Europa.

Domanda. Bonomi, questa Milano restituisce o no all'Italia?

Risposta. A parte che, in generale, consiglieri di fare un discorso «alla Kennedy», cioè l'Italia dovrebbe chiedere non a Milano ma a se stessa cosa

potrebbe fare per migliorare. In ogni caso credo che la domanda sia scorretta concettualmente.

D. Perché?

R. Riflette una concezione, mi passi il termine, per certi versi medievale. In termini economici è da decenni che i confronti non si fanno più tra paesi ma tra sistemi territoriali.

D. Rifacciamo la domanda allora, Milano restituisce al suo sistema territoriale?

R. Assolutamente sì, sia in termini di occupazione sia di servizi. I dati e i numeri parlano da soli, ce ne sono alcuni che lasciano un po' a bocca aperta.

D. Per esempio?

R. Ce n'è uno che mi ha colpito: il sistema territoriale milanese è quello che attualmente sta attraendo maggiori capitali in Europa. Non è un dato da poco, implica fiducia, che a sua volta si traduce in nuovi progetti e nuovi investimenti.

D. Altri fattori positivi?

R. Penso per esempio a tutto il settore della logistica, il cui baricentro è posizionato proprio a Milano, dove per Milano intendo non la cerchia ma la città metropolitana.

D. Ok, quindi funziona tutto, possibile che la città non abbia un difetto?

R. Ne ha più d'uno. Intanto c'è una carenza infrastrutturale a livello sportivo.

D. Parla del famoso stadio?

R. Non solo. In tutta Milano per esempio non c'è una piscina olimpica. Parlo di un impianto in grado di ospitare eventi internazionali. Direi che, nel complesso, alla città manca un po' la vocazione sportiva.

D. Altri problemi?

R. Milano, o forse alcuni milanesi, dovrebbero liberarsi da una mentalità che a volte è ancorata a vecchi schemi, un po' provinciali.

D. Milano provinciale? In che senso?

R. Le faccio due esempi vissuti in prima persona. L'aeroporto di Malpensa, che è l'aeroporto principale di Milano, è stato spesso vissuto come non appartenente alla città. Lo stesso è accaduto a volte per le aree ex Falck di Milanosesto. (riproduzione riservata)





PROTOCOLLO D'INTESA TRA LE ISTITUZIONI

Seicentomila euro dal Porto a Ca' Foscari per la cultura marittima

Impegno quinquennale per formare dirigenti portuali
Musolino: «Puntiamo a un vero e proprio percorso di laurea»

Il rettore Bugliesi: «Giusto sostenere un settore in forte espansione»

Il Porto stanzia di Venezia 600 mila da qui al 2023 per la nuova collaborazione instaurata con l'Università di Ca' Foscari. La cultura marittimo-portuale è infatti diventata tema di studio e di ricerca a Venezia, grazie al protocollo d'intesa firmato da Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, e Michele Bugliesi, Magnifico Rettore dell'Università Ca' Foscari Venezia.

L'obiettivo dell'accordo è sviluppare dei percorsi di formazione e di ricerca nei settori marittimo-portuali e della logistica a sostegno della creazione di nuove figure professionali e di nuova imprenditorialità. Il protocollo porterà alla creazione di un Centro Studi per lo sviluppo e il coordinamento di programmi formativi e di ricerca sui temi caratterizzanti l'attività marittimo-portuale e la logistica nel settore economico, del management, del diritto e delle relazioni internazionali riferiti alle attività marittimo-portuali, e dell'impatto delle attività portuali sul piano economico e ambientale.

Già attivi due insegnamenti. «Le sfide legate all'economia e al management della portualità diventano oggetto di studio e di formazione a sup-

porto di un settore strategico per l'innovazione e l'internazionalizzazione» spiega Michele Bugliesi, rettore dell'Università Ca' Foscari, «Grazie alla collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale i nostri ricercatori potranno sviluppare questo filone di ricerca e formazione, con un approccio articolato sull'intersezione e il contributo di varie discipline e ambiti di studio, dai modelli per la logistica ai trasporti, ai sistemi economici, al diritto marittimo e internazionale, agli aspetti ambientali. Un progetto che supporterà lo sviluppo di un settore in forte espansione. Prevista anche una partecipazione del Porto al progetto della Venice Science Gallery».

«Finalmente Venezia e il Veneto hanno un filone di studi dedicato alla portualità» dichiara il Presidente dell'Autorità Portuale Pino Musolino «per formare i professionisti della logistica e dell'economia del mare di domani. L'ambizione è quella di strutturarlo negli anni come un percorso universitario completo, con laurea di primo livello, master e anche dottorato di ricerca, per contribuire così a formare la nuova classe dirigente portuale, con una classe di manager con una preparazione multidisciplinare, offrendo anche nuove opportunità di lavoro per Venezia». —

E.T.

BY-NC-ND AL CUN DIRITTI RISERVATI



Il rettore Michele Bugliesi e il presidente del Porto Pino Musolino

Seicentomila euro dal Porto a Ca' Foscari per la cultura marittima

In tutti i Colori Acoustic System

50% DI CONTO SU APPARECCHI ACUSTICI SELEZIONATI AUDIONOVA

AudioNova

LA MOZIONE

La Zes prende forma pressing sul Governo Litigio tra Pd e Lega

Votata da tutte le forze politiche alla Camera una mozione che impegna l'esecutivo a istituire la Zona economica speciale

Grazie ad un voto trasversale di tutte le forze politiche, di Governo e dell'Opposizione, alla Camera dei deputati nella mozione unitaria (accolta con con soli tre voti contrari) su "Venezia e la sua salvaguardia" è stato inserito un passaggio che impegna il Governo a insediare una Zona economica speciale (Zes), richiesta da tempo da tutte le categorie economiche veneziane. La mozione, al punto 11, impegna il Governo: «ad adottare iniziative per favorire l'istituzione di una zona economica speciale nella regione Veneto che comprenda Venezia e i comuni dell'entroterra che hanno come riferimento il porto di Venezia, sulla base del piano industriale che tutte le categorie economiche e le amministrazioni locali hanno già condiviso con la regione medesima e adottare misure specifiche per il comparto del vetro di Murano». «Un risultato unitario che Venezia e i veneziani meritano», ha subito commentato il deputato del Pd, Emanuele Fiano, replicando indirettamente a leader della Lega Matteo Salvini che aveva, invece, diramato una nota in cui scriveva che «grazie alla Lega il Parlamento riconosce la Zona Economica Speciale per Venezia ed entroterra, adesso il governo non perda tempo». «Il capitolo che riguarda la Zes è stato inserito nella mozione generale con l'accordo di tutte le forze politiche – ha voluto chiarire anche il deputato veneziano del Pd, Nicola Pellicani –. La mozione impegna il governo a insediare a Venezia un Centro internazionale

sui cambi climatici, come da tempo ho proposto assieme alla comunità scientifica veneziana. E impegna il governo a insediare la Zona economica speciale. Un'iniziativa coraggiosa che la Lega di Salvini non aveva mai avuto il coraggio di fare e noi abbiamo proposto e approvato in Parlamento». «Ora bisogna realizzarla – conclude Pellicani – e mi auguro che imprenditori e territorio veneziano ci rendano merito di questa iniziativa e lavorino con lo stesso spirito unitario con cui è stata votata la mozione, per portarla a compimento». Le Zone economiche speciali hanno l'obiettivo di attrarre investimenti esteri o extra-regionali, attraverso incentivi, agevolazioni fiscali, deroghe normative ecc. Nel mondo si contano circa 2.700 Zes, in Cina e a Dubai gli esempi più noti, ma sono in costruzione anche nel Sud Italia. In Europa sono circa una settantina, 14 delle quali istituite in Polonia. E proprio la Polonia rappresenta uno degli esempi più citati e invocato come modello anche per l'Italia. La misura più importante delle Zes polacche è in particolare la "corporate income tax exemption" che può oscillare tra il 25 e il 55 per cento, a seconda di una serie di variabili, come l'ammontare degli investimenti programmati, numero di posti di lavoro che si verranno a creare, dimensioni dell'impresa, luogo dell'investimento. Secondo Confindustria veneziana la Zes potrebbe creare migliaia di nuovi posti di lavoro e mobilitare consistenti investimenti. —

G.Fav.

enz



SABATO CONVENTION A PADOVA

Galassia ecologista all'attacco: «Sono Pfas Mose e Pedemontana la rovina del Veneto»

A gennaio si decide per le sfide elettorali in Regione e Comuni
Due opzioni: lista autonoma oppure alleati di Coalizione civica

Albino Salmaso

PADOVA. Gli ambientalisti dopo la lunga eclissi provano a rialzare la testa: con le elezioni amministrative alle porte i comitati civici sono pronti a scendere in campo nei consigli comunali e anche in regione. La decisione verrà presa a gennaio, intanto sabato a Padova c'è la convention di 43 associazioni legate alle battaglie contro i Pfas, con le mamme e Tita Fazio, medico di Arzignano, pronte a salire in cattedra per raccontare un'emergenza unica in Europa.

Al loro fianco i comitati che dicono "no" senza se e senza ma alle Olimpiadi di Cortina 2026, alla Pedemontana, al Mose di Venezia, agli inceneritori, rigassificatori e centrali a biomasse. No anche alla Tav Brescia-Padova e alle grandi navi in laguna. Insomma, tutti in bici a pedalare e in canoa tra le calli, per evitare il moto ondoso.

Sullo sfondo c'è l'esperienza maturata negli anni Ottanta, con il boom dei Verdi guidati allora da Gianni Tamino, docente all'università di Padova ed europarlamentare,

mentre in consiglio regionale approdarono Michele Boato, Ivo Rossi e Gianfranco Bettin rimasti senza eredi.

Trent'anni dopo, i Grüne in Germania sono invece diventati la prima forza della sinistra e con la crisi della Spd hanno un ruolo decisivo nel governo dei lander. Sotto la spinta di Greta Thunberg, la battaglia per salvare il pianeta dall'effetto serra è il new deal del parlamento Ue e in Italia la tassa sulla plastica vuole rappresentare il primo segnale dell'inversione di rotta. In Veneto, gli ecologisti rappresentano due grandi aree: quelli di Legambiente affini a Gentiloni e Realacci e i movimentisti, figli dei comitati popolari, eredi dei movimenti extraparlamentari. Una galassia di 43 associazioni che si ritrova ogni anno all'Epifania per celebrare la messa della natura con don Albino Bizzotto, dei Beati costruttori di pace. «La Terra è dimenticata dalla politica. In vista delle elezioni, nessuno ha parlato di aria pulita ed acqua sana e si batte contro l'inquinamento ambientale e il cambiamento climatico. In-

tanto la nostra terra viene inquinata dai Pfas, sventrata dalla Pedemontana, ed è già stata offesa dal Mose. Tutto questo si è consumato con il benessere della politica», ha detto il sacerdote in una delle sue recenti omelie.

Quali scenari si presentano? Sabato a Padova verrà scelto il nome del Movimento con l'impegno a non trasformarlo in lista elettorale 2020 altrimenti la galassia torna a dividersi. Nel 2015, l'area ecologista firmò un patto con il M5s protagonista delle battaglie contro i Pfas a Trissino e la martoriata autostrada Pedemontana, con Osvaldo Piccolotto e Massimo Follesa in cabina di regia pronti a fotografare le frane e a inviare esposti alla Corte dei Conti per bloccare i cantieri. Il feeling con i grillini è finito da quando Di Maio è andato al governo e quindi si guarda a sinistra, con gli occhi puntati su Coalizione civica guidata dal vicesindaco di Padova Arturo Lorenzoni. A gennaio nascerà il patto? Si accettano scommesse. —

BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI



LA SCHEDA

43 COMITATI hanno aderito alla convention di Padova



Un'assemblea a Treviso sui lavori della Pedemontana

L'APPELLO

Il Presidente Mattarella «Inaccettabili altri ritardi»

Appello del Presidente Mattarella: «Non dobbiamo lasciare soli i veneziani. Blocchi e ritardi non sono ulteriormente accettabili». / APAG.3

ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Sul dossier Venezia voto unanime Il Governo sblocca 65 milioni di euro

Mozione impegna a concludere il Mose entro due anni, a sospendere le tasse locali e a istituire la Zes

Alberto Vitucci

VENEZIA Un «dossier Venezia». Per affrontare l'emergenza acqua alta e finanziare il risarcimento dei danni. Ma anche per attuare un piano straordinario di interventi sui problemi di Venezia: il Mose e lo spopolamento, le bonifiche, le grandi navi, il moto ondoso, il turismo, la conservazione del patrimonio culturale, la Zona economica speciale. Sgravi fiscali e sospensione del pagamento delle tasse.

Quasi una «mini Legge Speciale» la mozione approvata ieri dalla Camera dei deputati (490 sì e 3 no) con il sostegno di tutte le forze politiche.

Che si unisce allo sblocco di 65 milioni di euro per la salvaguardia della città. Stanziati nel settembre 2017 dal ministro Delrio, resi disponibili finalmente ieri dopo due anni da un decreto del ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Finanziamenti preziosi, disponibili da subito per i prossimi due anni. Utili per avviare interventi di manutenzione nelle città.

In dettaglio si tratta di 28 milioni 225 mila euro per il 2018 e altri 18.150 per Venezia nel 2019, il resto per Chioggia e gli altri comuni della gronda lagunare.

Altre buone notizie po-

trebbero arrivare nelle prossime settimane. La mozione infatti non è un generico auspicio o un ordine del giorno, ma un impegno concreto per il governo, sottoscritto da tutte le forze politiche. Primi firmatari due veneziani, il pd Nicola Pellicani e Renato Brunetta di Forza Italia. «Oggi sono molto contento, la Camera ha dato un bel segnale a Venezia», dice Pellicani. Il segretario della Lega Salvini rivendica a sé il merito per l'approvazione della Zona economica speciale (Zes), richiesta da Industriali, Comune e Regione. «Ma l'abbiamo approvata noi, la Lega non aveva mai avuto il coraggio di farla», replica Pellicani, «anche i finanziamenti sono arrivati a questa città solo da governi di centrosinistra».

Renato Brunetta (Fi), che solo qualche giorno fa aveva visitato Piazza San Marco insieme a Silvio Berlusconi e al sindaco Brugnaro, commenta così: «Abbiamo dato un bel segnale di unità al paese e alla comunità internazionale: il Mose deve entrare in funzione subito, e Venezia deve diventare più forte».

Sulla grande opera, la mozione impegna il governo a concludere i lavori nei tempi previsti, «entro il 31 dicembre del 2021». Ma è previsto anche il suo adegua-

mento in base al previsto aumento dei livelli del mare.

E l'istituzione a Venezia di un Centro internazionale sui cambiamenti climatici.

Sul fronte degli aiuti, il governo è impegnato a «individuare le risorse per far fronte ai danni causati dall'alta marea, sia al pubblico che ai privati. Ad attuare strumenti di incentivazione delle donazioni, la sospensione dei termini per il versamento dei tributi, dei premi delle assicurazioni e delle rate dei mutui. Misure di emergenza che vanno estese anche al territorio del comune di Chioggia.

La Legge Speciale va rifinanziata, con un piano organico di interventi di manutenzione, «con particolare riferimento a piazza San Marco». Opere abbandonate da almeno 15 anni, da quando tutte le risorse erano state deviate sul grande progetto Mose. Infine, la sicurezza dell'impianto Gpl a Chioggia, la «Zes» e nuove iniziative per attrarre «imprese creative» —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





La punta della Salute vista dall'alto: il Ministero delle Infrastruttura ha sbloccato fondi per 65 milioni di euro

LE NOMINE

Sono cinque i commissari Un avvocato al Consorzio

VENEZIA. Largo ai commissari. Sono ben cinque gli amministratori straordinari che dovranno occuparsi di salvaguardia della laguna e Mose. L'ultimo a essere nominato è il vice Avvocato generale dello Stato Vincenzo Nunziata, 61 anni, piemontese con una lunga esperienza negli uffici dello Stato. La sua nomina è stata decisa dal prefetto di Roma Gerarda Pantalone in accordo con l'Anac.

Nunziata si aggiunge agli altri due commissari, l'ex Avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo e l'ingegnere torinese Francesco Ossola. «È stata ravvisata la necessità», scrive il prefetto nel decreto, «di rafforzare l'attuale assetto della straordinaria e temporanea gestione del Consorzio Venezia Nuova».

Il terzo commissario, nominato «ai sensi della legge 90 del 2014» subentra nella gestione di Consorzio e Comar, commissariate dopo lo scandalo del 2014, e i poteri degli organi societari sono stati sospesi. Lo scopo, scrive il prefetto, «è quello di agevolare i processi decisori e attraverso un più incisivo apporto alla soluzione delle complesse tematiche tecnico giuridiche afferenti alla concessione in essere contribuisca a garantire una maggiore speditezza nel completamento

della commessa pubblica». Il compenso del nuovo commissario sarà fissato con successiva delibera. Sarà parificato a quello degli altri due (circa 250 mila euro l'anno), come previsto dal protocollo d'intesa tra ministero e Comune.

Il quarto commissario, peraltro non ancora insediato, è quello previsto dalla legge «Sblocca cantieri», uno degli ultimi atti approvati dal governo gialloverde. Il ministro delle infrastrutture Paola De Micheli ha designato Elisabetta Spitz, 56 anni, già direttore centrale del Demanio negli anni Duemila e consulente del Consorzio Venezia Nuova. Per entrare in carica Spitz adesso ha bisogno di un Dpcm (Decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri), che potrà essere firmato solo dopo il via libera dato da Regione dal ministero dell'Interno. Quando sarà in carica prenderà posto negli uffici del Provveditorato alle Opere pubbliche, a palazzo Dieci Savi. Tra i suoi compiti, a quanto pare, c'è quello di avviare la fase della gestione del Mose a partire dalla fine del 2020. Altro commissario è il sindaco Luigi Brugnaro che potrà gestire in autonomia i fondi destinati ai risarcimenti immediati: 20 milioni di euro entro tempi brevi — A.V



IL RICHIAMO DEL PRESIDENTE DA AREZZO

Mattarella: «Venezia va aiutata inaccettabili altri blocchi o ritardi»

VENEZIA. Il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, parlando ad Arezzo all'assemblea dei sindaci d'Italia, ha parlato di Venezia: «Non dobbiamo lasciare soli i veneziani, anzitutto nel lavoro di recupero e di riorganizzazione della vita civile, e poi nel completamento delle opere capaci di mettere in sicurezza una realtà tra le più belle e ammirate del mondo intero. Blocchi e ritardi non sono ulteriormente accettabili» dice senza citare il Mose.

Dal forum Unesco dei ministri della Cultura è intervenuto anche Dario Franceschini: «Quello che è accaduto a Venezia ci ha ricordato ancora una volta quanto siamo fragili di fronte ai disastri naturali e al cambiamento climatico. Questa tragedia può divenire un'opportunità per trovare soluzioni e prevenire altri danni: dobbiamo poter reagire prontamente, servono azioni internazionali, coordinate e guidate dall'Unesco».

«Dobbiamo prepararci - ha aggiunto - ai rischi che verranno prodotti dal cambiamento climatico e dobbiamo proteggere le vite e la cultura dei nostri popoli. Per questo motivo devono essere rafforzate le iniziative come i caschi blu della cultura, per prevenire e reagire prontamente a seguito dei disastri naturali. Perché le minacce globali contro il nostro patrimonio non sono solo il terrorismo, la guerra e i conflitti armati. E per rispondere a questi pericoli abbiamo bisogno di un action plan per proteggere il patrimonio culturale dal cambiamento climatico. Il mondo intero - ha concluso Franceschini - deve guardare la tragedia di Venezia, perché Venezia è il mondo. E il suo patrimonio appartiene all'umanità». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il presidente Mattarella



«Il Mose non poteva funzionare»

Relazione riservata dei tecnici del Consorzio:
sistema mai provato con il meteo avverso
Ecco tutti gli intoppi che lo tengono bloccato

Il Mose non poteva entrare in funzione la sera dell'acqua grande. Mancano le prove del sistema «in condizioni meteo avverse». Mancano gli impianti definitivi e i genera-

tori di emergenza. Alzare le paratoie quella notte sarebbe stato troppo rischioso. Con «ingovernabilità del sistema e effetti non valutabili». Si legge nella relazione riservata de-

positata dagli ingegneri del Consorzio Venezia Nuova. Nel documento sono elencate tutte le ragioni per cui la grande opera non è utilizzabile. VITUCCI / PAGINE 2 E 3

Il sistema Mose non avrebbe funzionato Un rischio senza sistemi di emergenza

La relazione riservata dei tecnici del Consorzio: «Il sistema non è mai stato provato in condizioni meteo marine avverse»

Alberto Vitucci

VENEZIA. Il Mose non si poteva alzare la sera dello «tsunami». Mancano le prove del sistema «in condizioni meteo avverse». Mancano gli impianti definitivi e i generatori di emergenza. Alzare le paratoie quella notte sarebbe stato molto rischioso. Con una sostanziale «ingovernabilità del sistema e effetti non valutabili».

Eccole, nero su bianco, le argomentazioni tecniche che mettono fine al dibattito. In molti, il giorno dopo il disastro, avevano chiesto di «azionare il Mose». Anche il prefetto Zappalorto aveva sollecitato Consorzio e Provveditorato. Avrebbe potuto difendere la città il sistema Mose non ancora completato?

La risposta arriva adesso da una «nota tecnica riservata», depositata dagli ingegneri del Consorzio Venezia Nuova. Un documento che enumera le ragioni per cui in questo momento il Mose «non è utilizzabile».

LE CONDIZIONI

«Il sistema non è stato ancora mai testato in condizioni meteomarine avverse», si legge nella relazione. Gli attuali test in corso alle bocche di porto si svolgono in modalità provvisoria e in condizioni di acqua calma. Solo nel corso del 2020 e 2021 saranno estesi in simultanea alle quattro

barriere e in condizioni avverse. Questo secondo i tecnici «preclude l'utilizzo del sistema ai fini della salvaguardia dalle acque alte». Le condizioni nella notte di martedì erano davvero «avverse». venti di bora e scirocco incrociati a 120 chilometri orari, onde in mare alte tre metri.

GLI IMPIANTI

L'assenza degli impianti definitivi rende il sistema «privo di idonei livelli di affidabilità», scrivono gli ingegneri. Ad esempio non sono disponibili i generatori elettrici di emergenza, né il sistema di *Emergency shutdown* (Blocco di emergenza). Un'eventuale fuori servizio della rete elettrica, è la conclusione dei tecnici, «da non escludere in condizioni meteo avverse come quelle dell'altra sera, comporterebbe allo stato attuale la sostanziale ingovernabilità del sistema, con effetti non valutabili».

Fenomeni riscontrati più volte nel corso delle sperimentazioni. Che hanno tra l'altro convinto i commissari a sospendere la movimentazione di Malamocco programmata per il 4 novembre, 53esimo anniversario dell'alluvione del 1966. Le vibrazioni all'interno dei locali sott'acqua, concludono gli ingegneri, «potrebbero comportare il rischio di rottura delle stesse, con ingresso dell'acqua dalle paratoie e l'allagamento delle galle-

rie».

LA CONCA

Le porte della conca di Malamocco sono state danneggiate da una mareggiata nel 2015 e le riparazioni sono in corso. Con le paratoie chiuse l'acqua entrerebbe lo stesso attraverso la conca, innescando anche fenomeni di erosione.

IL PERSONALE

Mancano le squadre specializzate degli operai per garantire turni di sorveglianza in eventi di così lunga durata, quando le paratoie dovrebbero essere state chiuse per una settimana. Nè sono state allestiti i gli «accomodamenti» per il personale nei pressi delle bocche di porto.

CONTROL ROOM

Il lavori di costruzione sono in corso e non saranno finiti prima del 2020. Mancano anche i collegamenti e le comunicazioni tra la sala di controllo dell'Arsenale e le bocche. Mancano i collaudi e le decisioni sulla gestione. Dunque, per ora, il Mose non può essere utilizzato. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Le paratoie del sistema Mose durante una prova di sollevamento, nei mesi scorsi, alla bocca di porto di San Nicolò al Lido

Denis Rizzo, presidente di Kostruttiva: «Le aziende minori del Consorzio sono in grado di finire i lavori. Ma ci devono garantire i pagamenti. E mantenere il presidio di legalità dei commissari»

Le imprese: «Due condizioni pagamenti regolari e legalità»

LE IMPRESE

«**N**oi siamo pronti. Abbiamo le capacità per portare a termine il Mose. E anche per riparare i guasti che sono stati trovati. L'unica condizione che chiediamo è che sia mantenuto un presidio di legalità. E che le nostre piccole imprese per sopravvivere siano pagate con regolarità». Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva, dice la sua sulla situazione dei lavori del Mose. Consorzio e Provveditorato in stallo, finanziamenti disponibili che non sempre si trovano. Personaggi della «prima repubblica» che si rifanno vivi e dicono la loro. Tre anni fa gli amministratori straordinari del Consorzio hanno deciso di allontanare i tre soci di maggioranza, le grandi imprese Mantovani della famiglia Chiarotto, Condotte e Grandi Lavori Fincosit.

Da allora i lavori vengono svolti dalle imprese «minori», il Consorzio San Marco delle aziende locali, Rossi costruzioni, Vittadello, Samistrari. E appunto Kostruttiva. «Noi abbiamo dato la nostra disponibilità», continua Rizzo, «abbiamo posto soltanto una condizione: la regolarità dei pagamenti. Non abbiamo grandi capitali e non possiamo lavorare per mesi senza essere pagati. Gli stipendi degli operai non possono aspettare mesi».

Il secondo punto, continua il presidente, è quello della «legalità». «Il presidio della legalità è utile e va mantenuto», continua Rizzo, con espresso

riferimento ai commissari straordinari, «se non ci fosse stato dopo quello che è accaduto nel 2014 ci troveremmo forse oggi a giocare con qualche giocatore che ha già giocato quella volta. Noi non ci stiamo. Chiediamo certezze e appunto, legalità».

Rizzo ce l'ha anche con i tanti che in questi giorni intervengono parlando di Mose senza sapere nemmeno di cosa parlano. Oppure esponenti della «vecchia guardia», forse desiderosi di rientrare in campo. «Non accettiamo che ci venga a dare lezioni chi ha partecipato a quella fase finita in quel modo», scandisce.

Ma le condizioni, appunto, sono due. I pagamenti regolari e il mantenimento del «presidio di legalità» dei commissari. «Questo non significa che tutti potessero fare di più. Anche il Consorzio poteva fare di più, progetti e proposte di lavori. Il provveditorato. Bisogna fare come si sta dicendo in questi giorni. Lavorare tutti insieme, ognuno per la sua parte, per provare a finire questa grande opera e a vedere se funziona».

Nel frattempo le piccole imprese stanno lavorando ai restauri di molte Tese dell'Arsenale – compresa quella dove dovrebbe stabilirsi la nuova tecnologica sala di controllo del Mose – e poi nell'area dei bacini di carenaggio. Progetti che riguardano anche gli interventi alle bocche di porto previsti dal Piano Europa. E infine il Mose. Le operazioni di prova le sta svolgendo la Comar, commissariata dal 2016. «Noi», dice Rizzo, «siamo pronti». —

A.V.



Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva



COME FUNZIONA**A «Porta a Porta»
il plastico
delle dighe mobili**

Il plastico del Mose a Porta a Porta. Come fosse un giallo in cui bisogna scoprire assassino e movente, nella migliore tradizione di Bruno Vespa e della sua trasmissione, ieri sera il Mose e Venezia sono stati trasmessi da Raiuno. In studio come ospite anche l'amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova Francesco Ossola. Si è portato appresso un vecchio plastico del progetto delle dighe mobili. Per spiegare ai telespettatori come funziona, o meglio come dovrebbe funzionare la grande diga mobile.

Sono 78 paratoie distribuite nelle tre bocche di porto in quattro barriere (al Lido, la più larga, le barriere sono due, Treporti e San Nicolò). Le paratoie in ferro sono appoggiate sul fondo sui cassoni in calcestruzzo. Riempiute d'aria si alzano, d'acqua si abbassano. I lavori sono al 93 per cento, ma mancano gli impianti. —



LAGUNA Il governatore: "Opera ereditata, diteci quando sarà finita"**"Soldi buttati se il Mose non funziona"**

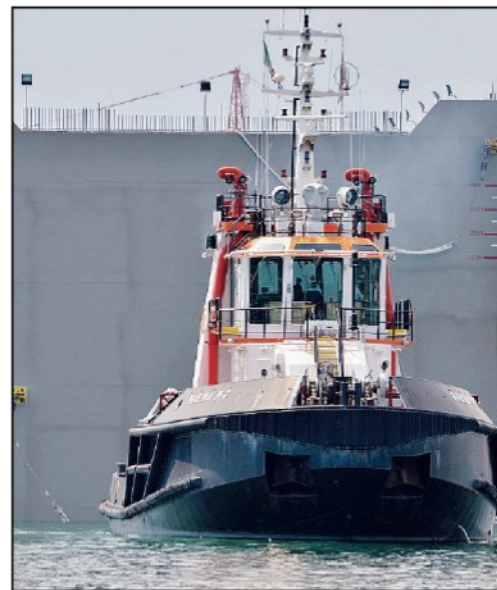
VENEZIA - Il Mose resta l'accusato numero uno per i danni a Venezia e alla laguna. "Speriamo che si faccia subito - ha spiegato ieri Zaia -, ma ricordiamo a tutti che non è un cantiere della regione, l'abbiamo "ereditato", non lo gestiamo noi, per cui ci dicano la data in cui entrerà in funzione".

Il presidente della Regione ha poi ricordato la storia dell'opera: "La decisione di salvaguardare Venezia è stata presa dopo l'inondazione del 1966. Nel 1984, dopo un concorso di idee che non ha funzionato, è stato pensato un progetto unico. Nel 1989 è arrivato il progetto preliminare, nel 1992 il progetto definito, nel 2003 l'inizio dei lavori con l'apertura del cantiere gestito dal Consorzio Venezia Nuova. Nel 2010 diventai presidente della Regione e andai in visita al cantiere e ci dissero che era un'opera impegnativa. Arriviamo al 2014 con l'inchiesta sulle tangenti che ovviamente ha creato qualche problema e da allora è calato il silenzio sul Mose. Sono stati così nominati tre commissari e si è arrivati ad oggi in cui ci viene detto che siamo al 93% di completamento e mancherebbero solo 500 milioni di euro per terminarlo".

"Se funziona si risolveranno i problemi di Venezia, ma ricordiamo che San Marco continuerà ad andare sotto acqua e che ci costerà 80/100 milioni di euro all'anno di gestione. Se non funzionerà sarà stato un enorme spreco di soldi", ha spiegato il governatore.

Dalla settimana scorsa il super commissario che seguirà l'opera, che dovrebbe essere conclusa alla fine del 2021 è Elisabetta Spitz.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Opera criticata Il Mose fermerà le maree?

