

Rassegna del 26/11/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

26/11/2019	Giornale	9	Intervista a Gabriele Buia - «Schiavi della burocrazia Per completare un ponte non ci bastano 15 anni»	Zurlo Stefano	1
26/11/2019	Nuova Venezia	4	Anche studenti universitari per licenziare le pratiche	M.Ch.	3
26/11/2019	Sole 24 Ore	4	È allarme per 2mila viadotti stradali Servono 3 miliardi per la sicurezza - Lavori urgenti per 2mila cavalcavia	Perrone Manuela - Santilli Giorgio	4

SCENARIO

26/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	A Roma il piano anti acqua granda - Dal Mose a muri e marginamenti Venezia chiede un piano speciale	Costa Giacomo - Zorzi Alvise	7
26/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	La comunità del Porto «Basta rinvi sugli scavi»	Gi Co. - A. Zo.	9
26/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3	Centinaia di ponti monitorati «Qui nessun rischio crollo»	Bonet Marco	10
26/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	13	Portavano in Svizzera i milioni dei veneti Non parlano, ma patteggiano sei mesi	a.zo.	12
26/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	13	L'Anac censura gli appalti di Marcon «Frazionati in maniera irragionevole»	Mo.Zi.	13
26/11/2019	Gazzettino	3	Mose l'ultima prova generale - Mose, l'ultima prova: si alzano le paratoie all'ingresso del porto	Trevisan Elisio	14
26/11/2019	Gazzettino	3	Dighe, risorse e gestione è il giorno del Comitato In 100 a Roma per dire no	Vanzan Alda	16
26/11/2019	Gazzettino	12	Evasione del Veneto, i due svizzeri patteggiano	Brunetti Roberta	18
26/11/2019	Gazzettino Padova	4	Curva sud da 3.300 posti e a ridosso della porta: il progetto arriva in giunta - Nuova curva sud, c'è il via libera	Rodighiero Alberto	19
26/11/2019	Gazzettino Treviso	8	Frane e ponti: trecento a rischio - Ponti, viadotti e frane: un incubo «Nella Marca trecento punti neri»	Favaro Mauro	21
26/11/2019	Gazzettino Venezia	5	L'appello del Porto «Non condannateci a scomparire» - Il fronte del Porto: la politica non sancisca la nostra fine	Trevisan Elisio	23
26/11/2019	Gazzettino Venezia	3	«Comitatone, ecco cosa chiediamo» - Il sindaco alza la posta «Soldi ai marginamenti»	Tamiello Davide	25
26/11/2019	Gazzettino Venezia	3	«Alle Tresse nessuna scarica tossica»	e.t.	27
26/11/2019	Mattino Padova	30	Restyling dell'Euganeo Giovedì il progetto con la curva ampliata	C.MAL.	28
26/11/2019	Mf	17	Pizzarotti vende le 526 case dei militari Usa nella base di Sigonella - Pizzarotti cede le case dei militari	Montanari Andrea	29
26/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	34	Pizzo nei cantieri Un pentito accusa «Soldi a Donadio per poter lavorare» - Pizzo nei grandi cantieri Un pentito accusa il clan di Donadio	Bon Rubina	30
26/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	3	Malamocco, 56 staffe nei tubi e le paratoie non vibrano più	Vitucci Alberto	33
26/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	3	Fallita la società Orna di Angelucci lavorava agli impianti del Mose	A.V	35
26/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	2	Mose, 56 staffe anti vibrazioni sulle paratoie Lunedì le prove - Non solo Mose, ma opere per la difesa della città Oggi Comitato a Roma	Vitucci Alberto	36
26/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	3	Fanghi, il progetto delle Tresse oggi in Salvaguardia	A.V	38
26/11/2019	Stampa	4	Bisogna proteggere le persone che abitano lungo i corsi d'acqua - Il maggior rischio e per chi abita lungo i corsi d'acqua	Rossi Andrea	39
26/11/2019	Stampa	7	Intervista a Stefano Boeri - Boeri: "Serve un patto tra Stato e cittadini per tracciare il Paese" - "Ora un patto Stato-cittadini per mappare l'Italia fragile"	Lessi Davide	41
26/11/2019	Stampa	18	In arrivo sconti sulla Tari e detrazioni sulle ripetizioni	P.BAR.	43
26/11/2019	Trentino	27	«La Provincia non ignori il risultato della consultazione»	...	44
26/11/2019	Trentino	27	«Il no non ci ferma: la A31 porterà lavoro e sviluppo»	Rudari Giancarlo	45
26/11/2019	Trentino	27	«Opera costosa ed enorme danno per l'ambiente»	Schwachtje Filippo	47
26/11/2019	Tribuna-Treviso	2	Tirato in ballo anche Grigolin «Anche loro pagano i clan»	G. B.	48

l'intervista » Gabriele Buia

«Schiavi della burocrazia Per completare un ponte non ci bastano 15 anni»

Il presidente dell'Ance: un labirinto di norme e pareri. Per uscirne accorciamo la filiera

ITER DA INCUBO

Ci sono interventi finanziati da anni che restano sulla carta

IL MODELLO

In Spagna tra il 2010 e il 2012 hanno speso 13 miliardi di euro

Stefano Zurlo

■ **Troppe norme. Troppi pareri. Troppe voci. Troppo tempo.**

«Tropo di tutto - sbotta Gabriele Buia, presidente dell'Ance, l'Associazione nazionale costruttori edili - attraversiamo una perenne emergenza, il dissesto idrogeologico avanza come una lebbra ma noi siamo sempre alle prese con la nostra devastante burocrazia, con le procedure bizantine, con i soldi che alla fine restano in qualche cassetto».

Domenica è caduto un viadotto sulla Torino-Savona. È solo l'ultima di una serie infinita di sciagure. Come ne usciamo?

«Purtroppo, che si tratti di riparare una galleria o di costruire una nuova strada, le cose non cambiano. Si entra in un labirinto».

Un labirinto?

«Sì. Io per un singolo intervento ho congegnato tredici pareri. E parliamo di una strada a rischio. Siamo dentro un colossale gioco dell'oca: il governo stanza i soldi, poi li gira al ministero che magari li passa alle regioni. E intanto si alzano voci, innumerevoli e dissonanti. La Regione

contro il Comune e contro il Governo. E poi la legge A che dice il contrario della norma B. Un manicomio».

Ma la manutenzione?

«È lo stesso pantano. Che si debba realizzare la ferrovia veloce Napoli-Bari o sistemare un pezzo di rete, la sostanza non cambia».

Cosa serve?

«Dobbiamo far ripartire l'Italia».

Mi scusi, Presidente: lo ripetono tutti.

«Anche noi e da anni. Il problema è che non ci ascoltano. Anzi...»

Anzi?

«Quando mettono mano, i politici aggiungono un'altra legge che complica ancora di più il cammino già lentissimo».

Ma allora?

«Ci sono miliardi su miliardi stanziati che non si riesce a spendere».

Ma come è possibile?

«Gliel'ho detto. È un iter contorto e farraginoso, con mille stazioni, mille problemi e mille campane che suonano. Neppure i morti bastano per sciogliere questi nodi intricati. A Sarno, dove ventuno anni fa ci furono 160

vittime, ci sono interventi finanziati da anni che restano sulla carta. Come gran parte delle opere annunciate da questo o quel governo. Il tempo se ne va in un corpo a corpo senza fine. Corpo a corpo a corpo con il groviglio legislativo, con i bandi, con la ripartizione dei fondi, con i funzionari che non firmano gli atti per la paura di commettere un abuso d'ufficio o di essere richiamati dalla Corte dei conti».

Ci sarà pure una soluzione.

«Si deve accorciare la filiera, ridurre le caselle e gli attori. Non è possibile che l'Anas solo per farsi approvare un progetto attende in media cinque anni. E che la Presidenza del consiglio ci offra un dato sconcertante: per completare nuove infrastrutture sopra i cento milioni di spesa servono almeno quindici anni».

Buia sorride ironico e allarga le braccia: «Io non sono il Presidente dell'Ance ma dell'associazione Reduci e combattenti».

Siamo senza speranza, mentre il Paese si sbriciola giorno per giorno?

«A volte i commissari, che hanno poteri in qualche modo speciali, riescono ad abbreviare le liturgie dello Stato. Ma non possiamo vivere di emergenze».



E allora?

«Dobbiamo riprendere il modello spagnolo. In Spagna fra il 2010 e il 2012 hanno speso 13 miliardi di euro. Cifre per noi inimmaginabili».

Il segreto?

«Fissare una linea invalicabile, una data sul calendario, e poi partire. Abbiamo sperimentato qualcosa di simile con i piccoli interventi per i Comuni in difficoltà».

E come è andata?

«Benissimo. Sono stati stanzia-

ti 400 milioni ma questa volta quasi tutti i cantieri, si sono messi in movimento. Un miracolo nell'Italia di oggi».



I VIADOTTI A RISCHIO

I PONTI CADUTI (dal 2013 al 2019)**QUELLI OSSERVATI SPECIALI**

20 destano preoccupazione (CNR) **28** sotto inchiesta



Fonte: Cnr

QUELLI CHE PREOCCUPANO

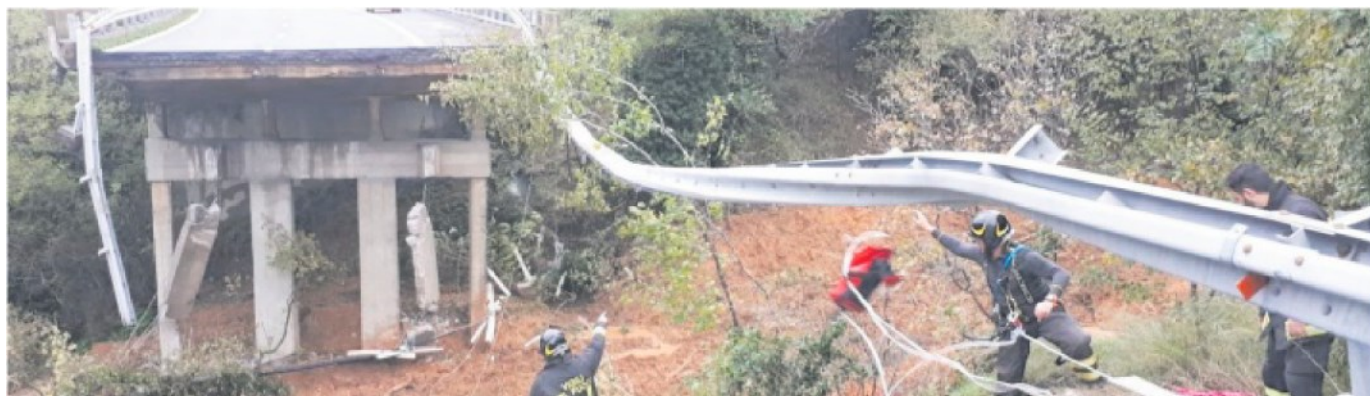
Liguria	11
Lombardia	1
Abruzzo	2
Campania	2
Puglia	1
Calabria	1
Sicilia	1

QUADRO NAZIONALE E GESTIONE**11.000**

tra ponti e viadotti (su rete Anas)

7.317 ponti, viadotti e tunnel (dei 19 gestori autostradali)**4.000** ponti lunghi oltre 100 metri

L'EGO - HUB

**CROLLATO**

Venti metri del Viadotto Madonna del Monte lungo l'autostrada Torino-Savona ieri sono crollati dopo che una massa di

fango è venuta giù dal monte sovrastante a causa della pioggia che si è abbattuta incessantemente sulla regione

LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Anche studenti universitari per licenziare le pratiche

VENEZIA. Ieri ha preso il via la formazione per supportare cittadini e imprese. Coinvolte 36 tra associazioni di categoria e ordini professionali che hanno aderito a un protocollo operativo accettando di fornire risorse e strutture. Si aggiungono 45 studenti universitari. Unioncamere del Veneto, assieme all'Università di Padova, ha messo a disposizione 15 studenti di Ingegneria per sopralluoghi e perizie di supporto alla struttura commissariale che impegna una sessantina di persone. La Camera di Commercio di Venezia e Rovigo ha messo a disposizione 15 studenti di Economia di Ca' Foscari, attraverso crediti formativi, mentre Confindustria e Iuav hanno messo a disposizione 15 studenti di Architettura.

«L'elenco delle collaborazioni è lungo», ha precisato Brugnaro, «e la porta è aperta a chiunque voglia aggiungersi in corsa». Ci sono poi i Caf dei sindacati Cgil, Cisl, Uil e Acli, e si arriva così ad una sessantina di sportelli per privati e aziende. «Mi sento di invitare le im-

prese e i titolari di partita Iva a rivolgersi alle associazioni di categoria d'appartenenza, troveranno personale formato. Per i cittadini abbiamo anche i sette sportelli», ha precisato il sindaco. Le categorie che si sono messe in moto sono Aepe, Abbav, Ance Venezia, Anva Confesercenti, Artigianato Veneziano; Ascom Venezia; Associazione Farmacie Venezia; Casartigiani; Confedilizia; Titolari di Farmacie Federfarma; Associazione Veneziana Albergatori; Compagnia Alberghi Venezia; Cgia Mestre; Cna Venezia; Coldiretti; Collegio dei Geometri; Consorzio Compagnia Alberghi Venezia; Confagricoltura; Confartigianato; Confcommercio; Confesercenti; Confindustria Venezia; Federalberghi; Federturismo Confindustria; Fiaip; Federazione Tabaccari; Fiva (Venditori ambulanti); Goia; Legacoop; Ordini degli architetti, dei Commercialisti; dei medici veterinari; degli ingegneri; Unione Ambulanti; Sinagi sindacato Giornalai. —

M.Ch.



Elettrodomestici e mobili distrutti dalla marea a Pellestrina



È allarme per 2mila viadotti stradali Servono 3 miliardi per la sicurezza

INFRASTRUTTURE

È caos per la circolazione in Liguria: Aspi chiude due cavalcavia sull'A26

Del piano anti-dissesto idrogeologico da 10,8 miliardi lanciato dal Governo Conte I la scorsa primavera nel 2019 sono stati impegnati 1,9 miliardi di euro. Ma solo quelli gestiti dalla Protezione civile (1,2 miliardi) per gli interventi urgenti sono già tutti appaltati. Altri 700 milioni per le misure di prevenzione sono stati ripartiti

tra le Regioni dal ministero dell'Ambiente, ma attendono di trasformarsi in cantieri. E proprio nella capacità di spesa effettiva da parte delle amministrazioni locali, rallentata da «inadeguatezza delle procedure, debolezza delle strutture attuative, assenza di controlli e monitoraggi», la Corte dei Conti ha individuato il principale «baco» del sistema. Intanto, è partito lo scarico di responsabilità sul crollo del viadotto della Torino-Savona travolto da una frana l'altro ieri e sulle opere di consolidamento che erano state effettuate.

Caprino, Perrone e Santilli

— a pag. 4-5

Lavori urgenti per 2mila cavalcavia

I fondi. Le infrastrutture più trascurate in termini di risorse sono quelle provinciali: servono 3 miliardi per la manutenzione

Burocrazia. Solo la Protezione civile riesce a spendere, sui lavori di prevenzione mancano dati. Anas: 1,3 miliardi di gare fatte

**Manuela Perrone
Giorgio Santilli**

Del piano anti-dissesto idrogeologico da 10,8 miliardi nel triennio lanciato dal Governo Conte I la scorsa primavera sono stati impegnati nel 2019 1,9 miliardi di euro. Ma soltanto quelli gestiti dalla Protezione civile (1,2 miliardi) per gli interventi urgenti sono totalmente appaltati. Altri 700 milioni destinati alle misure di prevenzione sono stati ripartiti tra le Regioni dal ministero dell'Ambiente, ma attendono di trasformarsi in cantieri. E proprio nella capacità di spesa effettiva da parte delle amministrazioni locali, rallentata da «inadeguatezza delle procedure, debolezza delle strutture attuative, assenza di controlli e monitoraggi», la Corte dei Conti ha ravvisato il principale «baco» del sistema, nel rapporto sul Fondo progettazione contro il dissesto 2016-2018 sfornato a fine ottobre.

Gli appalti della Protezione civile
La strategia imboccata dai gialloverdi dopo il crollo del Ponte Morandi era stata quella di archiviare l'esperienza di Italia Sicura e di disegnare un piano «Proteggere Italia»

contro il dissesto articolato in due filoni: la gestione dell'emergenza, affidata alla Protezione civile, e la manutenzione del territorio, posta in capo al ministero dell'Ambiente con i presidenti delle Regioni trasformati in commissari straordinari. Dei 10,8 miliardi di euro previsti nel triennio 2019-2021, quest'anno sono stati finora erogati 1,9 miliardi, di cui 1,24 già appaltati dalla Protezione civile (il 97% del totale): 461 milioni sono destinati alle somme urgenze, soprattutto in Veneto, nella provincia di Trento e in Friuli Venezia Giulia, le aree più colpite dal maltempo nel 2018. Altri 780 milioni sono quelli per gli interventi di riduzione del rischio, allocati per la maggior parte in Veneto, Liguria, Friuli e Abruzzo. Entro due settimane nascerà un portale dedicato al Pin, Piano investimenti nazionale, su cui sarà possibile seguire lo stato di avanzamento dei lavori.

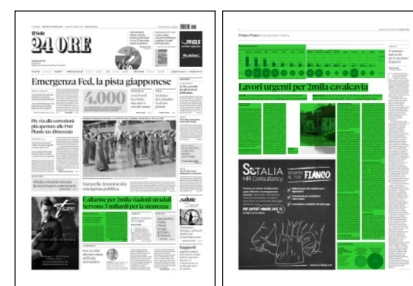
I fondi dell'Ambiente

Dall'estate a oggi, il ministero guidato da Sergio Costa ha sbloccato 700 milioni complessivi: 315 per 263 opere urgenti e indifferibili, altri 361 derivanti dal Fondo sviluppo e coesio-

ne per 236 interventi e 25 milioni destinati alle cinque Autorità di bacino contro il dissesto dei corsi idrici, a partire dal Tagliamento e dal Sarno. «Ora aprire i cantieri», è il monito del ministro Costa, che fa eco all'esortazione del premier Giuseppe Conte: «I soldi ci sono, adesso bisogna spenderli e accelerare».

La cabina di regia e il Ddl

Proprio per monitorare e velocizzare il presidente del Consiglio ha voluto istituire la cabina di regia «Strategia Italia», che dovrebbe tornare a riunirsi entro dicembre. E va nella stessa direzione il disegno di legge « Cantiere Ambiente », fermo però in commissione al Senato, che prevede la nascita di una task force di esperti a supporto dei governatori-commissari. Obiettivo: af-



fiancare i Comuni nella fase esecutiva per combattere la piaga della "non spesa". E c'è voluto il crollo del viadotto sulla A6 Torino-Savona, come se non fosse bastata la tragedia del Morandi, perché fosse indicato ieri il nuovo presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale e ferroviaria (Ansfisa): si tratta dell'ingegnere Fabio Crocchio, dirigente del Mit, che succede ad Alfredo Principio Mortellaro. Era stato quest'ultimo, lo scorso luglio, a denunciare le «tante resistenze» che impedivano all'Agenzia di decollare. Adesso la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, promette di aumentare il personale dell'ente fino a 100-150 persone (attualmente sono 61) nelle prossime settimane. Ma resta l'impressione che si continui a procedere sempre sull'onda delle emergenze e a colpi di gestioni commissariali, come ha rilevato la Corte dei conti.

Dall'Anas bandi per 1,3 miliardi

Per l'Anas l'approvazione del Cipe ha potenziato il contratto di programma: 15,9 miliardi, pari al 53% del totale, andranno alla manutenzione programmata, adeguamento e messa in sicurezza. È una crescita del 44% rispetto al precedente. Nel 2019 Anas ha bandito gare per la manutenzione di ponti e viadotti, per oltre 1,3 miliardi di euro. Proprio pochi giorni fa è partita l'ultima tranche di 76 bandi di gara per lavori di risanamento delle opere d'arte per un valore di 380 milioni di euro. Nel corso del 2019 la Società ha pubblicato complessivamente su tutto il territorio nazionale 80 bandi di gara, di cui 4 per 968,6 milioni, per interventi mirati alla

conservazione, al consolidamento statico e alla protezione sismica degli oltre 14.600 ponti e viadotti presenti sulla propria rete stradale e autostradale.

Le strade provinciali

Lo scorso agosto le Province hanno svolto e consegnato il monitoraggio di una prima tranche di 30 mila ponti, viadotti e gallerie che insistono sui 100 mila chilometri di rete stradale loro assegnata. La fotografia che ne viene fuori è molto critica. I primi simili oggetti monitorati hanno svelato che per quasi un terzo, 1.918, si registra la necessità di un lavoro urgente o perché c'è una concreta situazione di rischio o perché la circolazione è bloccata in seguito al manifestarsi di situazione di danno grave o rischio. I lavori da realizzare per mettere in sicurezza il totale delle simili strutture costano 2,45 miliardi mentre altri 566 milioni servono per ulteriori lavori di monitoraggio su 14.089 infrastrutture. «In tutto servono tre miliardi», sintetizza l'Unione province italiane. Sulle strade provinciali la circolazione di automezzi pesanti è del 10% e da questo dato parte l'allarme dell'Upi: «Senza una manutenzione periodica annuale l'intera funzionalità della rete viaria viene compromessa». Nel 2009 le province - prima della legge Delrio - avevano a disposizione per investimenti 1 miliardo e 947 milioni (erano comprese anche le scuole). Nel 2018 questa cifra ammonta a 712 milioni, con un taglio del 51%.

La posizione dei costruttori

Molto dura la posizione dell'Ance che chiede un'accelerazione del piano antidissesto da anni. «Un Paese in codice rosso» - dice l'associazione dei costruttori - confermata dal fatto che 345 delle 749 opere (pari al 46%) segnalate sul sito www.sblocacantieri.it dalle associazioni territoriali riguardano interventi di contenimento del dissesto idrogeologico, messa in sicurezza di strade e ponti e opere idrauliche. Un ritardo che riguarda tutti i governi. Del piano stralcio per le aree metropolitane avviato nel 2015 resta da cantierare ancora il 59% degli interventi. L'Ance ricorda quanto contenuto nella relazione al Ddl cantiere Ambiente (S.1422) presentato dal governo Conte 1 al Senato il 19 luglio 2019: «Sebbene si trattasse di progetti definitivi ed esecutivi, non è stato possibile rispettare i cronogrammi anche a causa dei lunghi tempi di conclusione della conferenza dei servizi e dell'acquisizione dei pareri di Via e Vas, trattandosi di grandi progetti».

La proposta Cgil

Una proposta arriva da Alessandro Genovesi, segretario generale della Fillea Cgil. «Siamo stanchi - dice - di ripetere sempre le stesse cose. A questo punto si abbia il coraggio di fare quello serve, occorre una scossa, subito: accelerare i contratti di servizio Anas e Rfi e modificare le norme quadro sulle concessionarie autostradali, vincolando tutti i soggetti, pubblici o in concessione, per i prossimi 10 anni a destinare il 99% dei profitti a piani straordinari di manutenzione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La dote antidissesto

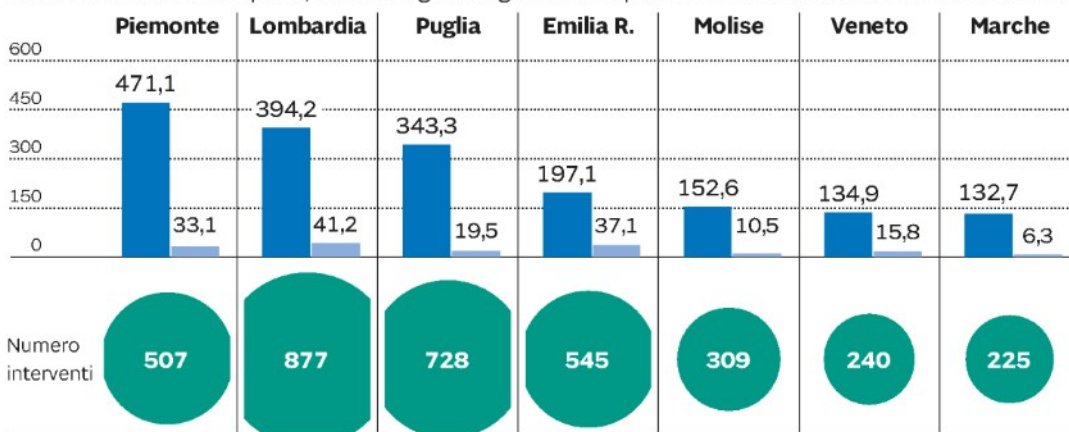
IL PIANO INVESTIMENTI DELLA PROTEZIONE CIVILE

Somme impiegate per interventi già appaltati. Proiezione al 31/12/2019 in milioni di euro

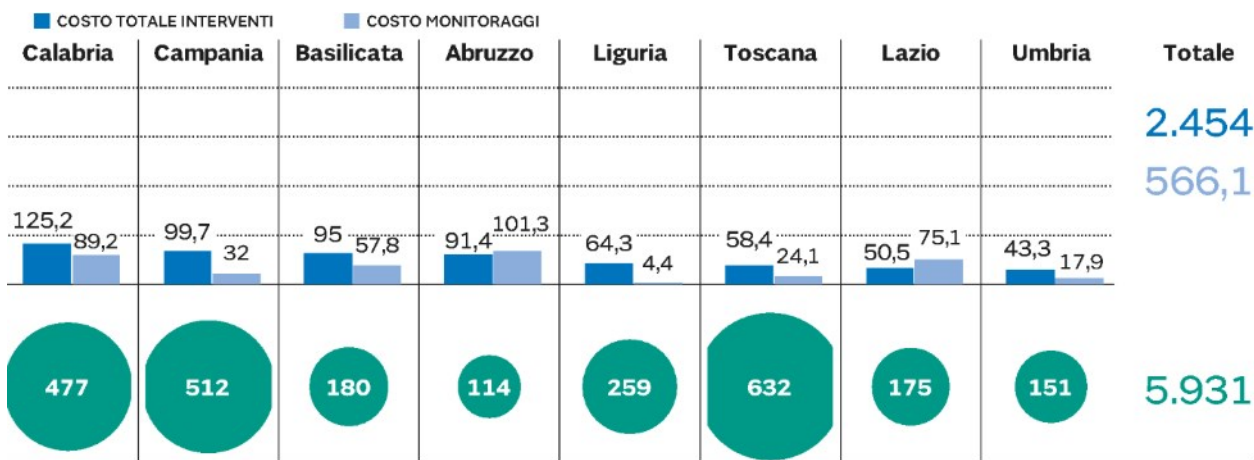


Gli interventi e le risorse

Interventi necessari su ponti, viadotti e gallerie gestiti dalle provincie. Numero e costi in milioni di euro



Fonte: Upi



Emergenza continua.

L'esondazione del Ticino a Pavia

Il caso Venezia Valanga di richieste di fondi per la salvaguardia, sul tavolo anche 70 milioni per i marginamenti a Marghera

A Roma il piano anti acqua granda

Non solo Mose, muri e barriere mobili: le richieste oggi al Comitato presieduto da Conte

VENEZIA L'impegno a fare tutto il possibile per riuscire ad alzare le paratoie del Mose già dal prossimo autunno, ma soprattutto una pioggia di richieste di fondi da parte di tutti gli enti, in primis i Comuni. Oggi a Palazzo Chigi è in programma il Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia, che la città e il territorio attendevano da due anni. A guidarlo il premier Conte, affiancato dai ministri di settore, il governatore Zaia, il sindaco Luigi Brugnaro e i suoi colleghi di gronda, il futuro commissario del Mose Elisabetta Spitz. Mose ma anche fondi per muri e marginamenti per la salvaguardia della città e della laguna.

a pagina 2 Zorzi

Dal Mose a muri e marginamenti Venezia chiede un piano speciale

Il giorno del Comitato, tutti convocati a Roma. Brugnaro: «Servono fondi per molti progetti»

Il sindaco di Venezia
Non possiamo parlare solo di paratoie, ci sono le isole con i muretti troppo bassi, le zone della città storica che vanno sotto a quote più basse del Mose

VENEZIA L'impegno a fare tutto il possibile per riuscire ad alzare le paratoie del Mose già dal prossimo autunno, come stabilito una settimana fa nell'incontro post-disastro tra vertici del Provveditorato alle opere pubbliche e del Consorzio Venezia Nuova. Ma soprattutto una pioggia di richieste di fondi da parte di tutti gli enti, in primis i Comuni. Oggi pomeriggio a Palazzo Chigi è in programma il tanto atteso Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia, che la città e il territorio attendevano da due anni. Una riunione che assume un ruolo particolare dopo le tragiche acque alte che una settimana fa hanno messo in ginocchio Venezia e tutto il territorio costiero. A guidarla dovrebbe esserci il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, che a Venezia è venuto dopo il picco di 187 centimetri del 12 novembre: al suo fianco i cinque ministri coinvolti (Economia, Infrastrutture, Beni Culturali, Istruzione e Ambiente), la Regione con il presidente Luca Zaia, il sindaco Luigi Brugnaro e i suoi colleghi di gronda. Ci saranno poi il presidente del Porto Pino Musolino e il futuro commissario del Mose

Elisabetta Spitz.

Proprio a quest'ultima spetterà il compito di spingere sull'acceleratore del Mose. Il cronoprogramma prevede infatti che l'opera sia conclusa, collaudata e consegnata il 31 dicembre 2021, ma dopo le maree eccezionali di questi giorni si è ragionato su come metterlo in funzione prima, accelerando soprattutto i test con il mare mosso, già previsti per il 2020. «Dobbiamo farcela, Venezia non può vivere altre giornate come queste», dice il provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone. Da un c'è l'impegno del Cvn, dall'altro l'arrivo di Spitz dovrebbe accelerare tempi e procedure, anche superando quel dualismo tra Consorzio e Provveditorato (un tempo Magistrato alle Acque) che in questi ultimi anni ha causato lo stallo. Verrà inoltre chiesta conferma di quei 413 milioni di euro che sono stati trovati tra le pieghe del bilancio, destinati agli interessi bancari (poi ridotti dal calo dei tassi), ma che serviranno anche per l'avviamento e le prime manutenzioni.

Ma non c'è solo il Mose, come ha ribadito ieri Brugnaro. «I muri di contenimento nelle isole, i marginamenti dell'area industriale fanno tutti parte del sistema di salvaguardia della laguna - dice il sindaco di Venezia - Il disastro del 12 novembre può almeno diventare l'occasione per far ripartire tutti i progetti per Venezia». Il sindaco - ora anche

commissario per l'emergenza - ha un lungo elenco di idee e priorità: «Non possiamo parlare solo di paratoie sommerse e di manutenzione del Mose - continua - ci sono le isole con i muretti troppo bassi o mancanti, come a Sant'Erasmo; le zone della città storica che vanno sotto a quote più basse di quelle del Mose». Il quale, per protocollo, si alzerà solo per maree sopra i 110 centimetri. Per questo il sindaco suggerisce di alzare e irrobustire tutti i muri, di pensare a paratoie mobili per coprire le aperture sulle rive («A San Marco possiamo fare come a San Giuliano: dei pali affondati in fondamenta, tappati, che alla bisogna ci permettono di alzare una barriera»), di inserire nelle fognature valvole di non ritorno, persino di costruire «pozzetoni sulle rive, con pompe d'immersione, per mantenere basso il livello dell'acqua». Il sindaco è più ottimista dopo le nuove nomine: «Il ministro De Micheli mi sembra preparata e capace, e ho visto il commissario Spitz determinata e combattiva, intenzionata a un check-



up completo dell'opera. Che è proprio quello che chiediamo ora». C'è infine il tema dei marginamenti di Marghera, con la «muraglia» che necessita di 250 milioni per essere finita. «Il ministro dell'Ambiente Sergio Costa ha garantito i primi 72 milioni entro l'anno - conclude - E domanderò che fine hanno fatto i 178 milioni successivi, non me ne sono dimenticato».

Ma anche il Provveditorato e i Comuni hanno numerose richieste. Il primo chiede 33 milioni per i danni a pontili,

briccole, rive, argini e tutto il resto di sua competenza, ma anche un piano triennale da 12 milioni l'anno per riprendere le manutenzioni, rispetto al milione e mezzo stanziato ora. Il sindaco di Cavallino-Treporti Roberta Nesto arriverà invece con una lista di 20 milioni di opere, non solo per la spiaggia distrutta dalle mareggiate, ma anche per rinforzare gli argini lato laguna, che minacciano il territorio anche da dietro, oltre a compensazioni per i «danni da Mose». Mareggiate e argini preoccupano

anche Jesolo, presente con l'assessore Otello Bergamo. Decine di milioni di danni ci sono anche a Chioggia e il sindaco Alessandro Ferro descriverà la situazione, anche se non ha ancora i conti. Ci sarà infine il riparto dei 65 milioni di legge speciale recentemente sbloccato e il sindaco di Mira Marco Dori dovrebbe ottenerli per la prima volta per i Comuni «di gronda», una delle sue battaglie.

Giacomo Costa
Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● **L'alluvione del 2010** coinvolse 130 Comuni veneti di tutte le provincie ed allagò 140 km² di territorio; le zone più colpite furono Vicenza, Padova e Verona. Nel vicentino morirono 2 persone, il 20% del capoluogo fu invaso dal Bacchiglione e del Retrone

● **Il tornado in Riviera del Brenta** si verificò l'8 luglio 2015 con un livello EF4 della scala Enhanced Fujita (danni estremi, penultimo gradino prima della catastrofe). Rase al suolo Villa Fini a Dolo. A Mira morì una persona

● **La tempesta Vaia** si è abbattuta sul Bellunese e sull'Altopiano di Asiago, provocando danni sono stati valutati in 1 miliardo e 769 milioni di euro. Il vento, che raggiunse 192,24 km/h, ha abbattuto 3 milioni di metri cubi di alberi. I morti sono stati tre

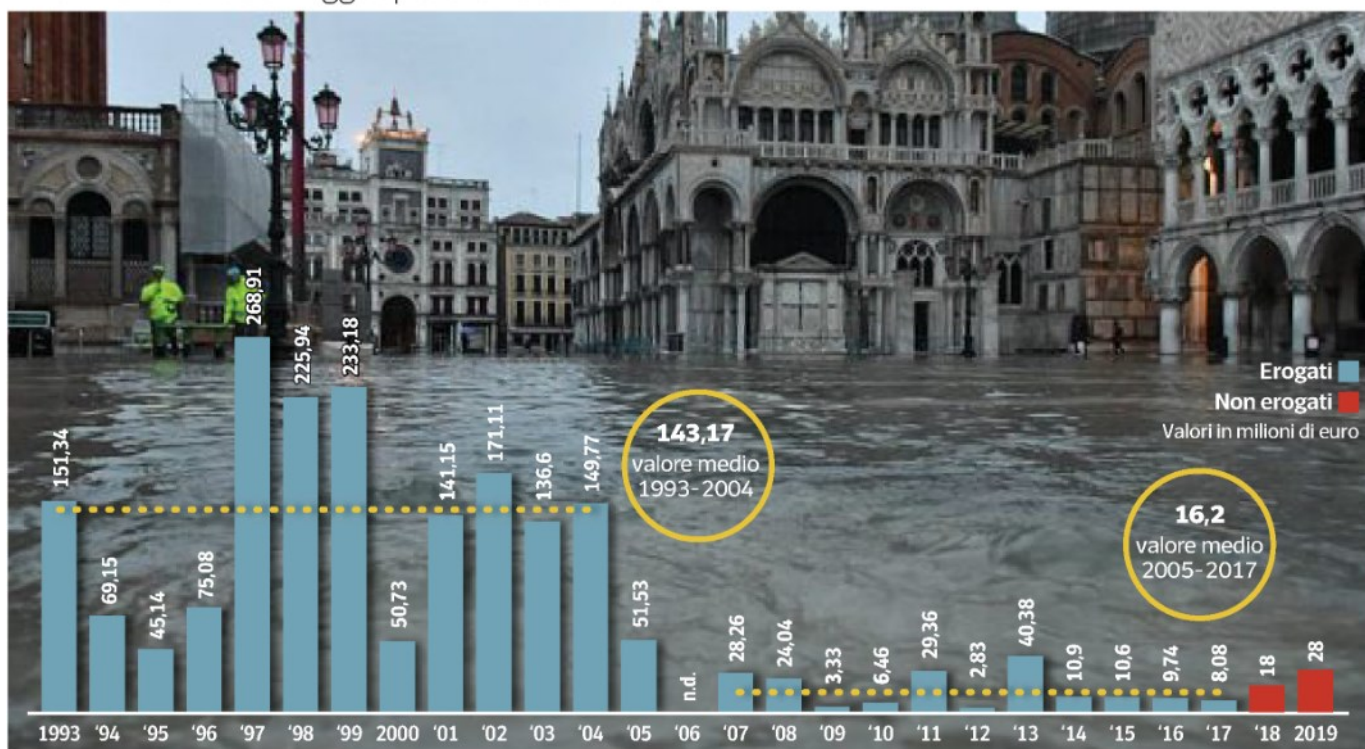
● **La seconda Acqua Alta** A novembre a Venezia si sono verificate quattro maree eccezionali nell'arco di una settimana, una sequenza mai registrata dal 1872. Il 12 novembre si è registrato il valore più alto (187 cm) dall'alluvione del 4 novembre 1966. È morta una persona

La parola

COMITATONE

Il Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia è stato istituito dalle legge 798 del 1984 per gestire le questioni della città e della sua laguna. È presieduto dal presidente del Consiglio e ne fanno parte anche i ministri di Economia, Infrastrutture, Beni Culturali, Istruzione e Ambiente. Ne fanno parte anche la Regione Veneto, i Comuni di Venezia (il cui sindaco ora è anche metropolitano), Chioggia, Cavallino-Treporti, Mira e Jesolo. Le funzioni di segreteria sono del Provveditorato

I finanziamenti della Legge speciale 1993-2019



La comunità del Porto «Basta rinvii sugli scavi»

Appello alla politica: decisioni o lo scalo muore

VENEZIA Il Comitato, certo. Ma oggi c'è anche il passaggio in Salvaguardia del progetto di alzare di un metro l'isola delle Tresse per poter conferire circa un milione di metri cubi di fanghi scavati principalmente nei canali portuali. E venerdì un altro incontro in Regione sul Vallone Moranzani. «E' arrivato il momento in cui ciascuno si deve assumere le proprie responsabilità. La comunità portuale di Venezia non può più sopportare rinvii ed estenuanti attese», scrivono in una nota i tre sindacati, gli spedizionieri, gli agenti marittimi e i doganalisti, Confetra, Fai Trasporti e un terminalista come Vecon. «Stiamo diventando fanalino di coda dell'Adriatico - continua la lettera aperta - Attendiamo da anni il mantenimento delle quote dimensionali, secondo il piano regolatore portuale, dei canali già soggetti alle limitazioni derivanti dal Mose: una normale attività di manutenzione, bloccata da uno stallo ingiustificato. Ma così il Porto muore». Nell'ultimo anno per varie volte la Capitanea di Porto ha dovuto ridurre il pescaggio del canale dei Petroli, a causa delle sponde franate: ma anche il progetto di marginare un chilometro di cassa di colmata è fermo, dopo che è stato imposto di fare

la Via. Servono poi il via libera al piano sulle Tresse e il nuovo protocollo fanghi, che aggiorni quello del 1993.

Sul primo il mondo ambientalista ha già espresso parere contrario. Tanto che ieri Porto e Provveditorato hanno voluto precisare che in quel sito non ci sono fanghi tossici (solo quelli «entro C», secondo l'attuale classificazione), che si tratta di un «modesto sovrizzo, non di un allargamento» e che la stessa commissione Via ha ritenuto non necessaria la procedura di impatto ambientale. E anche il sindaco Luigi Brugnaro ieri è tornato a parlare di scavi, in particolare di quel canale Vittorio Emanuele, che dovrebbe essere la «strada» per portare all'attuale Marittima le navi da crociera medie per toglierle da piazza San Marco. «Scavarlo non significa farlo più profondo, non si può comunque andare oltre il livello delle bocche di porto, ma vuol dire mettere in sicurezza le sponde, assicurando così il transito delle navi con maggiore pescaggio - ha detto - La riva collassata al canale dei Petroli ci ha già fatto perdere diverso traffico mercantile, se poi alziamo il Mose abbiamo bisogno di garantire gli arrivi».

Gi Co. - A. Zo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Centinaia di ponti monitorati «Qui nessun rischio crollo»

Chi controlla le strutture statiche, cosa sta facendo e quanti soldi mancano

VENEZIA Nell'attesa che veda la luce l'Ansfisa, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali voluta dall'allora ministro Danilo Toninelli dopo la tragedia di Genova, agenzia rimasta fin qui una scatola vuota (come ha scritto ieri il *Corriere*, si attende un parere del Consiglio di Stato, intanto dei 500 ispettori e dirigenti annunciati siamo a zero), continua anche in Veneto il monitoraggio dei ponti e dei viadotti nella speranza di evitare crolli e cedimenti tipo quello occorso sulla A6 domenica.

I soggetti coinvolti sono diversi e in assenza di un'unica regia, giocoforza ognuno fa da sé: le concessionarie autostradali che controllano le aste dell'Autobrennero, della A4, della A13, della A31, della A27, del Passante; l'Anas, che ha in carico 392 tra ponti e viadotti per un totale di 32,2 chilometri (più altre 112 «opere d'arte» di dubbia paternità a causa degli atti di proprietà e di gestione andati perduti); Veneto Strade, incaricata dalla Regione di tenere sott'occhio 500 manufatti; i Comuni e le Province, sempre in attesa dal ministero delle Infrastrutture dei soldi promessi, come spiega Stefano Marcon, sindaco di Castelfranco e presidente dell'Unione delle Province del Veneto: «Dopo la catastrofe del ponte Morandi Toninelli pretese in tempi strettissimi un dossier con

l'elenco di tutti i ponti da monitorare. Noi abbiamo prontamente adempiuto: in Veneto abbiamo un elenco di 240 interventi, di cui 23 urgenti, che richiederebbero 134 milioni di euro; poi andrebbero fatti 1.354 monitoraggi, che richiederebbero altri 15 milioni. Quanti soldi abbiamo visto fin qui? Zero».

Marcon, però, tiene a precisare che nessun ponte o viadotto di competenza delle Province è a rischio crollo o presenta guai tali da destare preoccupazione. Lo stesso fa l'Anas, tramite il proprio ufficio stampa, e Veneto Strade con l'amministratore delegato Silvano Vernizzi: «Stiamo procedendo con manutenzioni ordinarie e straordinarie ma nella rete di nostra competenza possiamo confermare che non esistono situazioni di pericolo. Si va avanti con i monitoraggi e con la sperimentazione attivata d'intesa con la Regione». Che per questo ha stanziato 15 milioni in tre anni.

La sperimentazione prevede la posa su ponti e viadotti di sensori in grado di monitorare h24 l'infrastruttura, trasferendo tramite cloud direttamente sul cellulare dei tecnici eventuali

anomalie (con colore giallo se la variazione della struttura è di un centimetro e mezzo, arancio entro 3 centimetri, rosso oltre i 5 centimetri; un investimento di 7,5 milioni). È stata avviata sul torrente Rudavoi, lungo la Regionale 48 di Cortina, ed ora è stata estesa anche al ponte di San Giuliano a Mestre. Un modo hi-tech per superare i vecchi protocolli a campione. Anas, ad esempio, ispeziona ponti e gallerie ogni tre mesi ricorrendo una volta l'anno a verifiche più approfondite con topografi e sensori in grado di analizzare le oscillazioni.

Anas, dopo aver completato il rifacimento dello storico ponte sul Piave a Ponte della Priula, sta tenendo sotto controllo il ponte di Vidor, sempre nel Trevigiano, sul quale pure prima o poi si dovrà intervenire; di nuovo Anas ha allargato e consolidato il ponte di Santa Caterina, lungo la Statale 51 Alemagna a Ponte nelle Alpi, Belluno; il Comune di Padova ha rifatto il cavalcavia della Tangenziale Est (Corso Argentina) su via Vigonovese; Veneto Strade è invece intervenuta su due viadotti della tangenziale di Treviso e sul ponte sul Gresal a Sedico. Il lavoro dunque prosegue, anche se le risorse non bastano mai: «Serve un intervento legislativo che modifichi il pasticcio della legge Delrio e serve soprattutto una misura finanziaria nella prossima legge di Bilancio a favore delle Province, che hanno necessità di un sostegno concreto per garantire la manutenzione della rete stradale di loro competenza e, di conseguenza, di viadotti, ponti, gallerie e altri manufatti - dice il senatore Udc Antonio De Poli -. Bisogna fare prevenzione e cito solo un esempio, l'intervento di messa in sicurezza del ponte di Curtarolo sul Brenta, più volte auspicato dalla Provincia di Padova. Per l'opera in questione, basterebbe l'inserimento della SP 47 nel Piano rientro strade Anas».

Conclude Carlo Pellegrino, direttore del dipartimento di ingegneria civile e ambientale dell'università di Padova: «Il patrimonio infrastrutturale del nostro Paese risale per lo più al Dopoguerra e come tale presenta un'età avanzata e richiede una manutenzione adeguata. Una struttura in cemento armato ha una vita ordinaria di 50 anni: i carichi ripetuti possono danneggiare gli elementi strutturali. E non va trascurato il cambio di classificazione sismica. Vi possono essere viadotti costruiti in zone che 50 anni fa erano a sismicità nulla e oggi invece presentano un rischio sismico che ne renderebbe urgente la messa in sicurezza».

Marco Bonet

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Ponte della Priula
Il restauro del storico ponte sul Piave è costato 10 milioni di euro

240

Interventi

Sono quelli censiti dalle Province del Veneto; 23 di questi sono urgenti. Occorrono 134 milioni di euro

L'inchiesta legata al Mose

Portavano in Svizzera i milioni dei veneti Non parlano, ma patteggiano sei mesi

Non hanno collaborato con la giustizia italiana, loro che sono cittadini svizzeri. E hanno preferito patteggiare sei mesi. Eppure c'erano forse vari misteri dietro quell'elenco di imprenditori veneti che portavano oltralpe i soldi dell'evasione fiscale, chiamato dalle fiamme gialle «lista de Boccard», dal cognome di Bruno, che insieme a Filippo Manfredi San Martino di San Germano era accusato dal pm Stefano Ancilotto di essere il promotore di quegli investimenti, la cui «centrale operativa» era lo studio Penso-Venuti di Padova. I due hanno patteggiato proprio per questo: aver esercitato l'attività pur non autorizzati in Italia. Il filone principale è stato trasferito per competenza a Padova: c'era stato un sequestro iniziale (poi ridotto) di 12 milioni, tra cui figurava anche una quota che sarebbe stata riferibile all'ex governatore Giancarlo Galan (di cui Paolo Venuti era amico e commercialista), ma soprattutto tanti soldi incassati in nero. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'Anac censura gli appalti di Marcon «Frazionati in maniera irragionevole»

Sette incarichi sotto i 40 mila euro. Il Comune: più economico ed efficace

Cittadini

Erano stati alcuni residenti a inviare il dossier a Roma

Unico

soggetto L'ente: sarebbe stato meglio un unico soggetto

MARCON Troppi appalti sotto soglia per progettare la nuova scuola elementare di Marcon. L'Autorità nazionale anticorruzione censura l'operato dell'amministrazione guidata dal sindaco leghista Matteo Romanello. La vicenda è finita sul tavolo dell'Anac grazie ad un gruppo di cittadini che, allertati dalle voci in paese di numerosi appalti per la progettazione che si presupponeva fosse fatta dal Comune, hanno messo insieme il lungo elenco di assegnazioni e costruito un dossier spedito a settembre a Roma.

Ora l'Anac ha dato loro ragione e ha sancito «la non conformità delle procedure». Sono sette in tutto gli appalti gemmati dal progetto definitivo assegnato a Progetti Architettura Ingegneria (38.500 euro): rilievo altimetrico (Lts Land Technology e Service, 2.300 euro); progettazione strutturale di edificio strategico (A.I. - Progetti Architettura Ingegneria per 30.808 euro); progetto impianti elettrico, antincendio e fotovoltaico (TFE Ingegneria, 37.474 euro); impianti meccanici (ingegnere Massimiliano Mattiazzo, 39.850 euro); valutazione di compatibilità idraulica e gestione di terre e rocce di scavo (Aequa Engineering, 7.920 euro); coordinamento della sicurezza (Sai-co Ingegneria, 33.782 euro);

supporto alla progettazione acustica e verifiche (ingegnere Massimo Rovere, 19 mila euro); redazione grafica ed elaborati (Esse L.A. Ingegneria, 39.900 euro). In totale una somma di 211.540 euro.

«Tali affidamenti, disposti, peraltro, quasi nella medesima data, risultano essere tutti di importo inferiore ai 40.000 euro, così da poter essere affidati in via diretta», sottolinea l'Autorità Anticorruzione, parlando di «irragionevole frazionamento». Il Comune ha mandato le proprie controdeduzioni, spiegando che la procedura era stata scelta per garantire «tempestività, efficacia ed economicità». E invece è stato uno spreco di soldi, dice Anac: «Sarebbe apparso maggiormente congruo e rispettoso dei principi di efficacia e tempestività, l'affidamento della redazione del progetto esecutivo dell'opera ad un unico soggetto - sottolinea l'ente - Tali frazionamenti comporterebbero, di fatto, solo un aggravio del procedimento e diseconomicità» perché comportano «un aumento delle spese tecniche riferite a importi parziali». Una grande vittoria per i cittadini, che hanno sottolineato in rosso la valutazione di Anac sulle tesi del Comune: «apodittiche e standardizzate».

Mo. Zi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mose, l'ultima prova generale

► Nella notte tra lunedì e martedì verranno alzate le paratoie a Malamocco, il varco più importante ► L'esame era stato rinviato per le vibrazioni E oggi a Roma la riunione del Comitato

Nella notte tra lunedì 2 dicembre e martedì 3 verranno alzate le paratoie del Mose alla bocca di porto di Malamocco, la più grande delle quattro aperture al mare della laguna di Venezia, e anche la più importante perché è il varco di accesso per il porto commerciale e, in futuro, potrebbe esserlo anche per le navi da crociera. La prova, l'ultima delle quattro generali (dopo che Treporti, Lido-San Nicolò e Chioggia erano già state testate), venne rinviata dopo che l'appuntamento del 4 novembre scorso era saltato a causa di forti vibrazioni. Oggi a Roma riunione del Comitato. **Trevisan e Vanzan a pagina 3**

Mose, l'ultima prova: si alzano le paratoie all'ingresso del porto

► Nella notte di martedì prossimo il test nella più grande delle aperture ► Il quarto collaudo è alle bocche di Malamocco, sollevati tutti i cassoni

2-3

i giorni di dicembre destinati alle prove generali

19

le barriere che chiudono la bocca di porto di Malamocco

5,5

i miliardi spesi per fare l'attuale 93% delle dighe

L'APPUNTAMENTO GIÀ FISSATO PER IL 4 NOVEMBRE ERA SALTATO A CAUSA DI FORTI VIBRAZIONI ALL'IMPIANTO IDRAULICO

SALVAGUARDIA

MESTRE Nella notte tra lunedì 2 dicembre e martedì 3 (tra le 20:30 e le 6 di mattina) verranno alzate le paratoie del Mose alla bocca di porto di Malamocco, la più grande delle quattro aperture al mare della laguna di Venezia, e anche la più importante perché è il varco di accesso per il porto commerciale e, in futuro, potrebbe esserlo anche per le navi da crociera.

La prova, l'ultima delle quattro generali (dopo che Treporti, Lido-San Nicolò e Chioggia erano già state testate), venne rinviata a data da destinarsi dopo che l'appuntamento del 4 novembre

scorso era saltato a causa di forti vibrazioni all'impianto idraulico. Per i veneziani che attendono il Mose dal 2012, anno in cui doveva essere inaugurato dopo l'avvio dei lavori nel 2003, e che guardano disillusi agli otto anni di ritardo già accumulati per problemi tecnici, burocratici e per lo scandalo tangenti che nel 2014 bloccò i lavori per un anno, quel "rinvio" significava tempi biblici.

I TEMPI

E invece, neanche un mese dopo, Consorzio Venezia Nuova (Cvn), tecnici e imprese sono pronti a riprovarci. In mezzo ci sono state la seconda acqua alta più alta della storia di Venezia con il picco a 187 centimetri (con-

tro i 194 del 1966), che secondo il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro ha provocato danni per oltre un miliardo di euro, e la visita a Venezia del nuovo ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli che, alcuni giorni dopo, ha assicurato «faremo di



tutto per finire il Mose in anticipo» rispetto all'ultima data presunta, ossia la fine del 2021 (nel frattempo il Governo ha proceduto alle nomine, tanto attese per far marciare i lavori finiti al 93% per un costo di 5,5 miliardi di euro, della ex direttrice dell'Agenzia del Demanio Elisabetta Spitz a super-commissario per il completamento dell'opera e dell'avvocato dello Stato Vincenzo Nunziata a fianco dei commissari del Cvn Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola).

Martedì prossimo, dunque, si procederà a sollevare tutte e 19 le paratoie che chiudono la bocca di porto di Malamocco dove il canale è largo circa duecento metri, dopo che il 20 e 21 ottobre scorsi erano state effettuate delle prove di sollevamento parziali: si dovrebbe approfittare del periodo coincidente con il cosiddetto

“morto di acqua”, cioè il punto di minima escursione tra la marea minima e la massima che cresce e cala ogni 6 ore. Dopo quest'ultimo test (che è fissato per il 2 dicembre, con riserva nei giorni 5 e 19 dicembre) si passerà alle cosiddette “prove in bianco”, ovvero alla prova di sollevamento senza condizioni di marea particolare. E infine si dovrà arrivare, ancora non c'è una data, alla prova principe, ossia al funzionamento simultaneo di tutte e quattro le schiere di barriere alle quattro bocche di porto, e quindi a isolare completamente la laguna di Venezia dal mare.

IL TAVOLO TECNICO

Intanto per organizzare al meglio la prova della prossima settimana, giovedì 28 novembre si terrà una riunione tecnica tra il Cvn, la Capitaneria, il Porto e gli

operatori portuali per ridurre al minimo i disagi dato che quella notte le navi in uscita e in entrata durante le ore notturne dovranno essere fermate.

Per sollevare le 19 barriere di Malamocco il sistema è quello utilizzato anche alle altre tre bocche di porto: le paratoie sono mantenute sul fondo perché riempite d'acqua; con delle pompe, attraverso una serie di tubazioni che si trovano in una galleria subacquea, si insuffla aria spingendo fuori l'acqua, così le barriere si sollevano. La prova del 4 novembre era stata rinviata perché quelle tubazioni vibravano in modo anomalo. Ora che il Consorzio Venezia Nuova ha chiesto alla Capitaneria di porto di varare la relativa ordinanza evidentemente anche questo problema è stato risolto.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL SISTEMA
Le dighe mobili gialle durante una prova di funzionamento nella laguna di Venezia

Dighe, risorse e gestione è il giorno del Comitatonone In 100 a Roma per dire no

BRUGNARO: FONDI PER LE RIVE DI PORTO MARGHERA NESTO: LE SPIAGGE SONO DISTRUTTE DORI: SERVE IL RIPARTO

IL VERTICE

VENEZIA Finire il Mose, spiegando tempistica e gestione, ma anche rifinanziare la legge speciale per Venezia. Dopo quasi due settimane di passione, con l'acqua alta che a Venezia ha raggiunto i 187 centimetri mandando in ammollo non solo la Basilica di San Marco (5 milioni di euro la stima dei danni per la sola chiesa), ma tutto il centro storico e le isole, con Pellestrina che ancora fatica ad asciugare i muri delle case perché la marea non si è fermata alla notte brutta del 12 novembre, ma è continuata per giorni e giorni, ecco che il sistema di difesa della laguna viene (ri)messo in discussione. Oggi a Roma si confronteranno due fronti: quello di chi chiede il completamento del Mose e quello di chi chiede una moratoria. Cioè lo stop. Due anni dopo l'ultimo Comitatonone, l'organismo interministeriale torna a riunirsi a Palazzo Chigi per parlare di salvaguardia della laguna, Mose, fondi. Nel palazzo del governo, convocati dal ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, ci saranno i sindaci di Venezia, Chioggia, Mira, Jeso-

lo, Cavallino Treponti, oltre al governatore Luca Zaia e a tutti i ministeri coinvolti, dall'Economia all'Ambiente. Ma fuori, davanti a Palazzo Chigi, ci saranno cento "ragazzi" del Comitato No Grandi Navi e Fridays For Future, calati nella capitale con due pullman, per chiedere lo stop del Mose.

LE RICHIESTE

L'ultimo Comitatonone risale a due anni fa, ma non aveva niente a che vedere con il Mose. Nel novembre del 2017 si parlò di grandi navi e venne deciso di trasferire i "condomini galleggianti" dal bacino di San Marco e dal canale della Giudecca a Porto Marghera, anche se poi non se ne fece niente perché cambiò il governo e il nuovo ministro pentastellato alle Infrastrutture, Danilo Toninelli, rimise tutto in discussione. Oggi, invece, si parlerà solo di salvaguardia di Venezia e del bacino del laguna. Con richieste differenti. Il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, ha annunciato che porrà il problema di Porto Marghera: «Ho fatto mettere all'ordine del giorno il finanziamento per finire le opere di margine anti-inquinamento delle rive di Porto Marghera. I 70 milioni li aveva promessi allora premier Matteo Renzi e dovevano arrivare subito, mentre gli altri 178 sarebbero stati trovati dopo, ma non è accaduto nulla di ciò. Ora, visto che ho buona memoria, è il momento che ci ven-

gano dati». Il sindaco di Jesolo, Valerio Zoggia, che si farà rappresentare dall'assessore Otello Bergamo, porrà il problema delle spiagge: 650 i metri cubi di sabbia portati via dalla mareggiata. Tema caro anche al sindaco di Cavallino Treponti, Roberta Nesto: «Solo con questa mareggiata abbiamo avuto danni per 7-10 milioni. E poi ci sono le arginature. E le misure compensative del Mose, visto che i cantieri ce li abbiamo noi». Il sindaco di Mira, Marco Dori, chiederà il rifinanziamento della legge speciale con la ripartizione per i comuni della gronda. Mentre da parte della Regione Veneto, che già all'inizio dell'anno aveva chiesto fondi per il bacino scolante in laguna senza ottenere alcuna risposta dal premier Conte, chiederà certezze sui lavori: quando fuinerà il Mose? e chi lo gestirà?

Se a favore del completamento delle dighe mobili adesso sono anche i pentastellati («Abbiamo concordato sul fatto che il Mose debba essere completato entro il 2021 e che siano necessari alcuni interventi strutturali per salvaguardare Venezia e la laguna», ha scritto ieri su Facebook il ministro Federico D'Incà riferendo di un incontro con la collega alle Infrastrutture Paola De Micheli), di tutt'altro avviso sono i veneziani dei comitati No Grandi Navi e Fridays For Future. Oggi, alle 16, le due riunioni: dentro e fuori Palazzo Chigi.

Alda Vanzan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Inodi

- 1** C'è da capire quanti soldi serviranno per far fronte ai danni causati alla laguna, alle isole e alle spiagge dall'eccezionale alta marea del 12 novembre e dei giorni successivi.
- 2** Il ministero dovrà fare chiarezza sullo stato dei lavori del Mose, ma anche sugli aspetti inerenti la gestione delle dighe mobili e la sua manutenzione che dovrebbe costare circa 100 milioni all'anno.
- 3** La legge speciale per Venezia va rifinanziata. I Comuni chiedono di conoscere il riparto dei fondi.



SINDACO Luigi Brugnaro

Evasione del Veneto, i due svizzeri patteggiano

GLI INTERMEDIARI AVEVANO RACCOLTO DECINE DI MILIONI DA IMPRENDITORI PER FARLI RICOMPARIERE IN PARADISI FISCALI

IN AULA

VENEZIA Escono di scena con un patteggiamento - e la sospensione della pena - i due faccendieri svizzeri coinvolti nell'inchiesta sulle centinaia di milioni di euro che dal Veneto avrebbero preso la strada della Svizzera o di altri paradisi fiscali. Un presunto mega riciclaggio di denaro, frutto di evasione fiscale, che avrebbe interessato anche una parte di quello che la Procura di Venezia ritiene essere il "tesoro" estero dell'ex presidente della Regione Veneto, Giancarlo Galan, uscito con il patteggiamento per corruzione dallo scandalo Mose. Ad aprile la Procura lagunare aveva disposto i primi sequestri. E sotto inchiesta, per un presunto riciclaggio da quasi 12 milioni di euro, erano finiti i commercialisti Paolo Venuiti, Christian e Guido Penso dello studio Pvp di Padova.

Ma ancora prima dell'estate le loro posizioni sono state trasmesse, per competenza territoriale, a Padova, dove l'indagine sta continuando. A Venezia è rimasto lo stralcio riguardante i due intermediari svizzeri - Bruno De Boc-

card e Filippo San Martino di San Germano D'Agliè - per cui l'accusa è di esercizio abusivo di attività finanziaria: avrebbero raccolto e gestito il denaro di decine e decine di imprenditori attraverso la costituzione di società fiduciarie in Svizzera e altri paradisi fiscali, senza averne titolo. Secondo la Procura lagunare, non ci sarebbe, però, la prova che i due fossero a conoscenza anche della provenienza illecita di quei fiumi di denaro che facevano transitare. Ed ecco la sola contestazione dell'esercizio abusivo e l'accordo per il patteggiamento della pena di ieri.

L'udienza si è tenuta davanti al giudice per l'udienza preliminare di Venezia, Andrea Battistuzzi. I due intermediari non c'erano. A rappresentarli l'avvocato Pinelli. Per la Procura c'era l'aggiunto Stefano Ancilotto, che ha coordinato la Guardia di Finanza anche in questa inchiesta. Il giudice ha applicato la pena di 6 mesi e 1800 euro a testa, convertita in 46.800 euro e comunque sospesa.

Proprio con il nome del consulente svizzero era chiamata la cosiddetta "lista De Boccard", che gli uomini della Guardia di Finanza avevano dovuto "decriptare" per risalire agli imprenditori che si erano serviti di queste "servizi". E decine erano stati gli imprenditori veneti ascoltati nei mesi scorsi. Tutti avevano ammesso di aver avuto fondi nascosti in qualche paradiso fiscale.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA LISTA II PM Stefano Ancilotto aveva recuperato l'elenco degli imprenditori che avevano costituito fondi all'estero



Euganeo

Curva sud da 3.300 posti e a ridosso della porta: il progetto arriva in giunta

Curva sud da 3.300 posti a sei metri dalla porta (invece degli attuali 60), e barriere trasparenti tra campo e spalti, portate da 2,2 metri a un metro e dieci: giovedì il progetto preliminare dello stadio Euganeo arriverà in giunta per l'approvazione.



Rodighiero a pagina IV

ALL'INGLESE Euganeo, il rendering

Stadio Euganeo

Nuova curva sud, c'è il via libera

►L'assessore allo sport Bonavina porterà giovedì in Giunta ►Potrà contenere 3.300 spettatori. «A lavori finiti la distanza il progetto preliminare realizzato dall'architetto Muratori dal campo sarà di sei metri, dieci volte in meno di adesso»

LA SETTIMANA PROSSIMA ARRIVERÀ ANCHE IL SÌ DEFINITIVO DAL CREDITO SPORTIVO PER IL FINANZIAMENTO DI 3 MILIONI DI EURO

LA STRETTA FINALE

PADOVA Giovedì arriverà dalla Giunta il via libera al progetto preliminare dello stadio Euganeo, realizzato dall'architetto Giulio Muratori, con la nuova curva sud che sarà praticamente attaccata alla porta. Non solo. Le barriere tra il campo e gli spalti saranno in vetro e alte appena 1 metro e 10. La settimana prossima, invece da Roma dovrebbe arrivare l'ok ai finanziamenti del Credito sportivo (3 milioni di euro). A questi si aggiungono i 2 milioni di euro messi a disposizione dal Bando periferie. Altri 800.000 euro sono stati stanziati dalla Fondazione Cassa di risparmio.

«Posso affermare che i tifosi verranno accontentati nella loro richiesta più pressante - ha spiegato l'assessore allo sport Diego Bonavina - La curva sud, infatti, attualmente dista dalla porta circa 60 metri. A lavori finiti, la distanza scenderà a 6 metri, dieci volte in meno». Curva sud che avrà una capienza di 3.330 spettatori. L'altra novità riguarda, invece, le barriere poste tra il campo di gioco

e gli spalti. Barriere che attualmente sono alte 2,2 metri e realizzate in plexiglass. Quelle del nuovo stadio, invece, saranno uguali a quelle del Nereo Rocco di Trieste: in vetro e alte appena un metro e 10. Una soluzione che permetterà di recuperare i posti a sedere più vicini al campo, che attualmente non sono utilizzabili.

INCONTRO TECNICO

Un paio di settimane fa, intanto, sempre Bonavina ha avuto un incontro tecnico legato al nuovo progetto. L'intervento, infatti, richiede una serie di autorizzazioni legate alla sicurezza del nuovo impianto. Il progetto del Comune, per quel che riguarda il primo stralcio, contempla la realizzazione della nuova curva sud, di due palazzetti dello sport, dei corpi di collegamento tra le varie aree dello stadio, dei nuovi servizi igienici e l'abbellimento delle facciate esterne. Avendo l'amministrazione optato per l'appalto integrato, l'impresa che si aggiudicherà i lavori dovrà realizzare anche il progetto esecutivo. In tutti i casi, i lavori dovrebbero iniziare la prossima estate per terminare a settembre del 2021, giusto in tempo per l'inizio del campionato. In questi giorni sono in corso anche trattative tra il Comune e un paio di aziende interessate a sostenere i costi della curva Nord e relativi impianto al coperto dedica-

to all'arrampicata libera. Una di queste avrebbe anche presentato un'offerta ufficiale.

CALA IL SIPARIO

L'intervento farà, inevitabilmente, calare il sipario sul progetto da circa 100 milioni di euro annunciato un anno fa dall'ex presidente biancoscudato Roberto Bonetto, che prevedeva l'abbattimento a stralci dello stadio attuale per essere sostituito da una struttura del tutto simile al "Benito Stirpe" di Frosinone realizzato interamente in tubi innocenti. Una volta costruito, il "nuovo Euganeo" avrebbe dovuto avere una capienza complessiva di 16.500 posti a sedere. La sostenibilità economica dell'operazione sarebbe stata garantita da una serie di strutture che dovevano sorgere attorno allo stadio: un retail park (guai, però, a chiamarlo centro commerciale), un centro di medicina sportiva, un ristorante, un hotel, una foresteria per il settore giovanile, campi da calcio e da calciotto.

Il comparto ovest della città, è destinato dunque a cambiare pelle. In questa direzione va, per esempio, la realizzazione del nuovo punto vendita di Leroy Merlin all'ex foro Boario di corso Australia.

Alberto Rodighiero





COME DIVENTERÁ La nuova curva sud sarà quasi attaccata al campo

Dopo il maltempo Cimadolmo chiede lo stato di calamità



Frane e ponti: trecento a rischio

IL CEDIMENTO Uno smottamento a Sarmede

Favaro e Fregonese a pagina VIII

**Ponti, viadotti e frane: un incubo
«Nella Marca trecento punti neri»**

► Il conto è fatto dalla Provincia che deve occuparsi del monitoraggio. «Ma servono almeno 4,5 milioni» ► Preoccupano la Pedemontana del Cansiglio e la Strada Giardino sul Grappa. E poi c'è il nodo di Vidor

**MARCON: «ABBIAMO
SEGNALATO
TUTTO AL MINISTERO
MA PER ADESSO
L'UNICA RISPOSTA
E' STATA IL SILENZIO»
L'INDAGINE**

TREVISO Ponti, viadotti e frane. Lungo le strade del trevigiano ci sono oltre 300 punti considerati a rischio. Non si tratta di grandi opere, ma di una miriade di piccole strutture sparse in tutta la Marca. Il conto è stato fatto dalla Provincia. E non mancano le preoccupazioni, alimentate anche dal crollo del viadotto dell'autostrada A6 Savona-Torino a causa di una frana. Il Sant'Artemio oggi non riesce a controllare tutto. Servirebbero almeno 4,5 milioni per avviare un monitoraggio costante, in modo da avere il pol-

so della situazione in tempo reale. Attualmente non è possibile. «È un problema serio -avverte Stefano Marcon, presidente della Provincia- le strutture sono tutte datate. Non ce ne sono di recenti. E senza un adeguato monitoraggio non si può essere in grado di capire se e quando diventano a rischio».

ROMA TACE DA UN ANNO

Tra le situazioni che andrebbero tenute sotto stretto controllo ci sono i ponti e i piccoli viadotti delle strade provinciali che passano sopra fiumi e canali. Non ci sono evidenti pericoli di crollo, va detto. Altrimenti l'accesso sarebbe già chiuso. Il vero rischio è di farsi cogliere di sorpresa a causa dell'assenza di monitoraggi approfonditi. Vale lo stesso discorso per le frane nella fascia pedemontana, a partire dagli smottamenti tra Portobuffolè, lungo il torrente Resteggia, e Sarmede, nel-

la frazione di Rugolo, che con l'ultima ondata di maltempo sono peggiorati. Il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, oggi guidato da Paola De Micheli, è già stato informato. Al momento, però, non c'è stata alcuna riposta. Come non c'era stata dall'ex ministro Danilo Toninelli, che dopo il crollo del ponte Morandi a Genova aveva chiesto alla Provincia di fare il punto sulle condizioni delle opere di propria competenza. Poco più di un anno fa il Sant'Artemio rispose segnalando la necessità di intervenire in



Il punti. Per un conto totale di oltre 60 milioni di euro.

STRADE SOTTO OSSERVAZIONE

Di questi, 2,1 milioni servirebbero per lavori di massima urgenza lungo le strade "Pedemontana del Cansiglio", che attraversa le frazioni di Sarmede, Rugolo e Montaner, e "Generale Giardino", che passa per Borso del Grappa. Sono le due strade più a rischio della Marca. Il pericolo maggiore arriva dalle frane che potrebbero mettere a repentaglio la sicurezza di chi le percorre. Bisogna consolida-

re quanto prima i muri di sostegno, rinforzare le carreggiate, rivedere la regimazione idraulica e installare nuove reti di protezione paramassi. Per la strada di Sarmede servono 1,3 milioni. Per quella di Borso 800mila euro. Di seguito, c'è il nodo del ponte sul Piave a Vidor. Nell'immediato servono 12 milioni per sistemare i piloni. E poi 40 per costruirne uno nuovo. Tra gli interventi ad alta priorità ci sono anche quelli previsti per la protezione della strada "Dorsale del Grappa" a Paderno, seguiti dai progetti di

consolidamento di tre ponti: quello della Zermanesa, sopra il Sile, a Casale, il ponte sul torrente Teva a Vidor e quello sul fiume Soligo a Susegana. Più il consolidamento di quelli sul Livenza a Meduna e dei due sul canale Brentella a Pederobba. «Il ministero prima ci ha chiesto la ricognizione e poi è rimasto in silenzio: non abbiamo più saputo nulla -conclude Marcon- noi, comunque, continuiamo a fare la nostra parte impegnandoci al massimo nella manutenzione». Fino a dove sarà possibile.

Mauro Favaro



VORAGINE Uno dei punti critici della viabilità provinciale è Sarmede dove torrenti e smottamenti mettono spesso a dura prova la resistenza di strade e infrastrutture

Il documento

**L'appello del Porto
«Non condannateci
a scomparire»**

«La nostra comunità non può più sopportare attese e rinvii». Con queste parole operatori portuali e sindacati si appellano ai politici che oggi a Roma

parteciperanno al Comitato. A preoccupare è lo stallo di decisioni che minano lo sviluppo dello scalo.

Trevisan a pagina V

Il fronte del Porto: la politica non sancisca la nostra fine

► Un documento di operatori e sindacati Appello al governo per non perdere risorse
► «La nostra comunità non può sopportare ulteriori attese e rinvii dovuti alla burocrazia»

L'APPELLO

MESTRE Avanti di questo passo, «la politica del non decidere vuole la morte del porto di Venezia». Gli operatori, i lavoratori e i sindacati hanno inviato a Roma, più che un appello, un ultimatum in vista del Comitato che, dopo il 7 novembre del 2017, tornerà oggi a riunirsi a Roma per decidere, si spera definitivamente, sulle sorti della portualità veneziana. Per Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti, il terminal Vecon, l'Associazione Imprese di Spedizione Venezia, l'Associazione Agenti Raccomandatori e Mediatori Marittimi del Veneto, Federagenti Roma, Associazione Agenti e Mediatori Marittimi della provincia di Venezia, Confetra Nord Est, Fai Trasporti e Associazione Doganalisti Veneti, «è arrivato il momento in cui ciascuno si deve assumere le proprie responsabilità. La comunità portuale di Venezia non può più sopportare rinvii ed estenuanti attese dovute alla burocrazia e alle non scelte dei decisori pubblici».

IL DOCUMENTO

Il documento firmato dagli operatori portuali non è un allarme ma un ultimatum anche perché i danni già ci sono e sono pesanti: un generale calo di più del 6% di tutti i parametri economici e statistici. «La nostra comunità è compatta e vuole continuare a lavorare nel porto di Venezia/

Chioggia, che è il porto del Veneto, una delle poche regioni italiane che, per Pil, può competere con le migliori regioni europee». Ma se le risposte dagli incontri tecnici programmati per gli escavi dei canali e dal Comitato «non dovessero essere risolutive, saremo costretti ad avviare tutte le iniziative necessarie per far valere le nostre ragioni, i nostri diritti e difendere i posti di lavoro».

Le condizioni logistiche e la capacità dei terminalisti sono tali da rendere potenzialmente il porto di Venezia in grado di competere con i porti del nord Europa «che sono sideralmente più efficienti e infrastrutturati di noi» ma nella situazione attuale non si riesce a stare al passo nemmeno con quelli della vicina Slovenia e Croazia che, «con i loro investimenti e con la loro organizzazione, ci stanno relegando a finalino di coda dell'Adriatico».

LE RICHIESTE

E tutto questo perché la burocrazia è diventata l'arma di chi non vuol decidere o ha paura di farlo, perché il Porto non chiede la luna ma semplicemente la possibilità di fare la manutenzione ordinaria dei canali che, altrimenti, si insabbiano e le navi non riescono più ad entrare.

«Attendiamo da mesi, se non anni oramai, che venga rispettato quanto previsto dal Piano Regolatore del Porto per i canali

portuali, tra l'altro già soggetti alle limitazioni derivanti dal Mose. E le scelte in stallo dipendono da due soli ministeri, Infrastrutture e Ambiente, per mezzo delle varie emanazioni funzionali periferiche». Recentemente la Capitaneria di Porto ha decretato la riduzione dei pescaggi, perché i canali non possono essere scavati a causa delle mancate autorizzazioni e della mancata approvazione del Protocollo fanghi che impedisce di trovare nuovi luoghi dove sistemare i fanghi scavati: «Così rischiamo di perdere l'unico servizio diretto di navi containers che collega Venezia con il Far East, mentre i porti del Tirreno hanno varie linee dirette, e per molteplici destinazioni. Perdere tale servizio significa perdere posti di lavoro e un danno economico per territorio e indotto - concludono operatori, sindacati e lavoratori - . Il tempo, se non è già scaduto, sta per scadere e gli armatori, che devono programmare le loro attività con molto anticipo, non possono essere tenuti ancora sulla corda».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





LO SCALO
Preoccupazione
tra gli
operatori del
Porto per le
decisioni che
potranno
essere
assunte oggi
dal
Comitato a
Roma

«Comitatone, ecco cosa chiediamo»

► Dal Mose ai marginamenti a Marghera ai fondi per la laguna ► Sul fronte dei risarcimenti per l'acqua alta una "squadra" di 45 universitari per aiutare i veneziani con le pratiche

A Roma è il giorno del Comitatonone. Ovvero il vertice tra ministri ed enti locali della laguna convocato con urgenza dopo il disastro dell'acqua alta. Cinque i punti all'ordine del giorno: verifica delle risorse necessarie a superare l'emergenza, il rifinanziamento della Legge speciale con il riparto tra i Comuni della gronda lagunare, il rifinanziamento delle misure di salvaguardia di Venezia, il finanziamento degli interventi di marginamento di Porto Marghera e lo stato di avanzamento del Mose, con il suo completamento.

Ieri il sindaco Luigi Brugnaro ha illustrato le modalità di risarcimento per i danni dal della

scorsa settimana, spiegando che le pratiche verranno caricate tutte on-line, ma comunque con l'allestimento di uffici dove portare la documentazione. Saranno anche impiegati 45 studenti universitari per aiutare i veneziani nelle pratiche. E a margine della conferenza stampa, Brugnaro ha rinnovato la sue richieste per il Comitatonone, a partire dai 70 milioni sottoscritti con il governo Renzi per i marginamenti di Porto Marghera. «Soldi - ha detto Brugnaro - che erano spariti e che ora magicamente sono riapparsi». Ma il sindaco ha chiesto chiarezza anche sul Mose.

Tamiello alle pagine II e III e in nazionale a pagina 3



DETERMINATI Il sindaco Brugnaro durante la conferenza di ieri

Il sindaco alza la posta «Soldi ai marginamenti»

► «Con Renzi c'era la firma sui 70 milioni Erano spariti, ora sono tornati per magia»

► Le richieste oggi in Comitatonone: «Voglio sapere tutto sul Mose e certezze sulle isole»

«NON VOGLIAMO RENDERE I CANALI PIU' PROFONDI VOGLIAMO SOLO PULIRLI E PROTEGGERCI DALL'ACQUA ALTA» VERSO IL COMITATONE

MESTRE «Con Renzi ho firmato un accordo da 70 milioni di euro per i marginamenti a Marghera. Erano spariti, ora magicamente sono riapparsi dal nulla e potremo accedervi a fine anno. Però io non dimentico che nell'accordo ce n'erano altri 178. Voglio sapere che fine hanno fatto e quando saranno disponibili per Venezia». Il sindaco Luigi Brugnaro ha già chiaro in testa la "lista della spesa" per il Comitatonone di oggi. E una delle chiavi, in questo senso, è capire se e quanto il "Patto per Venezia" siglato con l'allora premier Matteo Renzi sia ancora valido. «Con il cambio del governo i soldi sembravano spariti. Poi sono ricomparsi. Parlo dei 70 milio-

ni, appunto. Ma ricordo che ci sono anche gli altri, e domani (oggi, ndr) farò notare che non me ne sono dimenticato. Quei fondi ci servono per mettere in sicurezza le rive, alcune sono franate e creano danni collaterali». È il caso, per esempio, di quella del canale dei Petroli. «Franando alza il livello dell'acqua e le navi rischiano di andare in secca. Risultato? Le navi rifiutano di entrare in porto. E questa è una perdita enorme, che dobbiamo arginare. Si è concordato di sistemare il canale dei Petroli con una parancola, in maniera da evitare che i detriti continuino a scendere e accumularsi sul fondo. Però questa non può essere la soluzione definitiva, bisogna scavare, non ci sono alternative».

Scavare, appunto. Questo è il motivo del braccio di ferro con gli ambientalisti, che temono danni all'ecosistema lagunare. C'è il canale Vittorio Emanuele, per esempio. Che secondo le mappe degli anni '30 era profondo 9,85 metri, mentre adesso non supera i 7. «Non vogliamo rendere più profondi i canali, basta con que-

sta storia - tuona il primo cittadino - vogliamo pulirli, togliere quei fanghi sul fondo. Pulire i canali è fondamentale per proteggerci da altri fenomeni di acqua alta».

MOSE

In Comitatonone si parlerà anche e soprattutto di Mose. «Ho incontrato il commissario Spitz, l'ho vista determinata a fare un check up. Lo chiederò, ovviamente, noi vogliamo sapere tutto del Mose, ma non possiamo parlare solamente di paratie e gestione, ma di tutto il resto. Di tutto ciò che è complementare al Mose». Come, ad esempio, i lavori per Pellestrina e Sant'Erasmus. «Non sono fini-



ti i muretti, alcuni andranno alzati perchè sono insufficienti. A Sant'Erasmus manca proprio un chilometro e mezzo di muretto: questi sono lavori che devono essere inseriti tra i fondi del Mose, sono opere del Mose». Cruciale la questione dei punti bassi della città. «Dove si va sotto a 115 centimetri - prosegue Brugnaro - il Mose non serve. Dobbiamo provvedere con muretti e pompe, a Castello per esempio. Si tratta di applicare agli scarichi delle valvole di non ritorno in modo che se aumenta l'acqua si blocchi la condotta, di inserire dei pozzettoni con pompe ad immersione e costruire un muretto per creare una vasca. Se questa tracima, cioè, la recuperiamo sul pozzetone e rimane asciutto. Opere del Mose o con legge speciale, lo fa il Comune o il commissario ma va fatto immediatamente. I costi? Qualche decina di milioni, anche 30 milioni per sistemare Pellestrina. E lo stesso vale per le isole come Murano».

D.Tam.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'INTERVENTO Marginamenti a Porto Marghera

La replica a Italia Nostra

«Alle Tresse nessuna discarica tossica»

MESTRE Ma quale discarica di fanghi tossici. L'isola delle Tresse, realizzata negli anni a Marghera su una riva del canale dei Petroli tra l'uscita dei canali industriali Ovest e Sud, è in realtà «una cassa di colmata destinata ai sedimenti classificati entro C come da "protocollo fanghi" del 1993. I sedimenti sono considerati, infatti, materia e non rifiuti a meno che non siano originariamente pericolosi». Lo ribadiscono l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale (Adspmas) e il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche (Piopp) rispondendo alle ultime critiche avanzate da Italia Nostra che teme un allargamento dell'isola per metterci altre montagne di fanghi scavati dai canali portuali. «Nel caso specifico i sedimenti classificati entro C, devono prioritariamente essere utilizzati nell'ambito della conterminazione lagunare, disposti su isole permanentemente emerse, come nel caso dell'isola delle Tresse». È vero che il progetto originario di sistemazione dell'Isola, approvato dal

Commissario Straordinario ai fanghi Casarin, prevedeva una naturalizzazione dell'area con sviluppo di biodiversità (realizzazione di dossi, laghetti, bassure, depressioni umide, e la piantumazione di piante tipiche) ma Adspmas e Piopp sostengono che non ci sarà alcun allargamento delle Tresse: «Ciò che sarà esaminato in Commissione di Salvaguardia è solamente un modesto sovrizzo dell'isola. La sistemazione è ancora prevista, con quote variabili per il mantenimento dell'habitat già a suo tempo approvata in sede di Valutazione di Incidenza Ambientale (Vinca)». E quel sovrizzo, infine, non sarà formato da 3 milioni di metri cubi di fanghi come dice Italia Nostra ma «da circa 1 milione di metri cubi allo scopo di garantire le manutenzioni ordinarie dei canali navigabili nell'ambito lagunare. La variante, infine, è stata sottoposta alla procedura di assoggettabilità di valutazione di Impatto Ambientale (Via)», e la Commissione ha stabilito che non è necessario ritenendo «il progetto non assoggettabile alla procedura di Via». (e.t.)



ATTESA PER L'OK DEL CONI

Restyling dell'Euganeo Giovedì il progetto con la curva ampliata

**Il primo progetto della curva Sud: sarà sviluppata di più in altezza**

Ci siamo. È il momento della verità per il nuovo stadio Euganeo. Il progetto definitivo del restyling dell'impianto dovrebbe approdare in giunta giovedì. E la prossima settimana è attesa la risposta di Coni e Credito sportivo sul finanziamento di 2 milioni di euro a fondo perduto del Bando Sport Periferie e del mutuo da 3 milioni di euro.

Se tutto dovesse quadrare si potrebbe partire subito con il bando di gara per l'appalto integrato così da fare iniziare i lavori già la prossima estate. Nei piani dell'assessore allo sport Diego Bonavina, infatti, il nuovo stadio dovrebbe essere già pronto per l'avvio del campionato di calcio 2021, indipendentemente dalla categoria in cui sarà il Padova.

Il progetto definitivo è stato realizzato dagli uffici tecnici comunali con la consulenza dell'architetto Giulio Muratori. Tra le novità, rispetto al progetto preliminare, è stata aumentata la capienza della nuova curva sud, che sarà circa 3.330 posti e si svilupperà da bandierina a bandierina a 6 metri dal campo di gioco. La capienza esatta sarà definita dopo i pareri definitivi sulle vie di fuga, ma la curva dovrebbe svilupparsi più in altezza rispetto a quanto previsto inizialmente.

Dietro sorgeranno due nuovi palazzetti: uno per il basket e poi un pattinodromo al coperto. Da realizzare anche i corpi di collegamento con le tribune e i nuovi servizi igienici. —

C.MAL.

Pizzarotti vende le 526 case dei militari Usa nella base di Sigonella

(Montanari a pagina 17)

IL GENERAL CONTRACTOR METTE SUL MERCATO LE VILLETTE DEI SOLDATI USA DI SIGONELLA

Pizzarotti cede le case dei militari

I 526 appartamenti del Residence dei Marinai e l'ex centro accoglienza di Mineo sono considerati asset no core

DI ANDREA MONTANARI

Il focus, per il momento, resta sulla valutazione di tutte le opzioni strategiche nei piani di consolidamento in atto sul mercato nazionale, legasi Progetto Italia, promosso da Salini Impregilo con Cdp per risanare Astaldi e altri general contractor. Resta il fatto che il gruppo Pizzarotti ha conferito il mandato a Houlihan Lokey anche per valutare l'estensione del perimetro aziendale. Un percorso che prevede la cessione di asset oggi ritenuti no core. Nel portafoglio del gruppo di Parma ci sono due proprietà considerate cedibili. Anche se non sarà facile trovare una loro collocazione sul mercato. In vendita è finito il villaggio residenziale denominato Residence dei Marinai, nel comune di Belpasso (Catania) che ospita 526 unità abitative che ospitano le famiglie dei militari americani impegnati nella base Nato di Sigonella. Il complesso, valutato 60-80 milioni, è stato concesso in locazione al governo degli Stati Uniti e il contratto in vigore scadrà nel corso del 2020. E se in questo caso, visto l'affittuario, potrebbe essere più semplice la dismissione, qualche problematica in più potrebbe sorgere per l'altra struttura residenziale finita sul

mercato, ovvero l'ex centro di accoglienza per migranti di Mineo (Catania), anch'esso un tempo destinato ad accogliere i militari di Sigonella e convertito nel 2011 a struttura di accoglienza. Ma dallo scorso settembre il ministero dell'Interno ha rescisso il contratto d'affitto. La società del vice presidente Michele Pizzarotti attende il pagamento di un indennizzo di 12 milioni e nel frattempo sta valutando l'opzione di riconversione immobiliare, in attesa di una sua valorizzazione. La società ha chiuso il 2018 con ricavi per 1,32 miliardi, un ebitda di 94,2 milioni, un ebit di 43,8 milioni e una perdita di 19 milioni con un patrimonio netto di 407 milioni e una posizione finanziaria netta negativa per 224 milioni. Mentre il portafoglio ordini ammontava a 6,34 miliardi. Resta il fatto che anche Pizzarotti, così come Rizzani De Eccher e, forse, Maltauro, potrebbero rientrare prima o poi in Progetto Italia. (riproduzione riservata)



Michele Pizzarotti



L'INCHIESTA SUI CASALESI

Pizzo nei cantieri Un pentito accusa «Soldi a Donadio per poter lavorare»

Merenda al pm: «La Cosmo pagava 20 mila euro al mese»
E Gaiatto a un cliente: «Gestisco il denaro della Camorra»

BON E PURASSANTA / PAGINE 34 E 35

Pizzo nei grandi cantieri Un pentito accusa il clan di Donadio

Merenda al pm Terzo: «La Cosmo pagava 20 mila euro al mese perché non venissero danneggiati i mezzi». Taglieggiati anche Grigolin e Beton Veneta

La Finanza: nessun riscontro sulle utenze telefoniche che sono state analizzate

Rubina Bon

ERACLEA. «Da quello che ho capito io, la Cosmo pagava un fisso di 20.000 euro al mese al gruppo del Donadio. (...) Ma ciò non per lavori fatti dall'impresa di Donadio, ma solo perché Donadio garantiva che non venissero danneggiati i mezzi della ditta che lavoravano nella zona sotto il suo controllo». Ovvero nei cantieri della terza corsia

dell'A4, a quell'epoca in corso nel Sandomatese, dopo che la ditta noalese aveva subito vari incendi di mezzi. La dichiarazione choc è di Emanuele Merenda, il collaboratore di giustizia che ha più volte parlato con gli inquirenti anche dei Casalesi di Eraclea. Lo stesso che ha riferito della presenza del superboss Matteo Messina Denaro in una cantina a Sagareda nel Trevigiano, usata come nascondiglio. Dichiarazione inattendibile, questa, secondo la Dda di Palermo. E anche le affermazioni sulle estorsioni alla Cosmo e alle altre ditte vittime di estorsione, secondo la

Finanza, sarebbero infondate.

TRE DITTE TIRATE IN BALLO

È il 9 aprile 2014 quando Merenda, davanti al pm Roberto Terzo che già sta indagando sul clan di Luciano Donadio, dà la sua versione sulle estor-



sioni ai danni alle ditte. Non tira in ballo solo la Cosmo di Noale, azienda che si occupa tra l'altro di demolizioni, interventi stradali e trattamento di rifiuti. «Con Donadio e Centineo (Vincenzo, ndr) ho collaborato nelle estorsioni alle società Cosmo, che sta costruendo la terza corsia autostradale nella zona di Noventa di Piave, all'impresa di calcestruzzi e immobiliare Grigolin di Ponte della Priula e alla Beton Veneta che produce calcestruzzo (secondo gli inquirenti, potrebbe essere la Nuova Betonveneta di Musile, ndr)», fa mettere a verbale Merenda, il cui interrogatorio è compreso nelle carte dell'inchiesta sui Casalesi ad Eraclea che sono state svelate dopo la chiusura delle indagini.

LERISCOSSIONI

Merenda racconta al pm Terzo delle visite al cantiere dove stava lavorando la Cosmo in compagnia di un tale Christian, braccio destro del boss Luciano Donadio. Era Christian a chiamare Merenda chiedendogli se lo accompagnava «a fare una commissione». «Queste visite alla Cosmo sono avvenute nel 2013, diverse volte, e recentemente il 20 gennaio di quest'anno (2014, ndr). Andavamo con il Touareg di Christian nella zona del cantiere dove Christian incontrava sempre persone diverse, spesso recando in una strada sterrata parallela alla corsia in corso di costruzione». Un pizzo in piena regola, quello versato dalla ditta noalese secondo quanto riferito dal collaboratore di giustizia: «Questa cosa l'ho appresa

dallo stesso Donadio che mi ha precisato che se uno commette un malanno ad Eraclea, poi se la deve vedere con lui. In pratica Donadio si faceva pagare dalle ditte come la Cosmo il fatto che lui garantiva loro la protezione».

DITTE PROTETTE DAL BOSS

La protezione di "zio" Luciano si sarebbe estesa anche ai furti commessi ai danni delle aziende grazie «ad un amico suo che è uno zingaro e che controlla che occasionali ladri non facciano danno alle ditte protette». In fin dei conti, la legge di Donadio era chiara in tutto il Veneto orientale: «Lo stesso Donadio mi ha detto che se uno gli pesta i piedi, lui gli fa danno, gli brucia escavatori e mezzi o gliela fa comunque pagare; lo stesso fa se uno prende un lavoro al posto suo».

IL CASO GRIGOLIN

«Posso dire che i Grigolin di Ponte della Priula pagano sia Centineo che Donadio; con quest'ultimo hanno rapporti legati alla loro attività di cementeria in cui si rifornisce Donadio senza pagare il valore della merce. Centineo invece sfrutta i Grigolin per i loro immobili in un modo che non so precisare perché non ha informazioni precise al riguardo»: così il collaboratore di giustizia tirava in ballo anche il colosso trevigiano che con la Superbeton spa, appartenente al Gruppo, lavorava alla terza corsia dell'A4.

IL CASO BETON VENETA

Si legge nei verbali di Merenda: «Quanto alla Beton Veneta,

so che anch'essa paga il pizzo a Donadio perché in un paio di occasioni, nel 2011 o 2012, ho accompagnato Christian nella loro azienda di conglomerati non lontano da Eraclea. Christian mi ha lasciato fuori dall'auto per mezz'ora ed è entrato negli uffici. Al ritorno mi ha spiegato che Luciano Donadio prendeva i soldi anche da loro».

LA GDF: NESSUN RISCONTRO

«Quanto agli episodi estorsivi ai quali il Merenda afferma di aver partecipato a scapito della società Cosmo, non trovano riscontri né con le operazioni tecniche eseguite nel periodo, né tantomeno dall'analisi del tabulato del traffico telefonico del Merenda», scrivono i finanzieri nei risultati della delega d'indagine. In quelle date il cellulare di Merenda aveva aganciato celle telefoniche sì vicino all'A4, ma che coprono un'area dov'è compresa anche la sua casa. «Le società indicate da Merenda non risultano aver avuto mai rapporti commerciali diretti o apparenti con le società appartenenti al gruppo di Donadio», verbalizzano gli investigatori che evidenziano come più volte la Cosmo avesse denunciato danneggiamenti ai propri mezzi durante i lavori in A4. Denunce che però risalgono per la maggior parte al 2009, ben prima dei fatti riferiti da Merenda. Per la Finanza gli elementi forniti dal collaboratore sono approssimativi. Con una postilla: Merenda aveva altre utenze telefoniche oltre a quelle che ha riferito di possedere. —

 BY-NC-ND ALGUNI DIRITTI RISERVATI

A PONTE DELLA PRIULA**Due incendi e il sospetto di intimidazioni**

Aveva provocato danni per centinaia di migliaia di euro l'incendio che il 10 febbraio 2012 scoppiò alla Fornaci Calce Grigolin di via Bombardieri a Ponte della Priula. Tutta la parte impiantistica venne messa fuori uso. E oggi, a leggere la testimonianza dell'ex collaboratore di giustizia Emanuele Merenda, sembra farsi largo l'ipotesi (dato che al momento non c'è alcuna formale contestazione) che non si trattò di un fatto casuale, ma di un'azione dolosa mes-

sa in atto dal gruppo Donadio. All'epoca le forze dell'ordine e la stessa proprietà esclusero che si fosse trattato di un episodio di origine dolosa. E alle stesse conclusioni era arrivata la Guardia di Finanza: «Nelle denunce presentate dagli amministratori della società Grigolin non si danno evidenze di danneggiamenti ovvero fatti riconducibili a potenziali episodi di intimidazione o comunque legati a fatti estorsivi». Ma un altro violento incendio avvenne nel settembre 2015 quando le fiamme si innescarono dal motore di un macchinario, utilizzato come separatore. E un altro incendio scoppiò a Ponte della Priula nel maggio 2017 quando andò a fuoco la sommità di un altoforno.—

I GUAI DELLE DIGHE MOBILI

Malamocco, 56 staffe nei tubi e le paratoie non vibrano più

Interventi di emergenza. L'esperimento di alzarle si farà il 2 dicembre
Da risolvere ancora la corrosione delle cerniere. Ferma una gara da 34 milioni

Alberto Vitucci

VENEZIA I tubi subacquei del Mose non vibrano più. Almeno per ora. Gli operai di Comar e del Consorzio Venezia Nuova hanno sistemato sulle tubazioni a Malamocco 56 grandi staffe di metallo, quattro per ogni «stanza» sott'acqua dentro i cassoni in cemento. In questo modo si dovrebbe evitare l'inconveniente scoperto qualche settimana fa. Cioè le vibrazioni anomale delle tubazioni che portano l'aria alle paratoie. Proprio al momento del «lancio» i tecnici avevano scoperto la nuova criticità del sistema. E Francesco Ossola, ingegnere e amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova, aveva deciso di sospendere la sperimentazione e il sollevamento delle 19 paratoie di Malamocco previsto per il 4 novembre. Ora l'esperimento è stato fissato nella notte fra il 2 e il 3 dicembre. Qualcuno, dopo l'*Aqua grande* del 12 novembre, aveva chiesto di sollevare lo stesso le paratoie. «Impossibile e anche rischioso», hanno spiegato in un rapporto i tecnici del Consorzio, «perché mancano gli impianti definitivi e i generatori di riserva». In ca-

so di blocco della corrente, cosa da non escludere durante eventi estremi, ci sarebbe stato il rischio di crollo improvviso della barriera. Mentre una parte della politica continua a invocare il Mose come soluzione dei problemi di Venezia, la grande opera ha ancora molte criticità da risolvere.

LETUBAZIONI

Buchi sui tubi sott'acqua sono stati riscontrati qualche tempo fa dai tecnici del Consorzio durante un'ispezione. Ossidazione dovuta al fatto che la marea è entrata dentro i cassoni quando i lavori non erano finiti, si erano giustificate le imprese. Fatto sta che per le 21 paratoie della barriera di Treporti, messe sott'acqua nel 2013 e mai sollevate per anni, i problemi di manutenzione si moltiplicano.

LE CERNIERE

Uno dei guasti più delicati riguarda le cerniere. Materiali che non corrispondono a quelli del progetto, durata più che dimezzata rispetto ai «cento anni» previsti nei protocolli. Da sostituire tensionatori e giunti, da ripensare il sistema utilizzato. Perché

le cerniere, il cuore del sistema, presentano già corrosione degrado dei materiali. Una gara d'appalto da 34 milioni è aperta e mai avviata per trovare chi potrà garantire la conservazione del sistema.

LA CONCA

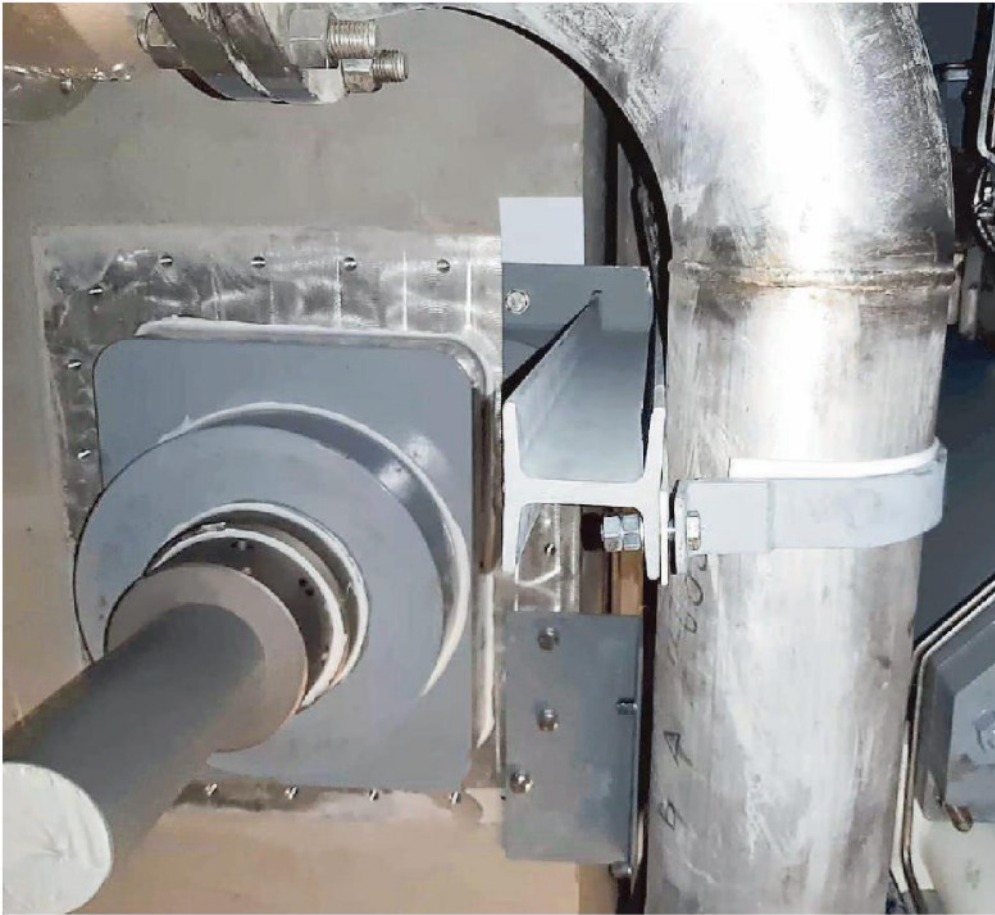
La conca di Malamocco, struttura per far entrare le navi a bocca di porto chiusa, era nata come compromesso per dare il via libera al Mose, nel 2002. Richiesta dal Consiglio comunale, costata quasi 300 milioni di euro, mai funzionante. La porta è stata danneggiata da una mareggiata, nemmeno tanto violenta. E le misure sono troppo piccole: quella conca non garantisce l'ingresso alle grandi navi di ultima generazione.

LE CAUSE CIVILI

Sono decine i lavori contestati alle imprese dalla gestione commissariale del Consorzio. Decine anche le cause aperte, di indennizzo e risarcimento danni. L'ultima l'ha presentata la Mantovani con il consorzio Covela. Chiedendo agli amministratori 190 milioni di danni per i ritardi del Mose. —

 BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Le «staffe» montate sott'acqua a Malamocco sulle tubazioni del Mose per eliminare le vibrazioni

LA GRANA

Fallita la società Oma di Angelucci lavorava agli impianti del Mose

Altre incognite sul futuro del Mose. Una notizia che potrebbe avere riflessi sulla costruzione degli impianti per le paratoie. La società Oma (Officine meccaniche Angelucci) spa è stata dichiarata fallita dal tribunale di Pescara. Una nuova tegola per i lavori della grande opera. Perché proprio Oma, insieme alla società romana Glf (Grandi lavori Fincosit) si stava occupando della realizzazione degli impianti del Mose a Malamocco. La fase finale dei lavori che sono giunti al 94 per cento, in mancanza però proprio degli impianti. Per varie vicende fallimenti e concordati avevano interessato anche le tre maggiori azioniste del Consorzio Venezia Nuova, Mantovani, Glf e Condotte. Per questo allontanate dai commissari. —

A.V.



OGGI IL COMITATONE

Mose, 56 staffe anti vibrazioni sulle paratoie Lunedì le prove

Sistematate 56 staffe anti vibrazioni sui tubi delle paratoie del Mose. Lunedì si farà la prova di alzarle. E oggi c'è il Comitato. / PAGINE 2 E 3

Non solo Mose, ma opere per la difesa della città Oggi Comitato a Roma

Il sindaco Brugnaro in mattinata da Mattarella. Si parlerà di fondi per l'emergenza marginamenti di Marghera, Legge Speciale. Il Consorzio non è stato invitato

Alberto Vitucci

VENEZIA Non solo Mose. Ma anche i fondi per l'emergenza, gli interventi per il disinquinamento a Marghera, le opere alternative per la difesa della città dalle acque alte. Un Comitato molto atteso, quello convocato per oggi pomeriggio alle 16 a palazzo Chigi dal presidente del Consiglio Giuseppe Conte. Si parlerà di salvaguardia e di aiuti a Venezia. Ma per la prima volta lo stato dei lavori del Mose è soltanto al quarto punto. La grande opera, che tutti vogliono adesso completata, «non è sufficiente a difendere Venezia». Lo dice anche il sindaco Luigi Brugnaro. Che al termine del suo ennesimo giro con gli stivali nelle aree della città più colpite ha deciso di rilanciare gli interventi di difesa «locali». Quelli avviati dalla società Insula negli anni Novanta e poi abbandonati perché tutte le risorse erano state dirottate sul Mose. Una richiesta di aiuto che prevede oggi anche una visita al Quirinale. In mattinata il sindaco sarà ricevuto dal Presidente

della Repubblica Sergio Mattarella. «Il presidente è molto attento ai bisogni della nostra città», dice Brugnaro.

L'EMERGENZA

Le acque alte continuano. Una «serie nera» che continua dalla fine di ottobre. Infranto ogni record, a cominciare dall'acqua più alta dopo il 1966 – ma i venti di bora e scirocco sono stati anche peggio di quel 4 novembre – e adesso si fa la conta dei danni. Il primo punto dell'ordine del giorno, stilato dal ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, parla di «verifica delle risorse economiche necessarie per il superamento della situazione di emergenza determinatasi a seguito degli eventi meteorologici di cui allo Stato di emergenza adottato dal Consiglio dei ministri il 14 novembre 2019». Finanziamenti immediati di 20 milioni per i primi risarcimenti. A cui se ne potranno aggiungere altri.

LEGGE SPECIALE

Da molto tempo la Legge Speciale non viene rifinan-

ziata. Significa che non ci sono soldi per gli interventi di manutenzione. Dal 2003 tutte le risorse dello Stato sono state dirottate sul Mose. Il ministero ha sbloccato qualche giorno fa i 65 milioni stanziati dal governo Gentiloni nel 2017 dopo anni di «zero».

MARGHERA E MOSE

Saranno finanziate le opere di completamento della rete di marginamento di Marghera. Palancole e difese per impedire il travaso in laguna delle sostanze inquinanti. «Renzi ci aveva promesso 250 milioni, 70 subito e 178 poi», dice Brugnaro, «non abbiamo mai visto un euro». Per il «sistema Mose» si dovrà come sempre valutare lo stato di avanzamento dei lavori, e gli aspetti inerenti la gestione e la manutenzione.



Il problema principale della grande opera.

Che ha bisogno di fondi per sistemare le criticità rilevate, ma anche di almeno 100 milioni l'anno per la manutenzione. Ne parleranno i dirigenti del Provveditorato alle Opere pubbliche. Il Consorzio Venezia Nuova non è nemmeno stato invitato. Fino a qualche anno fa era proprio il presidente del Consorzio Mazzacurati – oggi commissariato – a tessere le fila dei lavori del Comitato, partecipando con un nutrito staff ai lavori. Per il Mose non sono richiesti finanziamenti, ma indicazioni sul futuro. Anche se non ancora ufficialmente nominata dal governo è stata invitata invece a partecipare la commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz, architetto e già dirigente dei Demanio ai tempi delle dismissioni del patrimonio pubblico.

LE ALTERNATIVE

Numerose le proposte avanzate in questi giorni da esperti, tecnici, comitati e associazioni. Per recuperare i vent'anni di ritardo con cui si sono affrontati interventi che avrebbero già potuto essere conclusi, diminuendo i disagi delle acque medio alte. È il caso dei rialzi della pavimentazione e della difesa per insulae, della difesa della laguna e del «riequilibrio della laguna, previsto dalle Leggi Speciali e mai attuati. «Occorre diminuire la quantità di acqua che entra nelle bocche di porto, in particolare al Lido», dicono gli esperti, «e anche la velocità della corrente. Dopo gli scavi di canali (anche per il Mose) la velocità dell'acqua è aumentata, e con essa l'erosione. Altri progetti riguardano il rialzo della città pompando acqua nel sottosuolo, cassoni provvisori da mettere alle bocche in inverno per ridurre l'entrata della marea. —

 BY-NC-ND/ALCUNIDIRITTI RISERVATI

15 STELLE A ROMA

D'Incà e De Micheli vertice sui lavori

Lungo briefing dei ministri Federico D'Incà e Paola De Micheli, con una delegazione di parlamentari, consiglieri regionali e consiglieri comunali del M5S del Veneto. Si è parlato di Mose che va completato entro il 2021 e di alcuni interventi strutturali per salvaguardare Venezia e la laguna. Massima sintonia su un'emergenza che dura da 30 anni e va risolta in fretta.



Fanghi, il progetto delle Tresse oggi in Salvaguardia

Il Porto: «un modesto sovrizzo per depositare lì un milione di metri cubi di materiale».

Ambientalisti pronti alla battaglia «Quanto costa lo smaltimento?»

VENEZIA. La discarica delle Tresse va in commissione di Salvaguardia. Ma l'ordine del giorno è stato modificato. Dal punto 2, il progetto proposto dall'Autorità portuale è finito al punto 9. Facile prevedere che con i tempi di discussione la questione potrebbe essere rinviata. Patata che scotta, e che forse potrà essere gestita più comodamente nelle prossime ore, saputi gli esiti del Comitato convocato per oggi a Roma.

Sul tavolo il progetto di ampliare l'isola in altezza, per poter ricevere i fanghi scavati dai canali lagunari. «Fino a 13 metri, per contenere 3 milioni metri cubi di fanghi», accusano le associazioni ambientaliste. «Un modesto sovrizzo, un milione di metri cubi in totale, e non sono nemmeno fanghi tossici», precisa l'Autorità portuale.

Che chiede il via libera per non rischiare un «blocco» del traffico nel canale Malamocco Marghera.

Questione controversa. Gli ambientalisti ricordano come le leggi in vigore non consentano di attuare «discariche» di fanghi in laguna. «I

progetti approvati prevedono di innalzare l'isola sol fino a una quota di 9 metri e 50, invece adesso la vogliono portare a 12,5».

Ma l'aspetto più delicato, che qualcuno intende sottoporre all'attenzione della Procura – un esposto in tal senso è pronto a essere depositato – sono i costi dell'operazione. Solo lo scorso anno la società Tressetre – di proprietà del gruppo Mantovani – ha avuto la concessione rinnovata. «Ma ai costi precedenti», è l'osservazione. Trattandosi di una operazione in *project financing* la società all'epoca del commissario Casarin aveva anche ricevuto un finanziamento pubblico da parte della Regione.

Adesso se l'isola dovesse essere ampliata, le condizioni dello smaltimento cambierebbero, a vantaggio dei privati. «Quanto costa smaltire questi fanghi?», si chiedono gli ambientalisti. Questione delicata, perché come si ricorderà proprio da una questione di costi e fanghi scavati, nel 2013, era partito lo scandalo del Mose.

Resta il problema aperto dello scavo dei canali portuali e dell'approvazione del protocollo fanghi. Il comitato di oggi potrebbe dare indicazioni anche su questo. —

A.V.



L'isola delle Tresse



DOSSIER

Bisogna proteggere le persone che abitano lungo i corsi d'acqua

ANDREA ROSSI - P. 4

La lezione dell'alluvione del 1994: anche piccole frane possono isolare il Nord Ovest
Un milione e 220 mila persone risiedono in aree a rischio smottamenti ed esondazioni

Il maggior rischio è per chi abita lungo i corsi d'acqua

**Le principali arterie
di collegamento
sono a ridosso
di zone a rischio**

DOSSIER

ANDREA ROSSI
TORINO

Lo scenario degli ultimi giorni suona come una condanna: Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta hanno serie possibilità di diventare territori isolati a ogni episodio grave di maltempo. Le principali arterie di collegamento sono a ridosso di zone a rischio.

Ci vorranno mesi per ricostruire il viadotto sulla Torino-Savona. E le alternative, dal Col di Nava al Tenda, non forniscono garanzie: ieri sono rimaste chiuse causa caduta massi. Anche il Piemonte anaspa: la A21 Torino-Piacenza è stata riaperta dopo la voragine provocata dalle piogge tra Asti e Villanova. Anche sulla A5 Torino-Aosta ieri si viaggiava normalmente, ma per quasi due giorni il tratto tra Quincinetto e Pont Saint Martin è stato chiuso perché la frana che lo sovrasta aveva ripreso a muoversi rapidamente.

Il Nord Ovest rischia l'isolamento perché è fragile: «La frana che ha provocato il crollo lungo la A6 è molto piccola», spiega Fausto Guzzetti, diret-

tore dell'Istituto di ricerca per la protezione idrogeologica del Cnr. «Ma è proprio questo a dirci quanto è fragile il territorio e come possa essere colpito gravemente nelle sue infrastrutture anche da fenomeni di piccole dimensioni». Tutti i comuni di Liguria e Valle d'Aosta sono classificati ad alto rischio per frane o alluvioni; stessa cosa per il 94% di quelli piemontesi. Oltre un milione e 220 mila residenti in quest'angolo d'Italia (su poco più di 6 milioni) convivono con una frana o corsi d'acqua che possono esondare. Il Nord Ovest rischia anche perché si ostina a non imparare dal passato: non sempre spende bene, e quando spende pensa che possa bastare così.

Dopo l'alluvione del 1994 il Piemonte ha speso circa 3 mila miliardi di lire per opere di protezione: argini, casse di laminazione, ponti. I risultati si sono visti: il Tanaro non manda più sott'acqua Alba, Asti regge e Alessandria teme di meno le piene di Tanaro e Bormida. Anche la Liguria ha fatto tesoro dei disastri: lo scolmatore sul torrente Fereggiano, un'opera da circa 50 milioni, ha salvato Genova da un'altra alluvione, sebbene non sia ancora terminato. Questa imponente opera di manutenzione del territorio ha però provocato inattese e singolari conseguenze: «Territori che erano finiti sott'acqua ed erano diventati off limits, dopo i lavori sono stati ri-

classificati dai comuni in zona gialla anziché rossa, con il risultato che si è ricominciato a costruire», spiega Fabio Luino, ricercatore dell'Irpi.

E così nel rione Orti di Alessandria, sommerso nel 1994 da tre metri d'acqua, sono sorte 46 nuove case. Sulla sponda sinistra del Tanaro, finita sotto un metro e 90 d'acqua, è sorta un'area commerciale a 80 metri dall'argine. Ad Asti un intero quartiere è stato edificato sempre accanto al Tanaro, che nel 1994 aveva cancellato tutto per centinaia di metri, fino alla ferrovia. A Savona si è continuato a costruire accanto al Letimbro. Di recente, a poche decine di metri, è sorto un supermercato con parcheggio sotterraneo. Pure la sede della Protezione Civile è accanto al corso d'acqua: quando esonda i primi a essere allagati sono quelli che dovrebbero prestare i soccorsi.

«La scarsa percezione del rischio resta il principale problema per amministratori e cittadini», riflette Luino. L'altro è la lentezza degli interventi. Il pia-

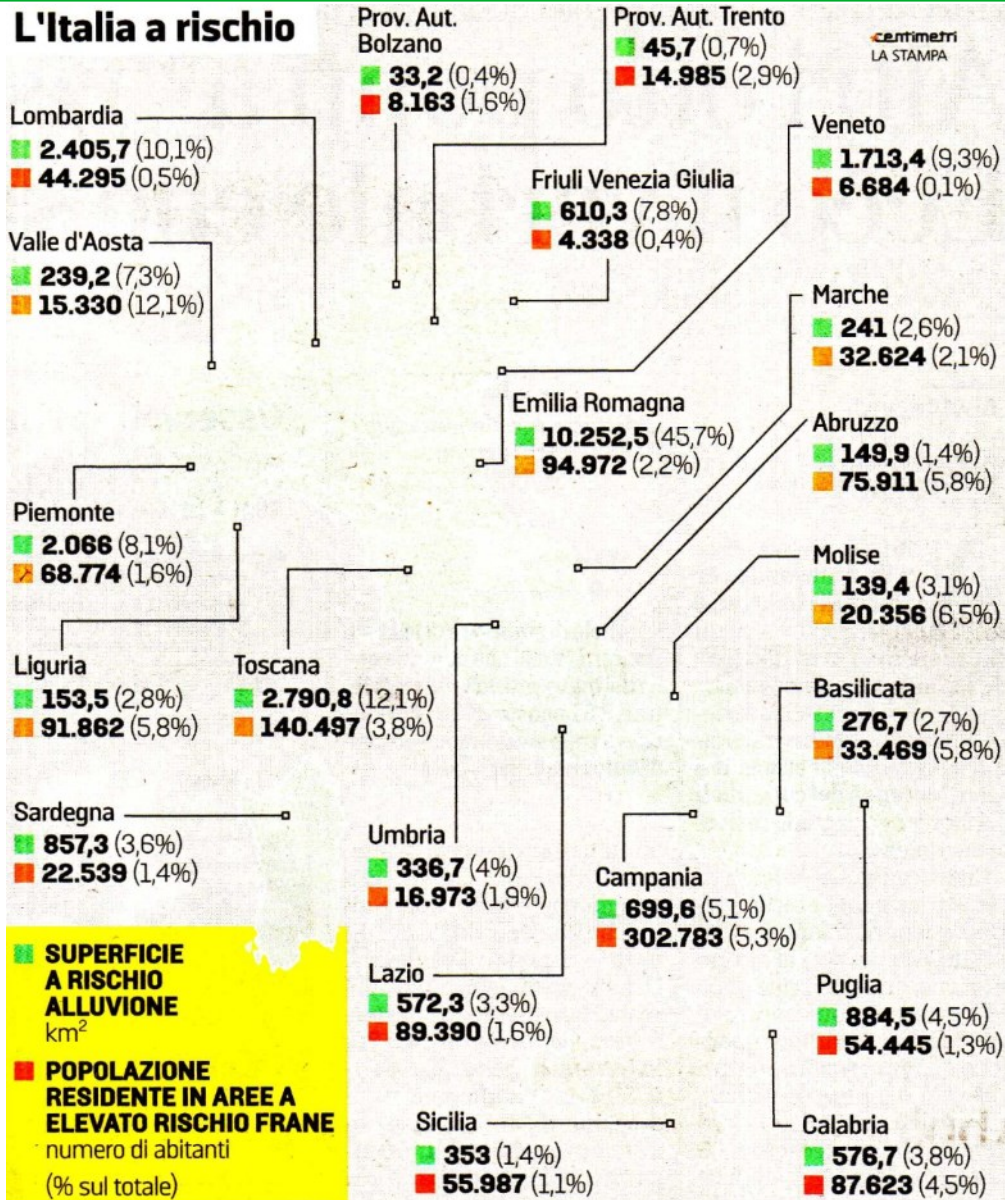


no Italia Sicura, ora soppresso dal governo Conte I, nel 2015 aveva messo a disposizione 10 miliardi per il riassetto idrogeologico. La Liguria ha terminato 164 interventi su 215 ma opere dal costo di 95 milioni sui 501 stanziati. Significa che il grosso delle opere è ancora in corso o addirittura in fase di progettazione, come una parte degli interventi per mettere in sicurezza il Bisagno. A Genova e dintorni spettavano 402 milioni per 59 cantieri: 43 sono conclusi ma costavano solo 27 milioni, ne restano 8 su cui si lavora (per 186 milioni) e altrettanti ancora più indietro (189 milioni). Il Piemonte ha chiuso cantieri per 273 milioni su 407 stanziati. In Valle d'Aosta un terzo degli interventi - per un costo di 10 milioni su 30 - è ancora in fase di progettazione.

Si procede troppo lentamente e, di disastro in disastro, i fondi per la prevenzione se ne vanno per tamponare le emergenze. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'Italia a rischio



SUPERFICIE A RISCHIO ALLUVIONE
km²

POPOLAZIONE RESIDENTE IN AREE A ELEVATO RISCHIO FRANE
numero di abitanti
(% sul totale)

INTERVISTA

Boeri: "Serve un patto tra Stato e cittadini per tracciare il Paese"

DAVIDE LESSI - P. 7

STEFANO BOERI La proposta dell'architetto: "Una app per segnalare i rischi idrogeologici"

"Ora un patto Stato-cittadini per mappare l'Italia fragile"

STEFANO BOERI ARCHITETTO E PROFESSORE DI URBANISTICA A MILANO



La prevenzione in un Paese come il nostro è difficilissima: per questo serve un monitoraggio diffuso

Nei piani urbanistici bisogna mettere al primo posto la messa in sicurezza del territorio

INTERVISTA

DAVIDE LESSI TORINO

«Non è possibile che nell'era di Google Maps, dove tutto o quasi è mappato, non si possa costruire un database nazionale attraverso cui monitorare il rischio per edifici e infrastrutture». L'architetto Stefano Boeri, da poche ore incaricato della redazione del piano attuativo per la ricostruzione post-sisma a Castelsantangelo (Macerata), conosce bene le difficoltà di controllare un territorio così

fragile. «Un dato: negli ultimi 20 anni il 20% delle frane registrate in Europa è avvenuto in Italia. È impossibile pensare che le strutture statali possano bastare per controllare tutta la penisola. Serve un coinvolgimento democratico, diffuso, a partire dagli ordini professionali degli architetti, ingegneri e geometri».

Architetto Boeri, cosa intende per controllo diffuso del rischio?

«Faccio mia e allargo la proposta del Consiglio nazionale degli ingegneri: in un Paese dove abbiamo circa 61 mila tra ponti e viadotti, lo Stato deve potersi affidare a una rete diffusa di competenze locali per mappare il territorio. E le dico di più: con le nuove tecnologie sarebbe possibile coinvolgere anche tutti i cittadini».

In che modo?

«M'immagino una app a cui mandare delle segnalazioni specifiche su un determinato ponte, edificio o territorio collinare a rischio. Dieci anni fa non sarebbe stato possibile, ma ora sì. Chi meglio dei cittadini che vi abitano hanno l'attenzione e il senso di responsabilità per farlo? Così potremmo ottenere una mappa dinamica e sempre aggiornata dei pericoli idrogeologici e lo Stato saprà dove intervenire».

Propone una sorta di patto

tra cittadini e istituzioni?

«Sì, una sorta di grande deal che porta al coinvolgimento del sapere e delle conoscenze locali. La dimensione del rischio è tale che serve uno sguardo molecolare e diffuso. Solo così le istituzioni potranno intervenire in tempo ed evitare nuove tragedie».

Oltre alla prevenzione c'è un problema anche di speculazione? Detto meglio: tante nostre case, i ponti, e anche il viadotto crollato sulla Torino-Savona sono figli del Novecento, un secolo dove i rischi idrogeologici e quelli legati ai cambiamenti climatici sono stati sottovalutati. È tardi intervenire adesso?

«Soprattutto nel dopoguerra, dagli anni '50 agli anni '80, c'è stato un boom edilizio che, nonostante l'apparente rigidità dei piani urbanistici, ha trasfigurato il Paese. E dunque oggi il controllo e la prevenzione sono difficilissimi. È per questo che i nuovi piani urbanistici devono mettere al primo posto la messa



in sicurezza del territorio. E questo va supportato con un piano nazionale: l'«Italia sicura» di Renzi andava in tal senso, come pure mi pare il «Proteggi Italia» del primo governo Conte».

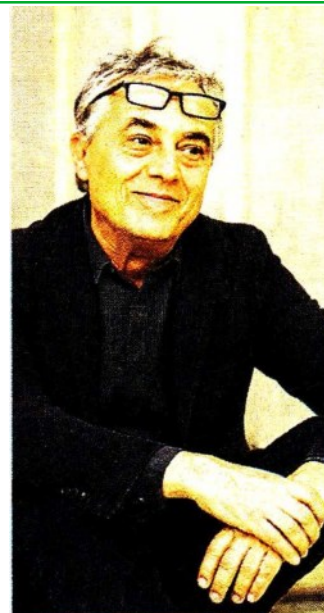
I soldi ci sarebbero: 11 miliardi di euro disponibili per interventi di cura del territorio ma ne spendiamo solo il 10 per cento.

«Penso che la ministra Paola De Micheli, ex commissaria alla ricostruzione, abbia tutti gli strumenti per varare un piano all'altezza».

Ma i cittadini, oltre che con il monitoraggio diffuso, possono contribuire in qualche modo?

«Sì, puntando sul legno. E curando meglio il territorio boschivo, che in Italia occupa il 40% del territorio. E non dimentichiamo che il legno è un materiale di costruzione anti-sismico ed ecologico. Siamo un Paese di boschi, il legno dovrebbe diventare la nostra materia prima». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GIANLUCA DI IORIO

LE NOVITA' DEL DECRETO FISCO ALL'ESAME DELLA CAMERA

In arrivo sconti sulla Tari e detrazioni sulle ripetizioni

19%

L'ipotesi di detrazione sulle ripetizioni per i figli minorenni Tetto Isee 50mila euro

ROMA

Tassa sui rifiuti meno pesante e ripetizioni private detraibili dall'Irpef: sono le ultime novità che potrebbero entrare nel Decreto fisco all'esame della Commissione Finanze della Camera che ieri sera, intanto, ha dato via libera alle modifiche per il rilancio dei Piani individuali di risparmio (Pir) eliminando alcuni paletti previsti sinora ed introducendo un nuovo meccanismo che punta a favorire gli investimenti nelle pmi.

I due relatori del provvedimento, la presidente della Commissione Carla Ruocco per l'M5s e Gian Mario Fragonelli per il Pd, hanno proposto innanzitutto di prevedere per i comuni l'obbligo di calcolare gli importi della Tari in base all'effettiva «produzione» di rifiuti. La legge attuale prevede infatti che gli enti locali possano prevedere riduzioni tariffarie alle abitazioni con un unico occupante o a quelle utilizzate solo per le vacanze. La modifica, invece, stabilisce che il comune «prevede» uno sconto nei casi in cui si verifichi una produzione ridotta di rifiuti. Per quanto riguarda le abitazioni a disposizione per uso stagionale od altro uso limitato e discontinuo, si prevede invece che la tariffa venga fissata «in proporzione alla durata dell'utilizzo».

Per le spese sostenute dalle famiglie per lezioni private e ripetizioni scolastiche dei figli minorenni tenute da docenti titolari di cattedra viene proposta invece una detrazione del 19%. Per accedere a questo beneficio occorre però che l'Isee sia inferiore ai 50.000 euro. Quindi i relatori propongono di estendere il tax credit anche alle ristrutturazioni alberghiere (credito d'imposta del 30% con un tetto di 200mila euro), di proseguire anche nel 2019-20 con la compensazione tra i debiti fiscali ed i crediti che le imprese vantano nei confronti della pubblica amministrazione, di estendere il sostegno dell'8 per mille alle ristrutturazioni scolastiche e quindi anche di istituire un fondo per la sicurezza dell'edilizia scolastica. Per aumentare i controlli sulle attività commerciali «mordi e fuggi» e contrastare il rischio di raggiri dell'imposizione tributaria viene invece proposta l'istituzione di appositi nuclei della Gdf.

Un altro emendamento prevede che sussidi occasionali, erogazioni liberali e benefici di qualsiasi genere, concessi dal datore di lavoro per rilevanti esigenze personali o familiari del dipendente, o a favore di lavoratori residenti nei comuni interessati da eventi eccezionali, vengano esclusi dalle tasse dall'Irpef. Un emendamento del governo, infine, stanza 180 milioni di euro per gli straordinari delle Forze di polizia e dei Vigili del fuoco, con un'altra proposta di modifica vengono invece esclusi i servizi segreti dall'obbligo di conservare le fatture elettroniche relative alle prestazioni. P. BAR. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«La Provincia non ignori il risultato della consultazione»

Manica e Olivi (Pd)

I consiglieri provinciali: rispettiamo il verdetto di Comuni e residenti

ROVERETO. «La balotazione sulla Valdastico dimostra che è un'opera inutile, dannosa, non condivisa e non voluta». Queste le parole di Alessio Manica, consigliere provinciale del Pd, dopo la consultazione popolare di domenica. «Una cosa è ormai certa - ha detto Manica - a volere il collegamento della Valdastico in Trentino sono rimasti solo Fugatti e la sua Giunta, arrogantemente arroccati sulla loro posizione, incapaci di dare ascolto al territorio, alle amministrazioni locali ed anche alle categorie economiche». Piovono quindi le critiche, all'indomani del referendum popolare, contro l'A31: «In questi mesi - ha detto ancora Manica - moltissimi Consigli comunali della Vallagarina e delle Valli del Leno si sono espressi, spesso unanimemente, contro la costruzione del collegamento autostradale della Valdastico. Stessa cosa hanno fatto le associazioni ambientaliste, ed a più riprese anche le categorie economiche datoriali, sia trentine che venete, hanno detto che tra tutte le opere la Valdastico non è certo una priorità». Parole che ribadiscono la posizione già espressa dal Comitato NoA31, e condivise anche da Alessandro Olivi, consigliere provinciale, an-

che lui del Pd, entusiasta dell'iniziativa popolare condivisa dai tre comuni delle Valli del Leno. «Gli abitanti di Terragnolo, Trambileno e Vallarsa - ha detto Olivi - hanno dato tutti una bella dimostrazione di come si esercita la democrazia di comunità, ed il loro pronunciamento diventa ora un punto non aggirabile del dibattito politico ed amministrativo sulla Valdastico e sulla mobilità di un'intera area. Nonostante i maledetti tentativi della giunta di appellarsi alla giustizia o meno di una riga tratteggiata, quei cittadini non si sono infatti espressi contro questa o quella ipotesi di tracciato, ma per preservare i propri luoghi dalla prepotenza insita in una pianificazione confusa e congestionata». Un pronunciamento, quello delle comunità locali coinvolte, che sia Manica che Olivi si augurano venga raccolto dalla Giunta Provinciale. «L'unica cosa che conta - ha concluso Manica - è che la popolazione ha potuto partecipare ed esprimersi, ed ha partecipato e si è espressa nettamente... La giunta Fugatti non perseveri nell'errore di sminuire questa consultazione e questo risultato, perché la partecipazione dei cittadini è sempre un fatto positivo. Ma soprattutto non perseveri nella realizzazione di un'opera inutile sotto il profilo socio-economico e devastante sotto il profilo ambientale. Agli abitanti delle Valli del Leno va un grande grazie». **F.S.**



• Alessio Manica



• Alessandro Olivi



«Il no non ci ferma: la A31 porterà lavoro e sviluppo»

Il presidente della Provincia. Sottolinea la scarsa affluenza (54%) e parla di campagna solo contraria all'opera ma «va colto il tema principale, quello della sensibilità e tutela del territorio»

HANNO DETTO



Secondo il progetto della concessionaria non ci sono problemi di carattere ambientale

Maurizio Fugatti

GIANCARLO RUDARI

ROVERETO. Ok: passi che la consultazione popolare nelle Valli del Leno per dire sì o no alla autostrada A31-Valdastico (i contrari hanno superato il 93% con un'affluenza del 54,6%) non abbia alcuna valenza ufficiale, ma un'indicazione chiara e netta ai palazzi del potere è arrivata. E la risposta, altrettanto chiara e net-

ta, è «noi andiamo avanti, la Provincia non si può fermare... Eppoi non dimentichiamo che Rovereto e la Bassa Vallagarina hanno bisogno di sviluppo che, sono convinto, porterà la Valdaistico... » Lo dice il presidente della giunta provinciale Maurizio Fugatti all'indomani del voto di domenica a Terragnolo, Trambileno e Vallarsa sottolineando un risultato scontato («tre mesi di campagna contro senza alcuna voce favorevole, ciò non è corretto; una campagna irrispettosa sul piano istituzionale con disegni del tracciato non corrispondenti alla realtà») e una scarsa partecipazione al voto («con un tema così fortemente territoriale mi aspettavo una percentuale di votanti attorno all'ottanta più o meno...»).

Positiva la mobilitazione

«C'è da dire comunque - aggiunge Fugatti - che quando la gente si mobilita e partecipa anche a questo tipo di consultazioni va bene. E noi come amministratori non possiamo non tenere presente la sensibilità e la preoccupazione ambientale. Ma nello stesso tempo vorrei ag-

giungere che la società concessionaria ha presentato al ministero un progetto (del quale non disponiamo ancora copia) che esclude, così mi si dice, problematiche di tipo ambientale. Un progetto che andremo a spiegare nei territori interessati al passaggio della Valdastico facendo presente i vantaggi che porta un collegamento diretto con il Veneto». Ma è davvero un'opera così importante e necessaria? Come l'ipotizzato tunnel del Baldo? «Primo: non possiamo dire di no per questioni politico-amministrative ad un accordo sottoscritto da altri tra Stato, concessionaria e territorio. Dovremmo esserci semmai forti motivazioni ambientali, che mi sembra non vederne, per opporsi a quest'opera. Secondo: a noi stanno a cuore lavoro e sviluppo che portano anche le infrastrutture. Così sarà sia con l'uscita a sud di Rovereto della Valdastico con il tunnel sotto il Baldo... Provi a chiedere ai disoccupati della Vallagarina se vorrebbero o no il collegamento Avio-Malcesine» conclude il presidente Fugatti.





• Elettori di Terragnolo al voto con il sistema della "balotazione" (pallina bianca e nera) per dire sì o no alla Valdastico (F. Matteo Festi)

«Opera costosa ed enorme danno per l'ambiente»

Coordinamento NoA31
Stoffella sottolinea le ripercussioni negative sulle Valli del Leno

FILIPPO SCHWACHTJE

ROVERETO. «Un costo altissimo: tre miliardi di euro per realizzarla e più di 8 milioni di metri cubi di materiale di scarto, sufficienti a riempire quasi quattro volte il bacino della diga di San Colombano, per costruire un'opera che sarà solo un danno per l'ambiente»: alla luce dei risultati della consultazione popolare, Massimo Stoffella, aderente al coordinamento "NoA31", interviene per esprimere alcune sue considerazioni in merito al referendum e, più in generale, all'intera opera. In primo luogo Stoffella ha affrontato il tema dei risultati delle elezioni provinciali dello scorso anno che sancirebbero, secondo il presidente della Provincia, il beneplacito della popolazione al progetto, inserito nel 2018 nel suo programma.

I contrari più dei voti alla Lega

«Sono 840 i voti ottenuti da Fugatti nelle Valli del Leno alle elezioni provinciali del 2018 - ha scritto Stoffella - mentre nella consultazione popolare i voti contrari al passaggio dell'A31 sono stati 1486, quindi gradiremo che quando si parla di Valdastico ci fosse sempre una precisazione attaccata, ovvero: "anche se le Valli del Leno sono nettamente contrarie". La consultazione chiedeva "Sì" o "No" all'attraversamento, che l'auto-

strada passi un chilometro su o giù o in galleria o su ponti non cambia, sempre attraversamento è». Approfondito da Stoffella anche il discorso monetario: «L'autostrada costerebbe 3 miliardi e dovrebbe avere una concessione che dura 25 anni, facciamo la divisione, sono 120 milioni di euro l'anno. Quindi in quel periodo bisognerebbe pagare l'opera e guadagnarci, facciamo un raffronto semplice: l'A22 (dati di bilancio 2018) ha molto più traffico della Valdastico, in quanto convoglia la parte ovest e sud della nazione, ebbene, l'utile di esercizio del 2018 è stato 68 milioni di euro. Come possono dire che l'A31 si ripagherebbe con le tariffe?». Stoffella ha poi citato anche i numeri, molto importanti, relativi ai materiali di scarto che deriverebbero dai lavori: ben 8 milioni di metri cubi, praticamente 4 volte l'intera capienza del bacino della diga di San Colombano per fare un paragone. «Terragnolo, Trambileno e Vallarsa - ha scritto ancora Stoffella - hanno detto "No" all'attraversamento delle Valli del Leno di un'autostrada che non rappresenta sviluppo da dare in eredità ai nostri figli, ma solo debito ambientale. In questi giorni infelici in cui vediamo che la nostra nazione frana ovunque - ha concluso Stoffella - o che rimane sott'acqua, c'è ancora qualcuno che pensa alle autostrade senza averne la minima condizione di causa, che pensa ad uno sviluppo falso che non è condiviso dalle giovani generazioni».



• Massimo Stoffella



Le rivelazioni dopo il devastante incendio del febbraio 2012
 Gli investigatori: «Ma non risultano richieste estorsive al gruppo»

Tirato in ballo anche Grigolin «Anche loro pagano i clan»

Aveva provocato danni per centinaia di migliaia di euro l'incendio che il 10 febbraio 2012 scoppiò alla Fornaci Calce Grigolin di via Bombardieri a Ponte della Priula. Tutta la parte impiantistica venne messa fuori uso. E oggi, a leggere la testimonianza dell'ex collaboratore di giustizia Emanuele Merenda, sembra farsi largo l'ipotesi (dato che al momento non c'è alcuna formale contestazione) che non si trattò di un fatto casuale, ma di un'azione dolosa messa in atto dal gruppo Donadio. «I Grigolin di Ponte della Priula pagano sia Centineo che Donadio», ha messo a verbale Merenda il 9 aprile del 2014, «con quest'ultimo hanno rapporti legati alla loro attività di cemenzeria in cui si rifornisce Donadio senza pagare il valore della merce».

All'epoca le forze dell'ordine e la stessa proprietà escludono che si fosse trattato di un episodio di origine dolosa. E alle stesse conclusioni era arrivata la Guardia di Finanza: «Nelle denunce presentate dagli amministratori della società Grigolin non si danno evidenze di danneggiamenti ovvero fatti riconducibili a potenziali episodi di intimidazione o comunque legati a fatti estorsivi». Ma un altro violento incendio avvenne nel settembre 2015 quando le fiamme si innescarono dal motore di un macchinario, utilizzato come separatore. E un altro incendio scoppiò a Ponte della Priula nel maggio 2017 quando andò a fuoco la sommità di un altoforno.—

G.B.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

I PROTAGONISTI

Le rivelazioni del pentito Merenda che portano fino a Messina Denaro

TREVISO. Dalle oltre 4.000 pagine d'indagine sulle infiltrazioni della camorra nel Veneto Orientale emergono i retroscena dell'inchiesta. Soprattutto dalle parole dell'ex collaboratore di giustizia Emanuele Merenda, in parte comunque considerate inattendibili dagli inquirenti, emergono i collegamenti, tutti radicati nel nord est, delle mafie del sud Italia. Il pentito ha infatti spiegato come anche il super boss Matteo Messina De-

naro avrebbe trovato per qualche giorno rifugio in un'azienda agricola di Salgareda grazie a Vincenzo Centineo, siciliano come lui. E quest'ultimo avrebbe avuto stretti legami con Luciano Donadio, considerato il capo del clan dei casalesi di Eraclea. Tutti nomi che ritornano anche in queste successive dichiarazioni del pentito in merito alle estorsioni e alle richieste di pizzo ad alcune aziende come Cosmo e il gruppo Grigolin.—

