

Rassegna del 21/11/2019

ANCE VENETO

21/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Senza il Patto di Stabilità crescono del 23% gli investimenti	Ma.Bo.	1
21/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	21 Dai 580 comuni del Veneto un miliardo in infrastrutture «La burocrazia è un freno»	Salmaso Albino	2

SCENARIO

21/11/2019	Arena	39 Valdadige: sì al tunnel del Baldo - Tunnel del Baldo, la Valdadige dice «sì»	Bertasi Barbara	4
21/11/2019	Arena	23 Arsenale, c'è il bando europeo Piano di lavori da 50 milioni	E.G.	6
21/11/2019	Arena	38 Ciclopedonale dalla «Pederzoli» a Pacengo	Ferraro Katia	7
21/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9 Mose, il ritorno in piazza «Basta soldi alle dighe» Risputa il porto off-shore	Zicchiero Monica	9
21/11/2019	Corriere delle Alpi	23 Il sindaco Vendramini è scettico «Potrebbe slittare la riapertura del ponte di Santa Caterina» - Ponte di Santa Caterina la riapertura potrebbe slittare	De Col Enrico	11
21/11/2019	Gazzettino	23 L'intervento - Una nuova legge speciale per il "porto delle nebbie"	Testa Silvio	13
21/11/2019	Gazzettino Venezia	16 Nasce un centro direzionale per il nuovo accesso in paese	Favaretto Renzo	14
21/11/2019	Gazzettino Venezia	16 Lidl si è aggiudicata l'area dove sorgerà il supermercato	N. der.	16
21/11/2019	Gazzettino Venezia	12 Canal Salso, intesa con le ditte	Trevisan Elisio	17
21/11/2019	Gazzettino Venezia	12 Piano interventi Spuntano cento nuovi progetti	Guidone Paolo	19
21/11/2019	Nuova Venezia	24 Sulla Zes adesso il ministro propone una zona logistica	Favarato Gianni	20
21/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	3 «Soldi alla manutenzione non all'opera che non va» Domenica corteo in città	Mantengoli Vera	22
21/11/2019	Piccolo Trieste	23 Cattinara verso lo sblocco De Eccher: sì al subentro - Si sblocca lo stallo del cantiere di Cattinara La ripartenza a metà 2020 con de Eccher	D'Amelio Diego	23
21/11/2019	Repubblica Firenze	13 Intervista a Michele De Lucchi - "L'architettura in una società iperconnessa" - Michele De Lucchi "L'architettura nella società connessa"	Montanari Laura	25
21/11/2019	Sole 24 Ore	5 De Micheli: regolamento appalti più snello entro il 19 dicembre	Salerno Mauro	27

Lo studio

Senza il Patto di Stabilità crescono del 23% gli investimenti

DAL NOSTRO INVIATO

AREZZO Grazie al superamento del Patto di stabilità e allo sblocco degli avanzi di amministrazione, tornano a crescere gli investimenti nei Comuni del Veneto. I sindaci, però, chiedono semplificazioni burocratiche e assunzioni di personale, solo così, spiegano, gli enti locali potranno essere davvero volano di sviluppo e crescita economica. Lo studio, condotto da Anci e Ance (la sigla dei costruttori), è stato presentato ieri, durante un convegno nell'ambito dell'assemblea nazionale dell'Ance stessa: l'abolizione dei vincoli di finanza pubblica (ex Patto di stabilità) ha prodotto nel periodo tra gennaio e settembre 2019 un aumento della spesa per investimenti nel Veneto di circa il 23%, un dato positivo ma tra i più bassi delle Regioni del Nord (Liguria, Lombardia e Piemonte sono sopra il

30%). Questo perché vi sono altri fattori che condizionano l'impiego delle risorse disponibili come la complessità del codice dei contratti, della contabilità, le problematiche legate al turnover del personale. Lo studio, inoltre, sottolinea come la ripresa non assicuri un ritorno al livello di investimenti del 2008. In 10 anni infatti si è registrata una contrazione degli investimenti comunali di circa 10 miliardi. E nello stesso arco temporale la spesa in conto capitale è passata da 1,3 miliardi di euro circa del 2008 ai 695 milioni del 2018 per una riduzione del 49,8%. «Lo sblocco degli avanzi di amministrazione rappresenta un punto di partenza e non un punto di arrivo» dicono la presidente di Anci Maria Rosa Pavanello e il presidente di Ance, [Paolo Ghiotti](#). (ma.bo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dai 580 comuni del Veneto un miliardo in infrastrutture

«La burocrazia è un freno»

Un dossier elaborato con l'Associazione dei costruttori I residui attivi dei bilanci sono stati sbloccati. Liberate risorse pari al 27% dei trasferimenti

Parla la presidente Pavanello: «Conte ha promesso l'indennità minima di 1500 euro»

AREZZO. L'Italia delle 100 città e degli 8000 comuni è tenuta in piedi dai sindaci, la vera classe dirigente a contatto con le emergenze quotidiane. Non solo con l'acqua alta e le frane, ma con i servizi sociali da garantire alle famiglie: asili, scuole, trasporti e viabilità, anziani e immigrati. Dopo la stagione dei tagli, ora il governo sta cambiando rotta e i segnali che arrivano dall'assemblea dell'Ance ad Arezzo sono incoraggianti. A gennaio si parte con gli asili nido gratis per le fasce di reddito più basse e il premier Conte ha ribadito che il governo intende introdurre l'indennità minima di funzione di 1500 euro al mese anche per i sindaci dei piccoli paesi. Mentre mezzo governo portava il suo saluto ad Arezzo, la delegazione del Veneto ha presentato un dossier sugli investimenti in infrastrutture e opere pubbliche sbloccati grazie ai residui di bilancio liberati dai vincoli del patto di stabilità. L'aumento della spesa in conto capitale è pari al 23% ma il gap con il 2008 resta intatto, perché c'è un buco di 5 miliardi da colmare. In ripresa sono gli investimenti nelle grandi infrastrutture dell'Anas e delle Ferrovie con l'alta velocità sulle tratte Brescia-Verona e Torino-Lione.

«Quello che emerge con forza dal nostro studio» spiega la presidente dell'Ance Veneto Maria Rosa Pavanello, «è l'effici-

cacia dello sblocco degli avanzzi di amministrazione: si tratta di un punto di partenza perché ai sindaci va data la possibilità di utilizzarli fino in fondo: oggi risulta estremamente complicato a causa delle regole e del peso della burocrazia. L'altra emergenza si chiama personale. Il turn over con Quota 100 genera un rallentamento dell'attività. Nel nostro manifesto abbiamo denunciato questi freni e chiediamo un intervento immediato a partire proprio dal codice degli appalti. Lo studio dimostra che se diamo strumenti efficaci ai sindaci per investire, le ricadute sul sistema economico locale sono immediate e positive».

La conferma arriva da Paolo Ghiotti, presidente dei costruttori del Veneto: «La ripresa degli investimenti in infrastrutture è sicuramente legata all'utilizzo degli avanzzi di gestione dei Comuni. Noi vogliamo fare squadra con i sindaci anche sul fronte della sburocratizzazione».

Non si è parlato solo di opere pubbliche, ma anche di raccolta e smaltimento dei rifiuti con i numeri che fotografano ancora le due Italie: a Bolzano e Trento, città più ecologiste, la spesa media è di 190 euro l'anno a famiglia mentre in Campania si arriva a 420 euro con le ecoballe, i roghi a cielo aperto e le immondizie spedi-

te negli inceneritori in Germania.

«C'è bisogno di semplificare la vita ai sindaci», spiega Luisa Pavanello, «prima di avviare un appalto passano anni in procedure burocratiche assurde. Va bene per la legge antimafia, ma ogni giorno è una sfida impossibile tra regolamenti, ricorsi e cavilli che mettono a dura prova i segretari comunali e gli assessori. Noi facciamo del volontariato e fino a qualche anno fa siamo stati messi in croce come la "casta" che occupa le poltrone. Ma quando mai? Con 15 euro lordi d'indennità per seduta non si diventa ricchi. Ecco perché vogliamo capire se veramente il governo intende introdurre l'indennità minima di funzione. Il nostro presidente Decaro, sindaco di Bari, l'ha fissata a 1500 euro al mese e ogni comune la può ricavare dal proprio bilancio. Sia chiaro, se il ministro Gualtieri intende invece introdurre un fondo ad hoc a carico del governo, non può che farci piacere. Ultima questione. Sono d'accordo con il patriarca Moraglia: Venezia merita uno "statuto speciale" e credo che il ministro Boccia possa trovare la strada nella legge quadro sull'autonomia, con i nuovi compiti alle città metropolitane. Poteri speciali per affrontare il flusso delle maree e del turismo selvaggio».

Albino Salmaso

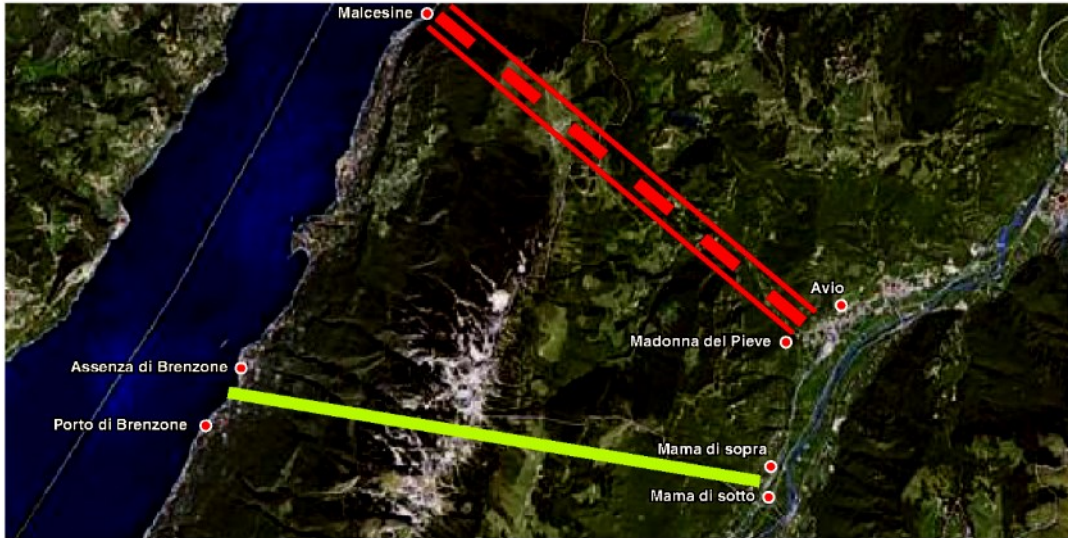
BY-NC-ND ALLI DIRITTI RISERVATI





Il premier Conte saluta la presidenza dell'Anci. A destra Maria Rosa Pavanello, presidente del Veneto

IL PROGETTO. Brentino e Dolcè plaudono al traforo da 10 chilometri



Valdadige: sì al tunnel del Baldo

«OPERA CRUCIALE». «Sì» da due Comuni al tunnel del Baldo, la galleria di una decina di chilometri che collegherebbe il Garda con la Valdadige, limite settentrionale del Veneto che confina col Trentino. Dopo che la Regione Veneto ha dato mandato per realizzare uno studio di fattibilità, i sindaci dei Comuni veronesi di Brentino Belluno e Dolcè spingono ora sul progetto: «Il tunnel risolverebbe il problema del traffico che pesa sulla Sr 249, dirottando nel tratto di galleria almeno 4 milioni di veicoli all'anno. Sarebbe un investimento». ➔ **BERTASI** PAG 39

L'OPERA. Favorevoli i sindaci di Brentino e Dolcè che considerano la spesa un investimento sul territorio che in parte si ripagherebbe se si prevedesse un pedaggio

Tunnel del Baldo, la Valdadige dice «sì»

Mazzurana e Adamoli: «È cruciale, eliminerebbe 4 milioni di veicoli all'anno che attraversano la nostra valle per andare in Trentino»

Barbara Bertasi

«Sì» dai Comuni della Valdadige al tunnel del Baldo, la galleria di una decina di chilometri che collegherebbe il lago di Garda con la Valdadige, limite settentrionale del Veneto al confine col Trentino.

Così, dopo che la Regione Veneto ha approvato il punto inserito nel Documento di economia e finanza che dà alla giunta regionale mandato di realizzare uno studio di fattibilità, i sindaci dei Comuni veronesi di Brentino Belluno e Dolcè, Alberto Mazzurana e Eugenio Adamoli, discutono «sulla necessità e utilità di un'opera» che definiscono «sinonimo di collegamento tra Valdadige-Terradeiforti e lago di Garda».

«Il tunnel», ricordano, «partirebbe da un tratto della Strada provinciale 90 tra Mama d'Avio e Avio e, percorrendo il cuore del Baldo e sbu-

cherebbe sulla Strada regionale 249 Gardesana orientale tra Malcesine e Brenzone». Evidenzia Mazzurana: «Quest'opera è ambiziosa, ma cruciale. Risolverebbe il problema del traffico che pesa sulla Sr 249, dirottando nel tratto di galleria almeno 4 milioni di veicoli all'anno diretti in Trentino che passano dal la nostra Valdadige».

Il costo stimato sarebbe di un centinaio di milioni di euro, ma secondo i sindaci si tratterebbe un investimento sul territorio.

«Quest'opera», dice Mazzurana, «che in parte si autofinanzerebbe prevedendo il pagamento di un pedaggio, che prevede l'impegno della Regione e della Provincia autonoma di Trento e che potrebbe coinvolgere anche di privati, porterebbe vantaggi sicuri ai residenti dei comuni del lago della Valdadige».

Esemplifica Adamoli: «Assicurerebbe ulteriori possibili-

tà di lavoro alla nostra gente e avvicinerrebbe il turista del lago a questo territorio. Un territorio che si fatica ora a raggiungere. Sono infatti troppo lunghi i tempi di percorrenza necessari a collegare la costa del Garda alla Valdadige. Oggi da Malcesine a Brenzone si impiega almeno un'ora e mezza mentre col tunnel basterebbero una ventina di minuti».

E aggiunge: «Grazie al maggior flusso aprirebbero nuove strutture ricettive e si darebbe maggiore risalto all'enogastronomia, un punto di



forza della Valdadige-Terra-deiforti». Aggiunge Mazzurana: «Il nostro territorio potrebbe rendere disponibili anche aree artigianali per imprenditori lacustri che non trovano spazi sulla sponda orientale del lago data la sua conformazione. La nostra valle è percorsa dalla ferrovia Verona Brennero che diventerebbe un mezzo fondamentale grazie a cui turisti, studenti e lavoratori del lago, una volta in Valdadige, raggiungerebbero Verona e Rovereto in tempi rapidi». Inevitabile parlare di ambiente. «Accorciando il tragitto che milioni di veicoli percorrerebbero nel tunnel, diminuirebbe in maniera drastica l'immissione di polveri sottili», dice Adamoli. Ma perforando il Baldo non si rischi di modificare l'ecosistema di una montagna conosciuta come il "Giardino d'Europa"? «Nella stesura delle fasi progettuali saranno di primaria importanza l'attenzione e lo studio, naturalistico e geologico, per ridurre al minimo un eventuale impatto ambientale», nota Mazzurana.

E che tempi avrebbe quest'opera?

«Siamo all'anno zero», risponde Adamoli. «In questo momento c'è una condivisione verbale tra i Comuni trentini di Avio, Brentonico e Rovereto e quelli veronesi di Brentino Belluno, Dolcé, Ferrara di Monte Baldo, Brenzone e Malcesine e appoggiano l'iniziativa la Regione Veneto e la Provincia autonoma di Trento. Restiamo in attesa di leggere lo studio di fattibilità per poi discuterlo ed, eventualmente, condividerlo». ●



Ecco dove passerebbe il tunnel del Baldo

IL FUTURO DEL COMPLESSO AUSTRIACO. Oggi si pubblica la gara, offerte entro il 17 gennaio

Arsenale, c'è il bando europeo Piano di lavori da 50 milioni

Sette lotti per edifici destinati ad arte, innovazione, enogastronomia
Segala: «Passo fondamentale per la nuova vita dell'ex caserma»

Enrico Giardini

Arsenale: oggi si pubblica il bando per riqualificarlo e riconvertirlo, in sette distinti lotti di lavori, dando cioè una destinazione ai vari comparti, dalla cultura all'arte all'innovazione tecnologica, fino alla vendita di prodotti enogastronomici locali. Ciò non riguarda i lavori di consolidamento dei tetti, degli edifici, che proseguono. E ieri tra l'altro al Comune sono giunti ulteriori pareri positivi della Soprintendenza.

Il bando mette a gara la progettazione definitiva ed esecutiva e poi la direzione lavori, di tutti gli spazi dell'ex caserma militare asburgica, in larga parte fatiscante, con un programma di opere del valore di una cinquantina di milioni.

Come spiega l'assessore all'urbanistica e all'edilizia privata Ilaria Segala, si tratta di una gara europea, che metterà insieme progettisti, geologi e vari altri professionisti, a cominciare da quelli per il lotto 1, che riguarda le demolizioni degli edifici più recenti, non vincolati, poi le bonifiche del terreno e l'installazione di reti tecnologiche, per 4,9 milioni. Il bando però comprende tutti gli altri sei lotti, per quanto riguarda la progettazione definitiva (180 giorni) e quella esecutiva (90 giorni). Complessivamente, anche con i cantieri di lavoro, si prevedono 43 mesi di lavoro, poco meno di quattro anni, quindi.

Il lotto 2 riguarda la corte ovest, edifici 11, 12 e 13, destinata all'Accademia di Belle

arti; importo di 10.010.000 euro.

Il terzo lotto è invece la parte sud della corte centrale (edifici 2A, 2B, 2C), che prevede spazi per giovani e famiglie, in particolare dedicati all'innovazione, e costerà 5.850.000 euro. Il lotto 4 è la corte est e quella centrale, parte nord, (Edifici 3, 21, 22, 23, 24) dedicata all'Arsenale del gusto, quindi ai prodotti enogastronomici, per 7.900.000 euro. Il quinto lotto è il parco pubblico, per 5.500.000 euro.

Il sesto (edifici 10 e 20) sarà dedicato a spazi polifunzionali, dedicati a spettacoli ed eventi, per 8.450.000 euro. Infine il lotto 7 è la palazzina di comando, cioè l'entrata che dà su piazza Arsenale, destinata a museo: 10.400.000 euro. «Questa gara europea è un passo fondamentale per arrivare al progetto definitivo per riconvertire l'Arsenale, con un team di professionisti che seguirà l'intero iter», dice la Segala. «Comincia dunque a prendere corpo il futuro dell'Arsenale, la cui riqualificazione è uno dei punti principali del programma della nostra Amministrazione».

Ma quali saranno ora i tempi, dalla pubblicazione odierna? Come illustra la Segala, il bando scade il 17 gennaio 2020 e la prima seduta della commissione per valutare le offerte presentate sarà il 20 gennaio. Si prevedono, come detto, 43 mesi di lavoro e quindi, da oggi, il periodo per vedere concluso il cantiere del nuovo Arsenale è di circa 45 mesi. ● E.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'esterno dell'ex Arsenale



Ciclopedonale dalla «Pederzoli» a Pacengo

Renderà più sicura la Gardesana: 12 mila le firme raccolte dopo la morte dell'olandese caduto nel rio Dugale per ripararsi dalle auto

Katia Ferraro

I 3 milioni e 550 mila euro stanziati dalla Giunta della Regione Veneto per la messa in sicurezza della strada Gardesana orientale (Sr249) finanzieranno la realizzazione di una corsia ciclopedonale di due chilometri e mezzo dalla rotonda in prossimità dell'ospedale Pederzoli (nel territorio di Castelnuovo, al confine con Peschiera) fino all'intersezione con via Croce Papale davanti al centro civico di Pacengo di Lazise.

È stato così confermato l'impegno preso nei mesi scorsi dall'assessore regionale alle infrastrutture e trasporti Elisa De Berti per la messa in sicurezza della Gardesana, di proprietà regionale, una delle strade ritenute più pericolose per pedoni e ciclisti in particolare nel basso lago dove il traffico è sempre più intenso anche a causa dell'attrattiva dei parchi divertimento e alla presenza di grandi strutture ricettive lungo la costa. Un forte appello alla messa in sicurezza della strada era arrivato lo scorso anno con la petizione che in poco tempo ha raccolto 12 mila firme, promossa da una cittadina di Lazise, Annalisa Mancini, all'indomani della morte del giovane turista olandese Koen van Keulen, affogato nel rio Dugale a fianco della Gardesana dove era caduto di notte probabilmente camminando oltre il guardrail per ripararsi dalle auto.

Punto, questo, compreso nel tratto per cui la Regione

ha deciso lo stanziamento, uno dei quattro stralci che entro il 2022 dovrebbero permettere di avere una ciclopedonale di sette chilometri dalla rotonda vicino all'ospedale Pederzoli fino a quella in centro a Lazise. Entro fine anno, spiega De Berti, i 3,55 milioni di euro verranno messi a disposizione di Veneto Strade che procederà allo sviluppo del progetto con l'obiettivo di appaltare i lavori nel 2020. Anche questo tratto rientrerà nella ciclovia del Garda per cui il Ministero delle infrastrutture ha stanziato 16 milioni di euro da suddividere tra le tre regioni, prevedendo un cofinanziamento da parte degli enti locali. «Poiché il Comune di Castelnuovo non può garantire la copertura finanziaria del tratto sul suo territorio, interviene la Regione per essere certi di vedere realizzata in pochi anni tutta la ciclopedonale tra Castelnuovo e Lazise», dichiara De Berti. Lanciando un messaggio alle grandi strutture turistiche che sulla Gardesana si affacciano: «Visto che la maggior parte del traffico è diretto ai parchi divertimento e la messa in sicurezza serve anche per la loro accessibilità, auspico che abbiano un colloquio positivo con i Comuni e si mettano una mano sul cuore: se riusciremo a liberare risorse di quelle già impegnate, le reinvestiamo sempre per la messa in sicurezza della Gardesana in altri punti».

Il primo dei quattro stralci a vedere la luce sarà quello più a nord, dalla rotonda di Lazi-

se all'altezza di via del Terminon, che prevede la riqualificazione della ciclopedonale esistente mettendola in sicurezza con la realizzazione di un cordolo di separazione dalla carreggiata: questo intervento, ricorda De Berti, è stato progettato da Veneto Strade e sarà finanziato con 600 mila euro dal Comune di Lazise. C'è poi lo stralcio da via del Terminon a via Gasco, prima dell'abitato di Pacengo, tratto individuato dalla Regione come primo lotto della ciclovia del Garda in territorio veneto. «Entro il 2020 deve essere presentato al Ministero delle infrastrutture il progetto di fattibilità tecnico-economica di tutta la ciclovia», ricorda De Berti. «Nel frattempo Veneto Strade proseguirà la progettazione definitiva ed esecutiva di questo tratto, così all'inizio del 2021 quando il ministero sbloccherà i primi finanziamenti saremo pronti a partire». Per oltrepassare l'abitato di Pacengo e avere a disposizione sufficiente sedime, da via Gasco la pista ciclopedonale proseguirà sulla viabilità secondaria lungo le vie Mantovanella e Mantovana, ricongiungendosi alla Gardesana da via Croce Papale. Il sindaco di Castelnuovo Giovanni Dal Cero ha commentato così il finanziamento regionale: «Apprendo con soddisfazione la notizia di questo provvedimento atteso da anni, reso possibile dalla sensibilità della Regione Veneto e dall'impegno dell'assessore Elisa De Berti nei confronti del nostro lago». ●





Un tratto della Gardesana nel territorio di Castelnuovo: la ciclopedonale passerà di qua

Mose, il ritorno in piazza

«Basta soldi alle dighe»

Rispunta il porto off-shore

Corteo domenica. Bettin: urgente riaprire il tema dell'alternativa

Ambientalisti

di **Monica Zicchiero**

VENEZIA La grande muraglia mobile del Mose ferma e inattiva sotto il fondale nel momento della burrasca con l'acqua alta eccezionale, ha riaperto il dibattito dei contrari. Fino a ieri messi a tacere dall'argomento che ormai l'opera è al 93% (ma c'è chi dice anche 95), gli argomenti contrari trovano conferma nell'attualità. Uno per tutti: le paratoie la scorsa settimana sarebbero state alzate troppe ore di seguito, impedendo il ricambio d'acqua e d'ossigeno in laguna. In vista del Comitato del 26 novembre che dovrà dare attuazione alla mozione unitaria votata martedì alla Camera affinché il Mose sia completato entro fine 2021, si moltiplicano le iniziative per chiedere invece una sospensione di finanziamenti e lavori. La prima è domani alle 17 alla Scoletta dei Calegheri organizzata dall'Ecoistituto Alex Langer e farà il punto su tutto ciò che è utile fare adesso per dissipare le acque alte: alzare la quota delle bocche di porto, riprendere lo scavo dei rii e la manutenzione morfologica della laguna, rialzare intere insule con iniezioni nel sottosuolo, potenziare il Centro Maree. Il giorno dopo c'è l'assemblea cittadina, alle 17 a San Leonardo convocata da No Mose e dai ragazzi dei Fridays for Future. «Sui social abbiamo 5mila partecipanti virtuali, quantomeno segnala un interesse imponente della città a ritrovarsi e discutere - dice Marco Baravalle del Comitato No Grandi Navi - Venezia è dentro una crisi climatica e il Mose non può essere la risposta. Chiediamo la moratoria: non un euro in più vada sprecato e si utilizzino le risorse per la manutenzione ordinaria, il ri-

pristino della morfologia lagunare e altri interventi più utili e duraturi». Domenica alle 14 il mondo ambientalista tornerà a manifestare dopo tanti anni contro il Mose, con un corteo alle 14 da campo Santa Margherita a Santo Stefano. Il concetto della discussione è che, nell'attesa che tra due anni sia finita la grande opera, la città non può stare ad aspettare altre inondazioni eccezionali. «E che facciamo? Ci prepariamo a subire un'altra notte come quella di martedì? Ma anche no», scandisce la professoressa Andreina Zitelli, già componente della commissione Via nazionale che bocciò il Mose. «La prima cosa da fare subito è ridurre la profondità della bocca di porto del Lido con strutture autoaffondanti, anche stagionali, in modo che si dimezzi il fondale nella parte addossata a San Nicolò». Meno fondale, meno afflusso di acqua, è il concetto: con l'Adriatico che secondo diverse proiezioni salirà di mezzo metro da qui a vent'anni, la variabile messa in conto dalla commissione di esperti internazionali nominata dal governo Prodi è diventata attualità prima del previsto. Le vie d'acqua per le navi da crociera, canale dei Petroli e Mose vengono considerate le autostrade che hanno portato da 12 a 64 le acque alte annue sopra il metro. Una teoria che il presidente del Porto Pino Musolino ha bollato come «luogo comune» dicendo: «Non c'è alcuna incidenza tra il transito delle grandi navi da crociera e l'acqua alta». Gli ambientalisti invece chiedono di estromettere le grandi navi dalla laguna. La terza è riconsiderare l'ipotesi del porto off-shore per le navi commerciali. «O salviamo l'economia o salviamo Venezia - riassume Gianfranco Bettin - Il problema di sprofondamento del fondale alle bocche di

porto rende urgente riprendere il tema del porto off shore commerciale». Era stato bocciato perché costa. «Ma non è che, se non conviene, allora dobbiamo scassare la laguna di Venezia», riflette Zitelli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'esordio da coordinatore FI**Zuin: «Bene l'ok ai soldi
ma erano già previsti
Più fondi e finire il Mose»**

«L'impegno unitario del Parlamento su Venezia è un segnale molto importante». Michele Zuin, assessore comunale al Bilancio, fa il suo esordio da coordinatore regionale a Roma, in una conferenza stampa di Forza Italia al Senato. «Bene lo sblocco dei fondi che toccano a Venezia, ma erano soldi già previsti prima di questa catastrofe. Adesso serve molto altro, nuovi fondi. È fondamentale la mozione approvata dalla Camera perché manda un segnale chiaro al governo e al Paese». L'acqua alta è arrivata ai livelli del 1966. «Non possiamo avere un terzo episodio simile - conclude Zuin - Il Mose va completato e spero nel commissario: avrebbe salvato la città dall'alluvione della scorsa settimana».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Incontri

● Domani alle Scoletta dei Calegheri incontro con tecnici e esperti organizzato dall'Ecoistituto Alex Langer

● Sabato assemblea cittadina nella Sala di San Leonardo promossa dalle associazioni ambientaliste per preparare il corteo di domenica e discutere di interventi di tutela dalle acque alte alternativi alle dighe

● Domenica 24 novembre alle 14 corteo da campo Santa Margherita a campo Santo Stefano



PONTE NELLE ALPI / A PAG. 23

Il sindaco Vendramini è scettico
«Potrebbe slittare la riapertura
del ponte di Santa Caterina»

PONTE NELLE ALPI

Ponte di Santa Caterina la riapertura potrebbe slittare

Sabato è la data indicata per il termine del cantiere, ma Vendramini è scettico
 «Il maltempo ha rallentato i lavori, potrebbero servire altri giorni»

PONTE NELLE ALPI. C'è attesa tra i cittadini di Ponte e dintorni in vista di sabato sera, ipotetica data per la riapertura completa nei due sensi di marcia del ponte di Santa Caterina. L'ordinanza emanata a suo tempo e i relativi annunci di Anas avevano indicato infatti il termine definitivo dei lavori per il prossimo sabato alle 19. Il problema sta nel fatto che non ci siano conferme della sua riapertura, in quanto non ci sono stati aggiornamenti.

Per questo motivo il sindaco Paolo Vendramini si mostra scettico, tenendo anche in considerazione la consistente ondata di maltempo che ha colpito la provincia.

«In questi giorni», sono le parole del sindaco, «Anas, Sopraintendenza e la ditta che ha fatto i lavori stanno facendo gli ultimi sopralluoghi per il collaudo le ultime verifiche. A breve quindi ci saranno informazioni più precise da parte di Anas. Cosa mi aspetto? È presto per dirlo, ma l'impressione è che l'apertura possa

slittare di qualche giorno, anche di una settimana, visto i 4-5 giorni perduti causa maltempo. Anche i miei tecnici sono convinti che la strada non sarà riaperta sabato sera. Non ci resta che attendere, domani (oggi, ndr) ne sapremo di più».

Lo stesso pensiero per Enrico Collarin, capogruppo di minoranza: «La speranza di tutti è che il ponte sia riaperto sabato, ma non ci crediamo molto. Osservando il manufatto, tutti possono constatare come la situazione sia ancora molto in ritardo: ci sono ancora i new jersey, mancano le spallette, la segnaletica e l'asfalto è quasi inesistente. Quando si passa con la macchina sembra di essere sul Piave e non su una strada. Non sono un tecnico ma dubito che tutto sia sistemato in pochi giorni».

«Da utente e residente», continua Collarin, «mi auguro che possa essere riaperto il prima possibile, ma sicuramente la situazione è stata gestita male. Prima di tutto siamo sem-

pre stati all'oscuro dei vari aggiornamenti, le informazioni le abbiamo sapute dalla stampa o dai social. La richiesta di consiglio comunale straordinario sul tema, che abbiamo fatto a settembre, è caduta nel vuoto. Poi questa storia della riapertura a una corsia ha solo creato confusione. Sarebbe stato meglio aspettare, non farla e completare direttamente i lavori o, a questo punto, farla prima». «Adesso», conclude Collarin, «vedo che gli operai lavorano su due turni, ma non veniamo a dare la colpa alla pioggia, perché ha piovuto solo per tre giorni in tre mesi. L'amministrazione si è sempre detta fiduciosa e sulla stampa nelle varie settimane ha sempre avuto certezze, ora dovrà renderne conto».

Altre lamentale riguardano il traffico che, dopo la riapertura a una corsia del ponte, è paradossalmente aumentato perché gli automobilisti non effettuano le corrette manovre di immissione dopo la rotonda. —

Enrico De Col





Potrebbe slittare la riapertura del ponte di Santa Caterina

L'intervento

Una nuova legge speciale per il "porto delle nebbie"

Silvio Testa*

Leggio il fondo del mio direttore, lo chiamo ancora così anche se ho lasciato il giornale nel 2007, e condivido in pieno: sì, facciamo uscire il Mose dal porto delle nebbie. Ma non basta. Ho seguito passo passo per il Gazzettino, per 15 anni, l'evolversi del progetto, e poi il crescere dei lavori, e ho visto tante di quelle forzature procedurali che al momento mi sembravano incomprensibili, che hanno finito per instillarmi altrettanti dubbi sull'utilità e l'efficienza tecnica del Mose. L'opera, ricordiamolo, non ha un progetto esecutivo generale, ma procede per stralci, ed ha subito un giudizio negativo di valutazione di impatto ambientale, superato per la bocciatura da parte del Tar del Lazio del relativo decreto per cavilli giuridici, ma rimasto nel merito senza risposta. L'inchiesta giudiziaria ha chiarito il perché di certe forzature, ma all'epoca (2014) a causa della prescrizione ha toccato solo gli ultimi 9 anni della vicenda: e prima? Passaggi oscuri e dubbi non erano mancati, decisioni in Comitato che indicavano una pervicace volontà politica di procedere nell'opera a prescindere da ogni valutazione critica diversa, dubbi e proposte alternative sostenuti anche da personalità del calibro di Massimo Cacciari, nel suo ruolo di sindaco. Salvo pensare che anche tali passaggi siano stati frutto di corruzione, un'analisi del perché andrà fatta: non più giudiziaria, ma certamente politica. Fare uscire il Mose dal porto delle nebbie non riguarda solo il futuro, ma anche il passato. Non sono un tecnico, ma credo che sarebbe necessaria anche una revisione critica e indipendente dei passaggi progettuali e costruttivi più controversi. Penso che nei due anni necessari al completamento dell'opera lo si potrà fare, per arrivare all'esercizio nelle massime condizioni

di sicurezza, dopo severi collaudi anche in quelle condizioni che la società francese Principia, leader mondiale nella validazione di progetti off shore, afferma a rischio di collasso del sistema. Detto questo, e ricordando che c'è un invitato di pietra, ovvero la crescita del livello del mare, che il Mose, ammesso che funzioni, potrebbe forse fronteggiare, ma a prezzo della morte del porto e della trasformazione della Laguna in un lago o in uno stagno, va sottolineato che il processo di salvaguardia e non si riduce al completamento del Mose, come appare dalle dichiarazioni di pressoché tutti gli interlocutori istituzionali. Il Governo, se deciderà come deciderà di procedere nell'opera, dovrà inserirla in una visione sistemica, com'era sempre stato prima del Consorzio pigliatutto, e dovrà progettare e finanziare un futuro di quest'area coerente con veri obiettivi di salvaguardia e di sviluppo, fondati sulle caratteristiche proprie della città: delicatezza, complessità, rispetto vero dell'ambiente. Serve finalmente un piano di riassetto morfologico della Laguna, senza la quale Venezia non è; serve risolvere il problema delle grandi navi senza più scavi in Laguna ma cambiando il modello di un crocerismo incompatibile; serve immaginare una portualità nuova, in grado di affrontare le sfide ambientali che il futuro ci riserverà; serve governare il traffico acqueo che, unito al mancato scavo a secco dei ri cittadini, provoca enormi danni fisici alla città e alla Laguna; serve affrontare il tema del turismo per non trasformare definitivamente Venezia in Disneyland; serve un grande piano di manutenzione urbana; serve una nuova politica del lavoro e della residenza per ripopolare la città; serve, forse, uno statuto speciale per Venezia. Serve, insomma, una nuova legge speciale.

*Giornalista



Nasce un centro direzionale per il nuovo accesso in paese

► Potrebbe diventare un biglietto da visita ► Approvata in consiglio comunale in una zona caratterizzata da alta viabilità la deroga sull'altezza dello stabile

IMMOBILIARE GIANO

L'edificio dovrebbe sorgere in un'area dove ora si trova un'abitazione deteriorata e totalmente incustodita

SCORZÈ

Un blocco edilizio con destinazione d'uso direzionale e commerciale di pregiata configurazione estetica che va a distinguersi dai soliti capannoni industriali proprio all'ingresso di Scorzè, sulla Castellana da e per Venezia.

L'IDEA

Il progetto è stato discusso nell'ultimo consiglio comunale dove è stata approvata una deroga all'altezza dell'edificio che sorgerà nei pressi della rotonda all'incrocio tra via Venezia, via Maestri del Lavoro e via Guido Rossa. «Lo stabile - ha spiegato il sindaco Nais Marcon - darà risalto all'entrata della zona industriale di via Maestri del Lavoro e ravviverà l'aspetto urbano circostante ma soprattutto sarà un prezioso biglietto da visita in un punto di alta viabilità come è la Castellana che in quel tratto di

territorio comunale prende il nome di via Venezia». Il progetto a firma dell'architetto Francesco Zalunardo è stato presentato dalla società Immobiliare Giano di Trebaseleghe che ha acquisito l'area dove ora sorge una abitazione deteriorata, incustodita, disposta su due piani e, in corpo distaccato, un locale legnaia con annesso ripostiglio. Un totale di 1.430 metri quadri catastali confinante con il vicino parcheggio della zona industriale di via Maestri del Lavoro. L'edificio in un certo qual modo farà da pendant a quello che è stato costruito all'altro capo dell'entrata al centro di Scorzè, sempre sulla Castellana, nell'ambito della prima parte di riqualificazione urbana di via Cercariolo dell'architetto Gianni Rigo.

LA STRUTTURA

Sarà uno stabile di cinque piani per un'altezza pari a circa 15,8 metri e che avrà un volume di circa 4.091 metri cubi per una superficie urbanistica di 1.363 metri

quadri. L'intento progettuale, come hanno spiegato i responsabili dell'ufficio tecnico comunale, è volto ad avere un impatto di minore aggressività a livello volumetrico in modo da valorizzare un luogo diventato baricentrico per la viabilità del Comune di Scorzè a seguito dell'inaugurazione della tangenziale sud di Scorzè. Del resto il nuovo progetto in vetro con schermatura solare e visiva, con sistemi di risparmio energetico, si affaccia sulla rotatoria che da accesso alla zona industriale. Il progetto prevede la cessione gratuita al Comune delle aree standard, verrà circondato da alberature e verrà eliminata la recinzione ora presente sul confine sud in modo da ottenere una continuità tra i nuovi ambiti del progetto e l'area del parcheggio esistente.

Renzo Favaretto

© RIPRODUZIONE RISERVATA





SCORZE' Il progetto che è stato discusso in consiglio comunale

Lidl si è aggiudicata l'area dove sorgerà il supermercato

► Era l'unica offerente della zona di Maerne in via Stazione

MARTELLAGO

Tutto come da copione, ieri all'apertura della "busta": Lidl, unica offerente, si è aggiudicata il bando pubblico indetto dal Comune per vendere i 1.013 metri cubi di proprietà comunale compresi nell'ambito di via Stazione, a Maerne, dove l'azienda intende realizzare un nuovo e sempre più vicino supermercato. E ha offerto 90.100 euro, (solo) 100 in più della base d'asta, di 90mila. In verità, a presentare formalmente l'offerta è stato uno dei due proprietari dell'area, ma lo ha fatto per conto della multinazionale che ha siglato un preliminare d'acquisto vincolato all'approvazione del piano di recupero proposto. Un progetto che Lidl ha già sottoposto all'Amministrazione comunale, apportando una serie di modifiche richieste, e che adesso ha la strada spianata, visto che l'azienda dispone del "controllo" di tutto il sedime. Ma quanti a Maerne si oppongono alla struttura non si dan-

no ancora per vinti: l'associazione Acque Nove, che voleva persino partecipare al bando promuovendo una "colletta popolare", salvo poi desistere, ha già annunciato che ricorrerà al Tar in caso di approvazione del progetto da parte dell'Amministrazione. Ma è scontato che nasceranno polemiche anche sul "quantum" incassato dal Comune. "Come avevamo previsto, è stato offerto praticamente il minimo, a conferma che le modalità scelte per la gara erano sbagliate e penalizzanti per l'interesse pubblico" lamenta Alessio Boscolo (Unione Civica), alludendo alla doppia fase dell'offerta in busta chiusa e dei rilanci in caso di più offerenti: seconda fase che ovviamente non c'è stata. "Speravamo ci fossero più offerte - spiega da parte sua il sindaco Andrea Saccarola -: comunque sia, portiamo a casa oltre 90mila euro che serviranno per finanziare opere pubbliche e che non sono affatto male".

N.Der

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MAERNE Il progetto del nuovo supermercato



Canal Salso, intesa con le ditte

► Via libera dalla Giunta all'accordo con 300 aziende che operano nell'area ► Investimento da 10 milioni per i privati che gestiranno gli immobili per 40 anni

SAN GIULIANO

MESTRE La Giunta di Venezia, su proposta dell'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin, ieri ha dato mandato al sindaco Luigi Brugnaro di firmare l'Accordo di programma per l'area occupata dalle ditte che, tramite il canal Salso, da oltre mezzo secolo riforniscono Venezia di ogni genere di merce di cui ha bisogno, e da quelle di rimessaggio, alaggio e varo natanti, dando lavoro a circa 300 persone.

L'ITER

Dopo che il sindaco avrà sottoscritto con imprenditori, Città metropolitana, Agenzia del demanio, Provveditorato alle opere pubbliche, Ater, Veritas e Actv il "Programma unitario di riqualificazione e ridefinizione urbanistica, paesaggistica e strutturale dell'area", ci saranno vari altri passaggi per osservazioni, controdeduzioni, doppia approvazione in Consiglio comunale per la Variante di destinazione d'uso dell'area da verde pubblico a spazio per attività produttive, richiesta di Vas (Valutazione ambientale strategica), caratterizzazione del terreni, richiesta del Permesso a costruire. Verosimilmente tra il

2023 e il 2025 la punta di San Giuliano sarà riqualificata riducendo il chilometro lineare di riva del Canal Salso, attualmente occupato dalle ditte, a 600 metri che saranno arretrati verso il cavalcavia di San Giuliano, liberando così nuovo spazio per verde pubblico, piste ciclabili e passeggiata verso la Punta. La delibera di ieri, inoltre, dà mandato sempre al sindaco di avviare intese con l'Ater, proprietaria dell'area umida tra il Parco e il canal Salso, per l'acquisizione al patrimonio Comunale e quindi l'ampliamento del Parco di San Giuliano, mentre su una parte verranno costruiti due parcheggi ad uso pubblico per favorire i flussi verso Venezia potenziando la tratta San Giuliano-Fondamenta Nuove.

I privati, che investiranno circa 10 milioni di euro, si impegneranno a realizzare e a cedere al Comune la nuova passeggiata e quindi l'ampliamento del Parco, con pista ciclabile, parcheggio bici coperto, nuova area ecologica, parcheggio con colonnine per ricarica di veicoli elettrici, nuova viabilità divisa tra quella per i camion destinati alle ditte e quella per raggiungere il Polo Nautico e la porta Gialla, elimi-

nando i pericoli per la circolazione. Ma oltre a questo, la Convenzione urbanistica che verrà sottoscritta con i privati avrà la durata di circa 40 anni, e dopo il Comune diverrà automaticamente proprietario anche dei nuovi capannoni che verranno costruiti al posto degli attuali decrepiti: e quindi potrà anche decidere di demolire anche i nuovi manufatti per destinare l'area a ulteriore pezzo di parco pubblico.

IL PROGETTO COMPLESSIVO

L'Accordo di programma, che è parte integrante del Piano degli interventi del sindaco datato giugno 2016 e si unisce alle altre opere del Programma unitario di riqualificazione dell'area di San Giuliano con i nuovi spazi attrezzati per concerti, il canile e il nuovo Polo nautico, è la conclusione di un percorso ultraventennale durante il quale le varie amministrazioni comunali succedutesi hanno invano cercato aree alternative per le ditte di San Giuliano che, nel frattempo, hanno dovuto lavorare in capannoni sempre più decrepiti e con la costante minaccia di demolizioni per abusi edilizi.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





RIQUALIFICAZIONE Il Canal Salso a San Giuliano e, a lato, un rendering del progetto di riqualificazione dell'area che ospita le ditte

Piano interventi Spuntano cento nuovi progetti

**IN COMMISSIONE
L'AGGIORNAMENTO
DEL QUADRO DEL 2017
PROTESTE A FAVARO:
«CASE AL POSTO
DEI CAMPI DA TENNIS»**

URBANISTICA

MESTRE Un campo da tennis e un'area sportiva mai nata sacrificati per fare spazio a nuovi appartamenti. In tutto sono diciotto le schede contenenti un centinaio di interventi, distribuiti in terraferma, illustrate ieri in Municipio durante i lavori della quinta Commissione consiliare e convocata per l'adozione della Variante al Piano degli interventi, redatto in base ai criteri urbanistici decisi nel 2017 dalla Giunta. Al Piano sono seguite 588 nuove domande di edificazione da parte di soggetti privati, di cui 110 sono stati approvati per complessivi 800 milioni di futuri investimenti che frutteranno a Ca' Farsetti 23 milioni di oneri di urbanizzazione.

PIANI RICALIBRATI

Una parte di questi interventi erano già previsti nei precedenti piani urbanistici ma necessitavano di essere ricalibrati e inseriti in un unico disegno che ieri è stato illustrato ai consiglieri comunali e di municipalità. Tutte le diciotto schede prevedono nuovi interventi di tipo residenziale per potenziali 800 residenti, di questi 15 mantengono la propria destinazione d'uso, due - in via Ca' Alverà e via Porto di Cavergnago - perdono l'originale destinazione ad impianti sportivi, mentre una accoglie

una richiesta di ampliamento di una struttura ricettiva.

Gli interventi più significativi sono previsti a Favaro Veneto e nell'aera adiacente al by-pass di Campalto. «C'è un interesse a tornare ad abitare in terraferma e per la prima volta il Comune pubblicizza un Piano degli interventi avente una valenza quinquennale e fa sapere a tutti che dispone di strumenti urbanistici per attuarlo - ha spiegato l'assessore all'urbanistica Massimiliano De Martin - e lo abbiamo fatto per attuare una politica urbanistica di ricucitura di un territorio estremamente parcellizzato. E questa sarà un'occasione per rivedere le aree verdi, così come ci siamo impegnati a fare in Consiglio comunale».

Le maggiori perplessità espresse ieri dai consiglieri delle Municipalità, riguardano gli interventi previsti a Favaro e Campalto. «In gioco c'è l'intervento previsto nei pressi del by-pass di Campalto - osserva Alessandro Baglioni capogruppo Pd a Favaro - e non possiamo che manifestare una grossa perplessità dovuta al fatto che esiste un Piano integrato di Campalto, condiviso con i residenti, i commercianti e la parrocchia mentre ora viene calato dall'alto questa variante al Piano degli interventi, ammazzando qualsiasi possibilità di discussione. Abbiamo fortissime perplessità anche riguardo all'intervento previsto in via Ca' Alverà a Favaro dove ora ci sono campi da tennis coperti, che saranno cancellati per essere sostituiti da un'altra zona residenziale che viene aggiunta a due passi dal Bosco di Mestre».

Paolo Guidone



ECONOMIA E TERRITORIO

Sulla Zes adesso il ministro propone una zona logistica

Provenzano propone uno strumento diverso ma con le stesse agevolazioni
Il plauso di sindacati e Confindustria: «Ma adesso aspettiamo fatti concreti»

Gianni Favarato

Dopo l'approvazione della mozione, con un voto trasversale quasi unanime alla Camera dei deputati nella quale si impegna il Governo ad istituire una Zona economica speciale (Zes) nell'area metropolitana di Venezia, arriva un emendamento del ministro Provenzano per «unificare la normativa sulle Zes e quella sulle Zone logistiche speciali (Zls) rafforzate, estendendo nel porto di Marghera e nell'area del Polesine le agevolazioni previste per le Zes». Quello che non si era riusciti ad ottenere dall'ex Governo gialloverde (M5S e Lega), arriva ora con il governo giallorosso con un pieno accordo, almeno su questo, non solo tra M5S e Partito democratico ma anche di tutte le forze politiche dell'opposizione. Ma si tratta, per il momento, di una semplice dichiarazione di intenti, alla quale dovrà seguire – come è già stato fatto per le Zes costituite in Campania e Calabria – un apposito decreto firmato dalla presidenza del Consiglio dei ministri su proposta del ministro per la Coesione Territoriale, previa delibera del Consiglio dei ministri. Ieri il ministro per il Sud e la Coesione Territoriale, Giuseppe Provenzano, ha presentato un emendamento alla Legge di Bilancio per consentire di estendere alla Zona Logistica Semplificata nel porto di Marghera e nell'area del Polesine le agevolazioni previste per le Zes. «Su richiesta degli amministratori locali veneziani e del rovigheese – ha dichiarato il ministro – nelle scorse settimane abbiamo avviato, anche attraverso un confron-

to proficuo con i rappresentanti delle forze produttive, l'istruttoria necessaria per riconoscere alla zona di Porto Marghera e dei Comuni del Polesine lo status di Zona Economica Speciale. La strada più efficace, anche per dare una risposta immediata a un territorio che sta vivendo ore difficili a causa dell'alluvione della scorsa settimana, è prevedere l'istituzione di una Zona logistica speciale rafforzata, che avrebbe gli stessi vantaggi, anche fiscali, delle Zes».

Dal canto suo, il sottosegretario al ministero dell'Economia, il veneziano Pier Paolo Baretta ha detto che si tratta «del completamento di un percorso che arriva da lontano e che, fin dalla scorsa legislatura, aveva visto un dialogo proficuo tra governo e amministratori locali e che ora ha un esito positivo. In questo modo, i sedici comuni dell'area Marghera-Polesine potranno accedere alle procedure amministrative semplificate e alle norme per il credito d'imposta previste dalla Zes».

Per il presidente di Confindustria Venezia e Rovigo, Vincenzo Marinese: «il riconoscimento alla zona di Porto Marghera e ai comuni del Polesine dello status di Zona Economica Speciale è una vittoria di tutti e di tutto il territorio. Come presidente di Confindustria mi sono fatto portavoce di una richiesta che nel corso dei mesi è diventata sempre più urgente. Si tratta di un risultato che porterà benefici a tutto il territorio, senza distinzioni. E per una volta Istituzioni e forze politiche hanno messo da parte le divergenze per il bene comune. Infine, grazie al-

la Regione del Veneto ai Comuni della Città metropolitana e di Rovigo per essere stati al mio fianco anche quando tutto sembrava perduto. Ora tutti assieme non perdiamo l'occasione e il tempo». «Sono convinto che dopo un voto così importante dei parlamentari – aggiunge Marinese – la nostra proposta per la Zes nell'area Metropolitana di Venezia e nella contigua provincia di Rovigo sarà finalmente prese in considerazione dal Governo e realizzate entro i tempi previsti dal trattato dell'Unione Europea. Sono fiducioso che le forze politiche saranno conseguenti con il voto espresso l'altro ieri e permetteranno di concretizzare questa importantissima opportunità economica per il nostro territorio».

Anche Ugo Agiollo, segretario o generale della Cgil veneziana, apprezza la mozione votata alla Camera, ribadendo quanto già detto, insieme a Cisl e Uil sulla Zes: «è un'opportunità di sviluppo economico e sociale, purché non si concentri solo sulle attività logistiche legate al porto e crei davvero occupazione rispettando leggi e contratti del lavoro – dice –. La Zes deve riconfermare la vocazione industriale e manifatturiera delle aree coinvolte, rafforzando le realtà produttive presenti e facendone nascere di nuove. Per questo auspichiamo una "governance" diffusa e condivisa, tra istituzioni e enti locali, in particolare con la Città Metropolitana che però, a tutt'oggi, non ha accolto le nostre richieste di incontro, le forze produttive, mondo del lavoro e sindacati, in tutte le fasi progettuali e realizzative».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



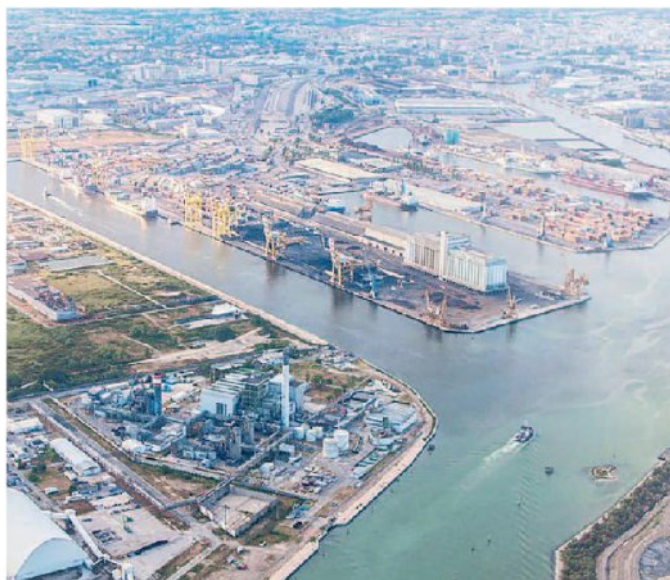
COME FUNZIONA

Per farla ci vuole un nuovo decreto entro il 2020

La creazione di una Zona Economica Speciale (Zes) non avviene in automatico bensì devono ricorrere alcune condizioni, nel rispetto dell'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, relativo alla regolamentazione degli "Aiuti di Stato" che scadrà alla fine dell'anno prossimo. In Italia è regolamentata dal decreto legge pubblicato del giugno del 2017 e poi ripreso nel 2019 nel Decreto Crescita che ha autorizzato la creazione delle prime due Zes italiane, in Campania e in Calabria - con i conseguenti regimi di semplificazione amministrativa e benefici fiscali - destinando a tale scopo 50 milioni di euro per il 2019, 150 milioni per il 2020 e 100 milioni per il 2021.

L'istituzione di una Zes anche in Veneto, in particolare a Venezia, dovrà quindi essere suggellata dal via libera di Palazzo Chigi.

Il primo requisito richiesto per l'istituzione di una Zes è l'individuazione di "una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento». Gli Stati membri dell'Unione Europea che intendono istituire Zes per promuovere lo sviluppo regionale devono accertarsi che «tali zone siano all'interno delle regioni assistite dalla carta degli aiuti regionali e che eventuali incentivi fiscali o altre agevolazioni concessi all'interno della Zes siano conformi alle disposizioni in materia di aiuti di Stato a finalità regionale come disciplinato dal Regolamento generale di esenzione per categoria».



Una veduta della zona industriale e portuale di Porto Marghera

ASSEMBLEA DEI COMITATI NOMOSE

«Soldi alla manutenzione non all'opera che non va» Domenica corteo in città

Vera Mantengoli

VENEZIA «Mettiamo fine alla perversione del Mose e diciamo basta una volta per tutte». Mentre la politica si sta organizzando per ultimare la grande opera, le associazioni ambientaliste insorgono lanciando un'assemblea sabato (ore 17) a San Leonardo e una manifestazione domenica con partenza alle 14 da Campo Santa Margherita. «Non importa se l'opera è quasi ultimata», dicono, «perché le previsioni che in tempi non sospetti avevamo annunciato, si sono puntualmente avverate». Ieri nella Scoletta dei Calegheri i comitati si sono riuniti chiedendo ai cittadini la massima partecipazione per dire che Venezia ha bisogno di soldi per la manutenzione, non per un'opera che non funzionerà mai». Ricordano che nel 2001, quando Silvio Berlusconi era giunto in laguna per la posa della prima pietra, le previsioni per l'utilizzo del Mose erano di sei volte l'anno, cifra ridicola oggi, quando non si sa nemmeno se la grande opera potrebbe funzionare in condizioni atmosferiche come quelle della settimana scorsa. Il

presidente della Municipalità Andrea Martini annuncia un incontro con il meteorologo Luca Mercalli e chiede «un pool di ingegneri internazionali» per studiare la grande opera: «Basta, è ormai evidente che non funzionerà», replica Andreina Zitelli, «quando ho parlato con il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ho realizzato che lui sapeva solo la versione che gli vogliono raccontare. Il Pd ha una grande responsabilità di quanto sta succedendo, anche sulle ultime nomine come quella della commissaria Spitz».

Secondo Zitelli, l'unico che ha detto delle cose sensate è stato il patriarca. «Io sono laica, ma chiedendo uno statuto speciale per la città il Patriarca ha già sfiduciato la politica».

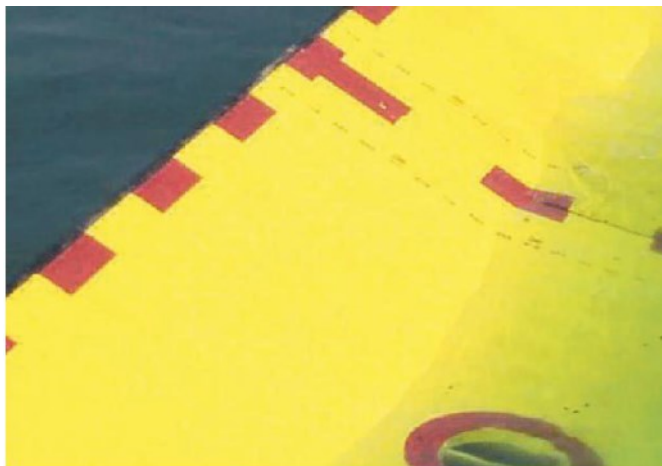
I comitati hanno anche contestato l'ordine del giorno della Commissione per la salvaguardia, convocata per il 26 in Regione, in cui è incluso l'innalzamento dell'isola delle Trezze a quasi tre metri «per scavare poi il canale Vittorio Emanuele». Tommaso Cacciari ha parlato di come la laguna negli ultimi anni sia diventata uno strumento per un mo-

dello di sviluppo che non tiene conto della fragilità. «Quanto accaduto il 12 novembre era già stato preannunciato quando lanciavamo l'allarme sui cambiamenti climatici», dice, «il Mose è parte di questo problema e chi si ostina a dire che sarà la soluzione ha qualcosa di criminale».

Infine, Fridays for Future «Su Facebook sono già 5000 i partecipanti, e non escludiamo di essere a Roma il 26 se ci sarà il Comitato. Sappiamo che in questo momento molti veneziani sono in una situazione drammatica e che stiamo chiedendo molto, ma senza il Mose Venezia può essere il modello di equilibrio tra ambiente e uomo».

Domenica sfilerà il movimento Fridays che nei giorni scorsi ha aiutato tantissimo la città e le attività danneggiate dall'acqua alta di 187 cm e che ha creato una staffetta per dare una mano ai residenti di Pellestrina. Domani alle 17, a cura dell'EcoIstituto Langer, alla Scoletta dei Calegheri «Prima e dopo il Mose», con gli esperti D'Alpaos, Danella, Di Tella, Vielmo, Boato, Testa, Bonometto. —

BY NC ND ALGUN DIRITTI RISERVATI



Le paratoie del sistema Mose per la difesa della laguna

L'OSPEDALE DI TRIESTE

Cattinara verso lo sblocco De Eccher: sì al subentro

Lettera dell'impresa friulana all'AsuiTs: disponibile a far ripartire il cantiere fermo da 18 mesi. Ma il riavvio del maxi-appalto da 140 milioni di euro previsto non prima della metà del 2020

È una lettera recapitata ieri mattina agli uffici dell'Azienda sanitaria a raccontare che la trattativa con la società Rizzani de Eccher si è sbloccata e apre finalmente una nuova prospettiva per il cantiere di Cattinara, che potrebbe riprendere le attività verso la metà del 2020. La missiva altro non è che la risposta dell'impresa costruttrice friulana alla richiesta di manifestazione di interesse inviata dall'Azienda sanitaria prima di Ferragosto.

D'AMELIO / A PAG. 23



LETTERA DELL'IMPRESA FRIULANA ALL'ASUITs

Si sblocca lo stallo del cantiere di Cattinara. La ripartenza a metà 2020 con de Eccher

Manifestata ufficialmente la disponibilità al subentro nei lavori bloccati da un anno e mezzo. Riccardi: «Sono fiducioso»

Il confronto tra le parti sul progetto esecutivo partirà a giorni. Poi l'approvazione

Diego D'Amelio

È una lettera recapitata ieri mattina agli uffici dell'Azienda sanitaria a raccontare che la trattativa con la società Rizzani de Eccher si è sbloccata e apre finalmente una nuova prospettiva per il cantiere di Cattinara, che potrebbe riprendere le attività verso la metà del 2020. La missiva altro non è che la risposta dell'impresa costruttrice friulana alla richiesta di manifestazione di interesse inviata dall'Azienda sanitaria prima di Ferragosto. Si trattava dell'estremo tentativo di raddrizzare le cose, ottenendo il subentro nei lavori interrotti dal raggruppamento capitanato dalla cooperativa veneta Clea.

Ci sono voluti oltre tre mesi dalla decisione da parte dell'AsuiTs di scorrere la graduato-

ria della gara di un appalto interrotto per presunte inadempienze progettuali, ma le cose sembrano finalmente essersi messe in moto. Il confronto si sarebbe sbloccato martedì sera ma al momento i protagonisti tengono le bocche cucite: rifiutano di commentare l'indiscrezione sia il presidente della società Marco de Eccher che il commissario Antonio Poggiana. Qualche parola la spende solo il vicepresidente regionale con delega alla Salute Riccardo Riccardi, che conferma la ricezione della lettera d'intenti senza dire molto di più: «Parleremo quando avremo le carte – dice l'esponente della giunta Fedriga – perché ora è il momento di lavorare per perfezionare i dettagli. Ma sono finalmente fiducioso».

La Rizzani de Eccher ha per ora soltanto formalizzato la propria disponibilità a valutare il subentro, ma il passo non

era scontato dopo le perplessità più volte espresse dai costruttori rispetto all'obbligo imposto dal Codice degli appalti di riprendere i lavori alle stesse condizioni economiche proposte dalla prima classificata nella gara. Da quanto trapela, però, gli avvocati delle parti sono al lavoro per la stesura del contratto, a dimostrazione che il confronto è in stato avanzato e molti aspetti sono condivisi.

Se si arriverà davvero alla firma, secondo quanto previsto dal capitolato, l'impresa



avrà novanta giorni per apprestare un nuovo progetto esecutivo, cui dovrà seguire l'approvazione da parte degli organismi competenti. Solo a quel punto sarà possibile impiantare un nuovo cantiere, che si spera possa partire entro la metà dell'anno prossimo. Tempistiche decisamente più allettanti di quelle che si avrebbero in caso l'accordo saltasse, con la necessità di avviare da zero una nuova gara d'appalto, che richiederebbe anni di attesa fra bando, selezione e possibili quanto sempre più frequenti ricorsi al Tar da parte degli esclusi.

Tutto da capire quale potrà essere il punto di caduta rispetto ai dubbi posti dall'impresa friulana sull'obbligo di subentrare alle stesse condizioni economiche di Clea, in un appalto da 140 milioni che non è sfociato tuttavia nell'approvazione del progetto esecutivo e che potrebbe allora prevedere delle varianti in grado di soddisfare allo stesso tempo le richieste degli organi di controllo e il bilancio della Rizzani de Eccher, riconoscendo la necessità di maggiori oneri per attività aggiuntive soprattutto sul fronte dell'antismica.

I margini saranno comunque limitati, dal momento che l'AsuiTs aveva rigettato le varianti proposte da Clea per un totale di venti milioni di euro, di cui quindici per modifiche al progetto e cinque per adeguamenti a nuove norme e alle richieste dell'Azienda sanitaria. Il confronto sulla progettazione esecutiva comincerà già nei prossimi giorni, ma per dire che le cose si sono davvero messe sulla buona strada non basterà attendere la firma del nuovo contratto. Servirà infatti l'approvazione del progetto esecutivo: l'unico passo che consentirà di riavviare i lavori fermi ormai da un anno e mezzo. —

BY NC ND AL CUNO DIRITTI RISERVATI



L'ospedale di Cattinara, il cui cantiere per la maxi riqualificazione è fermo da oltre un anno. La ripartenza potrebbe concretizzarsi a metà del 2020

De Lucchi

“L’architettura in una società iperconnessa”

«Non c’è mai stato nella storia dell’uomo un momento come questo, nel quale il concetto di futuro è così frequentato e impellente». L’architetto Michele De Lucchi, è il protagonista di Earth Stations la mostra del ciclo “Il tavolo dell’Architetto” al Museo Novecento di Firenze. Saranno esposti 14 plastici in noce e 5 disegni sulle costruzioni delle città declinate al futuro.

● a pagina 13

L’intervista

Michele De Lucchi “L’architettura nella società connessa”

di Laura Montanari



L’ARCHITETTO
MICHELE
DE LUCCHI

Pretendiamo di più dai luoghi dove andiamo: gli uffici non sono solo uffici e i musei non solo musei

Il celebre architetto porta al Museo Novecento le sue costruzioni: 14 plastici in noce e 5 disegni. Oggi la preview domani apre la mostra

«Non c’è mai stato nella storia dell’uomo un momento come questo, nel quale il concetto di futuro è così frequentato e impellente». Michele De Lucchi, l’artista delle casette di legno, l’architetto che ha legato il suo nome a musei e industrie, dalla Triennale di Milano alla Olivetti, alla Telecom, alla Piaggio, a Poste Italiane, è il protagonista del settimo appuntamento del “Tavolo dell’Architetto”, il ciclo curato da Laura Andreini, al Museo Novecento di Firenze. Proprio al Novecento dal 22 novembre al 30 aprile (stasera la preview su invito) verranno esposti i nella mostra *Earth Stations*, 14 plastici in noce e 5 disegni firmati dal

celebre architetto, designer, artista, dalla barba lunga e dalle parole che scorrono lente e scelte con cura. Costruzioni poetiche le sue, sogni (concreti) in scala: City Station, Cloud Station, Floating Souk Station, modelli concettuali per città declinate al futuro.

Cosa vedremo in Earth Stations?

«Le diverse costruzioni che ho creato per capire prima di tutto io, e, senza presunzione, poi, per provare a spiegare a qualcun altro, come l’architettura cambia con il cambiamento della società».

Ecco: come?

«Nelle trasformazioni ci sono potenzialità e rischi: la tecnologia

modifica il sociale e quindi la maniera di vivere gli spazi pubblici e gli spazi privati. Si incontrano nuove esigenze che facciamo magari fatica ad esprimere, ma che con i nostri comportamenti mettiamo in evidenza».



Dir. Resp.: Carlo Verdelli

Prima si fissava un incontro al bar, oggi sullo schermo di un telefonino: che riflessi ha questo nell'architettura?

«È vero che usiamo i cellulari per darci appuntamenti, ma poi ci vediamo per il lunch in un museo invece che al bar o ci ritroviamo volentieri a leggere un libro in ufficio, a mangiare un cibo amazzonico in un centro commerciale. Pretendiamo di più dai luoghi dove andiamo: gli uffici non sono più soltanto uffici, i centri commerciali non più solo centri commerciali, i musei non solo musei, ma anche molto altro perché a quelle che erano le funzioni tradizionali di un edificio ne abbiamo aggiunte diverse».

Quindi andiamo verso edifici multifunzionali?

«Sicuramente sì, andiamo verso l'idea di approfittare di più dei cambiamenti a cui siamo sottoposti».

Lei ha lavorato per grandi gruppi industriali e commerciali: come si modificano i luoghi in cui si lavora?

«Gli uffici non sono più una sfilza di scrivanie dove la gente va a lavorare dalle 5 del mattino alle 9 di sera, ma luoghi dove passa il tempo della propria vita, non solo per lo stipendio. Le aziende chiedono ambienti in grado di attrarre nuovi talenti, dove non ci sia soltanto la luce, ma luoghi in cui si possa sentire ispirazione e creatività, dove ci possa essere un reciproco scambio».

Le sue casette di legno sono diventate famose. Come sono nate quelle sculture?

«Viviamo in quest'era tecnologica e più la tecnologia invade le nostre vite, più apprezziamo le qualità manuali e artigianali. Penso che proprio il fatto di poter valorizzare le cose fatte a mano, sia un modo per stare meglio nel mondo. Così anche io mi sono attrezzato facendo delle cose con il legno che è un materiale naturale che mi piace. Lo posso sagomare, manipolare, posso realizzare forme e quei concetti sintetici che sono le casette».

Lei ha studiato architettura a Firenze, cosa le sarebbe piaciuto realizzare in città?

«Ho avuto la fortuna di studiare a Firenze negli anni dell'architettura radicale cioè tre il '60 e il '70 quando gli architetti hanno smesso di produrre soltanto edifici per ragionare piuttosto su cosa voglia dire fare architettura. È nata l'idea del ruolo sociale dell'architetto proprio in quegli anni lì. Non c'è un monumento in particolare che avrei voluto fare, ma in generale vorrei fare dei monumenti nel senso che l'architettura non ha soltanto un significato pratico e funzionale di far vivere la gente nelle case o negli uffici, ma anche un ruolo rappresentativo».

Quale è l'oggetto più rivoluzionario che ho creato?

«La lampada Tolomeo (prodotta da Artemide): ha avuto molto successo ed è stata riconosciuta nelle tante culture del mondo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CONTRATTI PUBBLICI

De Micheli: regolamento appalti più snello entro il 19 dicembre

Cantone: Sblocca cantieri schifezza da abrogare, i commissari non funzionano

Mauro Salerno

Partito il conto alla rovescia per il nuovo regolamento appalti. C'è giusto un mese per arrivare a una bozza consolidata del provvedimento chiamato a dare una bussola operativa alle migliaia di imprese e amministrazioni che agiscono nel mercato dei contratti pubblici: settore che smuove 139 miliardi all'anno. «Contiamo di presentare un testo definitivo entro il 19 dicembre» ha detto la ministra Paola De Micheli. Al momento la bozza «conta circa 250 articoli, ma la commissione che sta lavorando al testo proverà anche a snellirlo».

De Micheli ha parlato alla presentazione del volume sul decreto Sblocca-cantieri curato dal consigliere dell'Anac Michele Corradino presso la sede di Confcooperative a Roma. Dove poco prima aveva preso la parola Raffaele Cantone che, da ormai ex presidente dell'Anac, si è scagliato contro il provvedimento approvato poco prima delle sue dimissioni. «Quel decreto è stata una delle ragioni per cui ho deciso di lasciare in anticipo l'Anticorruzione - ha detto il magistrato -. Andrebbe chiamato blocca-cantieri: è una schifezza, che andrebbe abolita subito con un altro decreto legge». Nel mirino soprattutto le norme sui commissari straordinari, incluso il Mose. «Vediamo come funzioneranno, a Genova è andata bene perché nessuno si è sentito di fare ricorsi, ma sono curioso di capire chi si prenderà la responsabilità di aggiudicare le gare sulla base di quelle deroghe, con l'obbligo di rispettare al contempo i principi europei» di trasparenza, concorrenza e parità di trattamento.

«Conto di usare pochissimo i commissari - ha replicato De Micheli -. Solo dove strettamente necessario. Ricordo che sono un ministro che ha votato contro il decreto Sblocca-cantieri». Sul regolamento la ministra ha aggiunto che «ci sarà spazio per i temi sulla sicurezza del lavoro» e che i provvedimenti attuativi del codice saranno il modo con cui «il Governo proverà a fare ordine nel sistema degli appalti, senza nuovi interventi legislativi a breve». Dovrà aspettare anche la soluzione del rebus-subappalti, nonostante i ripetuti inviti arrivati dall'Europa a far saltare tutti i vincoli sui subaffidamenti (il tetto ora è al 40% dell'appalto principale). «È oggettivamente un problema - ha detto la ministra -. L'Europa ci chiede di liberalizzare, ma abbiamo specificità di cui tenere conto. Il 2 dicembre sarò a Bruxelles, parleremo anche di questo tema».

Dalle imprese arriva la richiesta di fare chiarezza in fretta semplificando le norme di riferimento. «Gli appalti potrebbero rappresentare uno straordinario moltiplicatore di Pil - ha detto Maurizio Gardini, presidente di Confcooperative - invece la complicazione normativa zavorra le imprese gravate da 31 miliardi di euro di costi della burocrazia. Le aziende impiegano 238 ore, oltre 6 settimane di lavoro, per i 14 principali adempimenti fiscali. Abbiamo una macchina statale idrovora di risorse che diventa vincolo allo sviluppo». «Siamo preoccupati per questo stato di confusione - ha aggiunto Massimo Stronati - presidente Confcooperative Lavoro Servizi -. Vogliamo un mercato con le regole, coordinato da stazioni appaltanti qualificate. Si sta invece affermando un modello di statalizzazione dei servizi (vedi pulizie nelle scuole)».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

