

## Rassegna del 28/11/2019

### ANCE VENETO

28/11/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	15	Consvipo, tre scenari per il futuro Presto assemblea dei soci-sindaci	Chiarini Nicola	1
28/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	6	«Fuori dall'Ance le imprese infiltrate dalla criminalità»	...	3
28/11/2019	Cronaca Del Veneto	2	'Ndrangheta, c'è preoccupazione Imprenditori onesti da tutelare	...	4
28/11/2019	Tribuna-Treviso	21	«Infiltrazioni gravi Rispettare le regole»	...	5

### ASSOCIAZIONI ANCE

28/11/2019	Gazzettino Venezia	3	Il Provveditorato: «Danni in laguna: servono 45 milioni» - Il conto della laguna: ora servono 45 milioni	Brunetti Roberta	6
28/11/2019	Nuova Venezia	3	Scintille in Senato tra Ferrazzi e Zaia «Il Mose sostenuto anche dalla Lega»	M.Ch	8

### SCENARIO

28/11/2019	Arena	9	Ravetto eletto alla guida della Confapi del Veneto	...	9
28/11/2019	Arena	12	Edilizia in deroga, pronte le nuove regole per i privati	Santi Enrico	10
28/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	«Servono leggi e fondi speciali le dighe da sole non bastano più» - Fondi di legge speciale il governo vuole il piano di tutti i lavori	Bottazzo Francesco	12
28/11/2019	Corriere delle Alpi	20	Post Vaia, conclusi 11 interventi su piccole frane e smottamenti - Undici cantieri e 530 mila euro per la sicurezza del territorio	...	14
28/11/2019	Corriere di Verona	9	Valeggio, a giudizio il capo dell'Edilizia Comune parte civile	la.ted.	16
28/11/2019	Gazzettino	2	Zaia e Pd, marea di polemiche - Zaia: «Una tragedia se il Mose non va» Ed è rissa con il Pd	Vanzan Alda	17
28/11/2019	Gazzettino	3	«Con le dighe la marea si sarebbe fermata a 113»	Vanzan Alda	20
28/11/2019	Gazzettino	11	Autostrade, altri viadotti nel mirino dei pm	C.Gu.	22
28/11/2019	Gazzettino	12	Tasse e carte, ecco chi frena lo sviluppo del Veneto - I freni allo sviluppo del Veneto? Tasse, carte e pochi investimenti	Pederiva Angela	23
28/11/2019	Gazzettino Venezia	2	«Il Mose può uccidere il Porto» - Porto, effetto Mose «Torre di controllo per evitare il crac»	Brunetti Roberta	26
28/11/2019	Gazzettino Venezia	3	Le emergenze dei Comuni rivieraschi «Rifare gli argini, sennò è tutto inutile»	...	28
28/11/2019	Gazzettino Venezia	9	Cede il soffitto, terrazza sigillata da agosto Diffida a Insula	Vittadello Raffaella	29
28/11/2019	Gazzettino Venezia	11	Ok del Consiglio L'hotel a 5 stelle in centro si farà - Il Consiglio approva, strada spianata per l'hotel a 5 stelle	Trevisan Elisio	30
28/11/2019	Gazzettino Venezia	11	«Ex ospedale, ci incateneremo ai padiglioni»	Guidone Paolo	32
28/11/2019	Gazzettino Venezia	13	«Un incarico pure dopo l'alt dell'Anac» Nuova scuola, insorge tutta l'opposizione	De Lazzari Mauro	33
28/11/2019	Giornale di Vicenza	10	Mose, con le paratoie alzate le navi restano nella tempesta	Erle Piero	34
28/11/2019	Giornale di Vicenza	16	Crepe e infiltrazioni sotto il ponte dell'A4 - Acqua e distacchi sotto il ponte autostradale	Negrin Nicola	36
28/11/2019	Giorno	7	Sul tetto per prevenire i terremoti «Cosi rendiamo più stabili i palazzi»	L.B.	39
28/11/2019	Mattino Padova	22	Cambio progetto dopo l'appalto Istruttoria Anac su piazza Rabin - Piazza Rabin, l'Anac apre un'istruttoria sul progetto cambiato dopo l'appalto	Malfitano Claudio	40
28/11/2019	Mattino Padova	43	Le ambizioni del Cittadella tra campionato, coppa e il Tombolato da rifare	Zilio Diego	42
28/11/2019	Nuova Venezia	2	Mose e Salvaguardia, patto da 500 milioni Ipotesi bandi per i restauri delle case	Vitucci Alberto	44
28/11/2019	Nuova Venezia	2	Intervista a Andrea Martella - «Il Mose va finito ma non è l'unica opera utile per salvare la laguna»	Vitucci Alberto	46
28/11/2019	Nuova Venezia	3	Provveditore opere pubbliche Cinzia Zincone in pole position - Zincone, ritorno in laguna La dirigente è in pole come nuovo Provveditore	Vitucci Alberto	47
28/11/2019	Nuova Venezia	3	Musolino: «La conca di navigazione non funzionerà mai»	...	49
28/11/2019	Piccolo	2	Lavori per la terza corsia Serracchiani rassicura	...	50
28/11/2019	Sole 24 Ore	9	L'edilizia corre (+3%), patrimonio a 9.500 miliardi	G.Sa.	51
28/11/2019	Sole 24 Ore nòva.tech	36	Edifici intelligenti, ora diventano interfacce digitali - Gli edifici intelligenti diventano interfacce digitali	Rusconi Gianni	52
28/11/2019	Sole 24 Ore nòva.tech	36	Contaminazioni - Enerbrain Retrofit energetico in tempo reale	G.Rus.	54
28/11/2019	Trentino	15	Ponti e viadotti Controlli con il drone - Ponti e viadotti sorvegliati speciali	Fenner Danilo	55
28/11/2019	Trentino	30	«Valdastico no a Terragnolo sì invece lungo la Vallarsa»	M.S.	57
28/11/2019	Tribuna-Treviso	21	Lovo e Semenzato, riciclati 30 milioni della 'ndrangheta - Il faccendiere Lovo e le false fatture Riciclati 30 milioni della 'ndrangheta	Barbieri Giorgio	59

# Consvipo, tre scenari per il futuro Presto assemblea dei soci-sindaci

## Il Comune capoluogo primo azionista, taglio alla spesa della Provincia o chiusura

### Ente storico in pericolo

La sede di proprietà all'Interporto, del «Consorzio per lo sviluppo del Polesine»  
A lato: sopra il sindaco del capoluogo Gaffeo, sotto Piasentini, collega a San Martino di Venezze

**ROVIGO** Partita decisiva per il futuro del Consorzio per lo sviluppo del Polesine (Consvipo) che, entro fine anno, dovrà decidere del proprio futuro. Futuro messo a repentaglio dal mancato versamento dei contributi associativi da parte del maggiore azionista, la Provincia di Rovigo che, detentrica del 45% delle quote, non ha pagato circa 530 mila euro per gli anni 2017 e 2018 e non ha provveduto ai 223 mila per il 2019. Una difficoltà economica, legata allo svuotamento frutto della riforma Renzi-Delrio, denunciata in primis da Marco Trombini, predecessore dell'attuale presidente Ivan Dall'Ara.

Un rebus arduo che, in assenza di percorsi condivisi, ha spinto l'ultimo presidente del Consvipo, Guido Pizzamano, a dimettersi un paio di settimane fa, facendo decadere il consiglio di amministrazione (nel quale sedevano anche Francesco Musco e Anna Osti) e aprendo formalmente la crisi che dovrà essere affrontata dall'assemblea dei soci-sindaci, presieduta da Francesco Siviero. Lui, primo cittadino di Taglio di Po, dovrebbe convocare i colleghi per i primi di dicembre. Si profilano tre opzioni per riempire il vuoto economico e politico lasciato dalla Provincia.

La prima lanciata da Edoardo Gaffeo che, sindaco di Rovigo, propone che il capoluogo trovi un accordo per rilevare larga parte delle quote della Provincia (35%, lasciando a Pa-

lazzo Celio il 10%), divenendo azionista di maggioranza.

Opzione che non persuade tutti i municipi: i sindaci Angela Zambelli (Crespino), Gian Pietro Rizzatello (Costa), Sandra Coizzi (Occhiobello) e Antonio Laruccia (Trecenta) starebbero cercando consenso attorno a un lodo che prevede di abbassare a 50.000 euro forfettari il contributo della Provincia che, in cambio, ospiterebbe gli uffici del Consvipo, una volta venduta la sede dell'ente consortile all'Interporto.

La terza, sostenuta da Vini- cione Piasentini (San Martino di Venezze) e Leonardo Raito (Polesella), entrambi ex Dem passati a «Italia Viva» di Renzi, va verso la chiusura, ritenendo irrimediabile l'agenzia pubblica di programmazione territoriale, fondata nel 1963, a differenza delle altre due opzioni che ritengono possa avere ancora una funzione di servizio al territorio, intercettando fondi e gestendo progetti.

«Mi piacerebbe potesse esserci un salto di qualità — permette Piasentini — ma servirebbero maggiori investimenti in professionalità. La Provincia, dopo la riforma, non ha più funzione di programmazione economica e, con le difficoltà che ci sono nei Comuni, è difficile chiedere ai sindaci sforzi con soldi pubblici per una struttura che, per carità, non ha debiti particolari, ma non produce nemmeno ricavi. Che la partita fosse ormai chiusa lo sostenevo anche da vicepresidente provinciale».

Ma dal mondo economico arriva la voce di **Paolo Ghiotti** che esorta a tenere in vita il Consvipo. «Un soggetto importante nel tessuto economico locale» osserva il costruttore edile polesano presidente regionale di Ance, l'associazione di categoria che ha firmato nel marzo scorso un accordo di programma col Consorzio stesso. Raito è caustico.

«Resta il tema delle risorse — incalza il sindaco di Polesella — Con la Provincia se ne va il socio di maggioranza. Chi

subentra? Forse, se il tessuto economico lo ritiene uno strumento prezioso, la Camera di Commercio potrebbe divenire socio di maggioranza, con onori e oneri. Ma vorrà farlo?».

**Nicola Chiarini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Appello  
Ance**

Il leader  
veneto dei  
costruttori  
edili, il  
polesano  
Ghiotti:  
«Salvate il  
Consorzio,  
serve  
ancora»

**Progetto  
Laruccia**

Il sindaco  
di  
Trecenta  
con altri  
colleghi:  
stop  
a Gaffeo,  
meglio  
ridurre il  
contributo  
di Palazzo  
Celio



**Il presidente Ghiotti****«Fuori dall'Ance le imprese infiltrate dalla criminalità»**

**VENEZIA** «Nell'Associazione dei costruttori non c'è spazio per chi non rispetta le regole». Dopo la chiusura dell'indagine che ha dimostrato la presenza di un clan 'ndranghetista che agiva - vessando gli imprenditori - tra le province di Padova, Treviso e Venezia, interviene il presidente dell'Ance Veneto, [Paolo Ghiotti](#). «L'inchiesta sulla 'ndrangheta - spiega - evidenzia come le infiltrazioni mafiose nei nostri territori siano un fenomeno da non sottovalutare ed estremamente preoccupante. Quello che emerge è una situazione grave per violenza e comportamenti inauditi che rischiamo di inquinare un sistema economico e un tessuto imprenditoriale sano. Come [Ance Veneto](#) lo diciamo in modo chiaro per noi la legalità è un valore fondante e fondamentale. Gli imprenditori di [Ance Veneto](#) sono onesti e queste inchieste mi auguro escludano dal mercato chi non rispetta le regole». Il riferimento, neanche troppo velato, è a Luca De Zanetti, il padovano titolare di un'impresa edile che si ritrova indagato con l'accusa di associazione mafiosa. «Purtroppo il settore dell'edilizia, come tanti altri, attira gli appetiti delle organizzazioni malavitose - prosegue Ghiotti - ma da parte nostra l'attenzione è alta e promuoveremo la cultura della legalità come stiamo già facendo. Agli imprenditori che subiscono minacce dico in modo chiaro che non sono soli: [Ance Veneto](#) è al loro fianco e farà il possibile per tutelarli».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Preoccupato**  
Il presidente  
dei Costruttori,  
[Paolo Ghiotti](#)



# INTERVIENE IL PRESIDENTE DI ANCE VENETO 'NDRANGHETA, C'È PREOCCUPAZIONE IMPRENDITORI ONESTI DA TUTELARE

“L’inchiesta sull’ndrangheta evidenzia come le infiltrazioni mafiose nei nostri territori siano un fenomeno da non sottovalutare ed estremamente preoccupante. Quello che emerge è una situazione grave per violenza e comportamenti inauditi che rischiamo di inquinare un sistema economico ed un tessuto imprenditoriale sano. Come [Ance Veneto](#) lo diciamo in modo chiaro per noi la legalità è un valore fondante e fondamentale. Gli imprenditori di [Ance Veneto](#) sono onesti e queste inchieste mi auguro escludano dal mercato chi non rispetta le regole”. Così il presidente di [Ance Veneto](#), [Paolo Ghiotti](#), commenta le recenti notizie sulle infiltrazioni mafiose in Veneto. “Il Procuratore Cherchi ha fatto un lavoro enorme abbattendo anche il muro di omertà di alcune persone coinvolte e non possiamo che ringraziarlo ribadendo la nostra piena e totale fiducia nella magistratura. Purtroppo il settore dell’edilizia, come tanti altri, attira gli appetiti delle organizzazioni malavitose, ma da parte nostra l’attenzione è alta e promuoveremo la cultura delle legalità come stiamo già facendo. Agli imprenditori che subiscono minacce o pressioni dico in modo chiaro che non sono soli, ma [Ance Veneto](#) è al loro fianco e farà il possibile per tutelarli e dare loro il supporto necessario dove possibile”.



[Paolo Ghiotti](#)



L'ANCE

## «Infiltrazioni gravi Rispettare le regole»

«L'inchiesta sull'ndrangheta evidenzia come le infiltrazioni mafiose nei nostri territori siano un fenomeno da non sottovalutare ed estremamente preoccupante. Come [Ance Veneto](#) diciamo che la legalità è un valore fondante. Queste inchieste mi auguro escludano dal mercato chi non rispetta le regole». Così il presidente di [Ance Veneto](#), [Paolo Ghiotti](#), ha commentato l'indagine sull'ndrangheta.



**Gli interventi  
 Il Provveditorato:  
 «Danni in laguna:  
 servono 45 milioni»**

**Salvaguardia di Venezia: servono 33 milioni per riparare i danni fatti dal 12 novembre in laguna e sul litorale. E altri 12 milioni all'anno, per il prossimo triennio, per far ripartire gli interventi ordinari in laguna fermi ormai da anni, con effetti**

**drammatici. È il conto preparato dal Provveditorato alle Opere pubbliche che ieri, in Senato, ha denunciato l'abbandono in cui versa la laguna, tra lavori fermi, mancanza di fondi e di personale.**

A pagina III

# Il conto della laguna: ora servono 45 milioni

► La stima: 33 per riparare i danni patiti il 12 novembre, altri 12 per i lavori ordinari  
 ► Interventi fermi e carenza di fondi, il Provveditorato: stato di abbandono

**L'ALLARME DELLA DIRIGENTE «NEGLI ULTIMI 5 ANNI NON C'È STATA PIU' MANUTENZIONE, ECCO I RISULTATI»**

**«L'UFFICIO CHE SI DEVE OCCUPARE DELLA SALVAGUARDIA HA 23 PERSONE, MA NE SERVIREBBERO ALTRE 47»**

## LA SALVAGUARDIA

VENEZIA Servono 33 milioni di euro per riparare i danni fatti dal 12 novembre in laguna e sul litorale. E altri 12 milioni all'anno, per il prossimo triennio, per far ripartire gli interventi ordinari in laguna fermi ormai da anni, con effetti drammatici, come ha dimostrato anche il crollo della strada a Pordelio. Ecco il primo conto preparato dal Provveditorato alle Opere pubbliche che ieri, in Senato, ha denunciato l'abbandono in cui versa la laguna, tra lavori fermi, mancanza di fondi (crollati nell'ultimo decennio da 10 milioni a uno e mezzo l'anno) e di personale (dimezzato). Nell'audizione sul Mose in commissione Lavori pubblici al Senato, si è parlato anche di questo. Per la prima volta, dopo il 12 novembre, i funzionari del Provveditorato hanno fatto pubblicamente il punto della situazione.

Con il provveditore facente funzioni, Cinzia Zinconone, c'erano il dirigente dell'ufficio Salvaguardia, Valerio Volpe e l'ingegner Ernesto Luca Iovino. E ai senatori hanno consegnato una nota che riassume bisogni e carenze, anche di personale.

### UN SISTEMA UNICO

«Le opere alle bocche sono solo un pezzo della salvaguardia della laguna» ha esordito Zinconone. «Ma negli ultimi cinque anni non si sono più fatti interventi in laguna! - ha denunciato Volpe - Mentre l'ufficio che si deve occupare della salvaguardia di Venezia ha 23 persone, ma ne servirebbero altre 47. Sono anni che non abbiamo assunzioni di personale. La vigilanza sulla laguna, che è di competenza dello Stato, spetta a questo ufficio. Ma come fare con questi numeri.»

### LA RISONANZA

Si è parlato tanto anche di Mo-

se, con le sue criticità. Tra i senatori c'è chi ha chiesto conto della cosiddetta risonanza, un'oscillazione delle paratoie che a detta di alcuni esperti potrebbe verificarsi in certe condizioni meteo, mettendo a rischio il sistema. «La risonanza non ci risulta - ha rassicurato Zinconone - Sono state fatte verifiche che ci hanno tranquillizzati». Iovino ha aggiunto che nel corso dei test di sollevamento, realizzati in condizioni meteo favorevoli, non si sono verificati fenomeni di risonanza.



## E GLI ALTRI PUNTI CRITICI

Iovino ha invece ammesso i «fenomeni di corrosione che si sono manifestati su steli e cerniere delle paratoie che non dovrebbero esserci. Ma l'opera funzionerà ugualmente, diminuirà la sua vita residua: dureranno 35, 40 anni. Ora stiamo climatizzando i locali e in futuro non ci saranno più questi problemi». L'ultima criticità emersa è quella delle vibrazioni dei tubi. «Si sono verificate nella fase di scarico delle paratoie dall'acqua - ha spiegato Iovino -. Ora si tratta di infittire le staffe per bloccare il tutto. Se le avessimo messe in funzione rischiavamo, in caso di rottura di una tubazione, di allagare tutta la barriera». Rispondendo ai se-

natori Iovino ha anche assicurato che l'innalzamento del mare non sarà un problema.

## RITARDI E SOLDI

Altro capitolo quello dei ritardi dei lavori e dei rapporti con il Cvn. Zincone ha spiegato che parte dei ritardi sono legati alla mancanza di finanziamenti disponibili. «Dopo il commissariamento del Cvn gli amministratori straordinari, sul presupposto della loro natura pubblica, hanno chiesto di superare il meccanismo degli stati di avanzamento lavori (i cosiddetti sal) per i pagamenti. Ma noi questo non possiamo farlo, dobbiamo rispettare le regole della contabilità dello Stato. Questo è il problema che abbiamo ancora. La mancan-

za di liquidità si ripercuote sulle aziende. La produzione è scarsa, quindi ci sono meno sal, meno liquidità. E le difficoltà sono aumentate. Le grandi aziende sono in prefallimento, quelle piccole o medie hanno più difficoltà a resistere in mancanza di liquidità. Noi incalziamo il Cvn perché le cose procedano, ma di più non possiamo fare: l'opera non è stata consegnata allo Stato, è ancora in mano al concessionario».

Tema su cui è tornato anche il presidente dell'Ance Venezia, Giovanni Salmistrari. «La lentezza dei pagamenti è esasperante. Bene la nomina del super commissario, ma vanno evitate sovrapposizioni che ingessino ulteriormente le procedure».

**Roberta Brunetti**



**IL TAVOLO** Un momento del confronto in sede di Comitato a Roma

# Scintille in Senato tra Ferrazzi e Zaia «Il Mose sostenuto anche dalla Lega»

VENEZIA. In ottava commissione (Lavori pubblici) al Senato scintille tra il senatore Pd Andrea Ferrazzi e il governatore Zaia, in audizione con altre istituzioni cittadine. «Il comitato ha dato una risposta molto importante», dice il senatore. «Il governo precedente si era invece guardato bene dal convocarlo. L'inserimento stabile del finanziamento di tutti i Comuni di gronda è fondamentale come il finanziamento stabilizzato di soldi alla città che ora non devono essere mangiati dal Mose, perché la città ha bisogno di manutenzioni diffuse», ha detto Ferrazzi, «bene anche i fondi per i marginamenti ma serve impegno concreto per le bonifiche Sin e quelle di Campalto e viale San Marco». E si rivolge a Zaia: «Presidente, fossi in lei eviterei... la responsabilità del Mose è di tutti e la Lega ha fatto parte di autorevoli governi nazionali che il Mose lo hanno voluto ed è stato spinto dalla Regione». E poi precisa il caso di Orsoni, l'ex sindaco «che a detta di Nordio era in guerra costante con Mazzacurati. Altri hanno avuto destini giudiziari diversi».

Audito in commissione anche il presidente di Ance Venezia Giovanni Salmistrari che si dice soddisfatto del co-

mitatone e degli atti del governo sul Mose. «Attendiamo ora l'effettiva liquidazione, nel breve periodo, delle risorse necessarie a compiere l'ultimo miglio per finire l'opera. Le piccole imprese hanno le competenze e l'esperienza per eseguire i lavori e aspettano solo di essere messe nelle condizioni di farlo. Ance Venezia conferma la massima disponibilità alle Istituzioni per partecipare ai tavoli e a tutti i confronti necessari per raggiungere l'obiettivo entro il termine indicato del 31 dicembre 2021».

Dalla Camera, invece, parla di una nuova epoca per Venezia il deputato Nicola Pellicani. «Si è già iniziato a dar corso alla mozione per Venezia approvata la scorsa settimana in Parlamento, decidendo l'istituzione di un tavolo tecnico per l'aggiornamento della Legge Speciale per Venezia. Il testo base sarà la mia proposta di legge incardinata oggi in Commissione Ambiente alla Camera. Il confronto partirà da questa proposta. Un segnale di attenzione molto importante che consentirà di aggiornare la normativa e di affrontare i problemi della città in modo unitario, il Dossier Venezia». —

M.Ch.



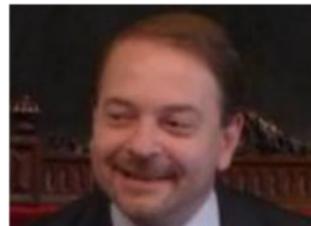
## ASSOCIAZIONI

## Ravetto eletto alla guida della Confapi del Veneto

Manfredi Ravetto, 44 anni, manager nello sport e presidente di RavettoGroup, gruppo scaligero di consulenza e servizi a imprese e professionisti è il nuovo presidente di Confapi Veneto che associa oltre 6 mila aziende, con oltre 87 mila addetti, e una media di 14,46 dipendenti.

A eleggere Ravetto, già al vertice di Confapi Industria & Impresa Verona, è stata l'assemblea delle territoriali che si è tenuta a Padova, che ha eletto anche la giunta composta oltre che da Ravetto, Ivan Palasgo, Apindustria Venezia e Carlo Valerio, Confapi Padova.

«Vogliamo essere sempre più incisivi nelle scelte e nelle politiche in tema di lavoro, fisco, credito e non solo» ha commentato Ravetto, «la nostra Federazione Regionale punta a risultare determinante nel confronto con un sistema politico in forte crisi d'identità e di perdita di consenso. Dobbiamo far sentire forte la voce delle Pmi». ●



Manfredi Ravetto



**SBLOCCA ITALIA.** La Giunta comunale ha approvato la delibera sugli interventi nelle ex aree industriali e in centro

# Edilizia in deroga, pronte le nuove regole per i privati

Le richieste finora arrivate sono 13 e i proprietari devono versare un contributo adeguato al valore dell'immobile ristrutturato

**Enrico Santi**

La Giunta detta i criteri di ammissibilità delle richieste di interventi di ristrutturazione edilizia che possono essere attuati grazie al cosiddetto decreto Sblocca Italia emanato nel periodo del governo di Matteo Renzi.

Per questi lavori, da attuare anche in aree industriali dismesse, è previsto il permesso di costruire anche in deroga alle destinazioni d'uso. La delibera interviene anche sulla determinazione del maggior valore commerciale generato dagli interventi.

Su tali criteri dovranno misurarsi anche i proponenti della riconversione immobiliare del cosiddetto «quadriatero» degli edifici ex bancari di via Rosa e via Garibaldi, di proprietà del fondo Verona Property di cui Cariverona ha le quote di maggioranza. Si tratta di palazzi prestigiosi che saranno trasformati in alberghi e negozi di alto profilo.

Finora le richieste sono 13. In gran parte riguardano real-

tà produttive, dismesse da tempo, lungo viale Piave. «Ma alcune operazioni», fa sapere l'assessore all'edilizia privata e all'urbanistica Ilaria Segala, «sono già in itinere a Borgo Milano e a Borgo Venezia, dove ci sarà una riconversione in piccole attività commerciali».

La prima regola è che l'operatore proponente deve dimostrare di possedere adeguati requisiti di capacità economico finanziaria per portare a termine i lavori. Il cambio di destinazione d'uso non deve in alcun caso comportare un aumento della superficie coperta esistente. «Questa delibera», spiega l'assessore, «ha lo scopo di definire in modo preciso i criteri sulle perizie attestanti l'aumento di valore degli immobili, il cosiddetto surplus economico derivante dal cambio di destinazione d'uso, come nel caso dell'hotel che verrà costruito in deroga in centro storico. Ovviamente anche le zone di intervento sono rilevanti dal punto di vista del peso economico dell'operazione».

Gli interventi sono assogettati al pagamento di un contributo straordinario di urbanizzazione. «Il maggior valore generato dagli interventi», sottolinea l'assessore, «dovrà essere predeterminato con perizia giurata da parte del proponente, tenendo conto del mercato immobiliare. La perizia, poi, sarà sottoposta a verifica dagli uffici comunali competenti che dovranno verificare i criteri metodologici e estimativi, o, in caso di impedimento, dall'agenzia del Demanio con spese a carico del proponente».

Il contributo straordinario che i privati sono tenuti a versare nelle casse comunali, inoltre, sarà determinato di volta in volta dal Consiglio comunale. «Ma», evidenzia l'assessore all'edilizia privata, «non dovrà essere inferiore al 50 per cento di maggior valore generato dagli interventi su aree o immobili in variante urbanistica, in deroga o con cambio di destinazione d'uso». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'assessore Ilaria Segala

Un operaio al lavoro in un cantiere edile. Palazzo Barbieri ha dettato i criteri di ammissibilità

IL DIBATTITO

«Servono leggi e fondi speciali  
le dighe da sole non bastano più»

di Francesco Bottazzo

a pagina 2

# Fondi di legge speciale il governo vuole il piano di tutti i lavori

Parte l'iter alla Camera. Le ipotesi sul finanziamento  
Martella: non solo Mose, da oggi anche opere diffuse

**VENEZIA** La caccia ai fondi è cominciata. Fosse stato per il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli i soldi di legge speciale si sarebbero già dovuti ripartire a seconda degli interventi subito cantierabili e non in base agli altri parametri, quali la popolazione e il territorio. Poi la ripartizione ha seguito il criterio tradizionale, ma sono state poste le basi della nuova Legge speciale per Venezia, anche perché il governo dovrà rispondere a Regione e Comune che chiedono complessivamente trecento milioni all'anno fino al 2030. Che sia riscritta, o aggiornata poco cambia, l'importante, sottolinea il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Andrea Martella, è che sia passata l'idea che il Mose non è un'opera unica, ma che accanto sono necessari gli interventi di salvaguardia della laguna, della città e dei suoi abitanti. «Una svolta che ci fa cambiare prospettiva», sottolinea. Il problema però restano le risorse, del resto anche martedì il sindaco Luigi Brugnaro ha evidenziato come con l'inizio dei lavori del Mose i fondi di Legge speciale siano diminuiti passando da una media di 143 milioni, a una di 16/18 all'anno.

Troppo pochi per la specificità della città, tanto che il governo ha deciso per il 2020 di aggiungere ai 40 milioni di euro già previsti, altri sessanta. Ma comunque la distanza da colmare rimane particolar-

mente ampia. «Adesso si parte dalla mia proposta di legge speciale già incardinata alla commissione Ambiente alla Camera — spiega il deputato pd Nicola Pellicani — Bisogna dare un'impronta federalista e metropolitana, responsabilizzando il Comune. Sarà l'occasione per studiare forme di autonomia impositiva per garantire flussi di finanziamento adeguati e costanti». Perché pensare che lo Stato stanzi tre miliardi in dieci anni per Venezia è un'utopia. Negli anni furono diverse le proposte di revisione presentate, nella scorsa legislatura furono addirittura cinque: dall'ex ministro Renato Brunetta a Martella, Felice Casson, Ennio Fortuna e Corrado Callegari. Tutte puntavano sul decentramento delle competenze (martedì il sindaco ha ricordato l'emendamento dell'attuale sottosegretario alla presidenza del Consiglio per il passaggio dei poteri dell'ex magistrato alle Acque alla Città metropolitana ancora disatteso) e sugli strumenti finanziari per trovare i fondi. Dal ticket sulle crociere e sul turismo (che però nel frattempo è già stato fatto con altre finalità), alle accise sui carburanti prodotti a Venezia, fino al mantenimento sulle imposte raccolte sul territorio per garantire un flusso continuo di risorse. «E' prematuro parlarne ora — sottolinea il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta — intanto abbiamo dato una risposta im-

portante, va fatta una valutazione complessiva che non riguarda solo Venezia ma anche tutti i comuni circostanti, a cui per la prima volta sono stati ripartiti i fondi». Le due commissioni su Mose e Legge speciale serviranno proprio per questo, soprattutto quella che riguarda la parte finanziaria. Si partirà, secondo lo schema del governo, dalla ricognizione degli interventi da fare, stabilendo le priorità. E da qui partiranno stanziamenti e ripartizioni. Proprio per questo Ca' Farsetti sta rielaborando il dossier presentato al Comitato, evidenziando la necessità dei cantieri diffusi che possono mettere al sicuro il centro storico: dall'innalzamento «dei muretti», come li definisce il sindaco, agli interventi idraulici. «Devo dare delle risposte — ha detto Brugnaro — Alla signora che ha perso quattro lavatrici in 4 anni devo poter dire che non succederà più». E il premier, colpito dalla diminuzione dei finanziamenti negli anni, si è preso l'impegno di garantire un flusso di risorse costante. Per questo il Comune ha chiesto che i finanziamenti previsti fossero appostati in un unico decreto, pur prevedendo l'erogazione annuale.

Francesco Bottazzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Sott'acqua** Il sindaco ha chiesto 150 milioni all'anno al governo

## Post Vaia, conclusi 11 interventi su piccole frane e smottamenti

Undici cantieri per una maggior sicurezza. Si sono chiusi nelle settimane scorse alcuni piccoli interventi della Provincia, per la sistemazione di piccole frane e smottamenti superficiali che erano emersi subito dopo la tempesta Vaia. I tecnici sono intervenuti tra Alpago, Comelico e Agordino. A PAG. 20

ENTE PROVINCIA

# Undici cantieri e 530 mila euro per la sicurezza del territorio

Terminati gli interventi per la sistemazione delle piccole frane causate da Vaia. Operai al lavoro a Livinallongo, Chies, Tambre, Santo Stefano e San Pietro

**A Zoppè è stato fermato lo smottamento che minacciava la strada provinciale**

**BELLUNO.** Undici cantieri per una maggior sicurezza. Si sono chiusi nelle settimane scorse alcuni piccoli interventi sul territorio provinciale, per la sistemazione di piccole frane e smottamenti superficiali che erano emersi subito dopo la tempesta Vaia. I tecnici del settore Difesa del Suolo sono intervenuti tra l'Alpago, il Cadore e l'Agordino.

La missione della Provincia - sottolinea il consigliere Massimo Bortoluzzi - è dare sicurezza a tutto il territorio e non trascurare neppure i più piccoli problemi. «Anche perché intervenire su quella che oggi è una frana limitata significa risparmiare risorse ed evitare che il fenomeno possa aggravarsi».

«Si tratta di operazioni in alcuni casi minime, semplici riprofilature di scarpate o posa di reti metalliche», prosegue il consigliere delegato alla Difesa del Suolo, «ma comunque importantissime per le comunità locali, perché vanno a risolvere fenomeni di dissesto.

Si tratta del primo step di una serie di interventi commissariali inseriti nella ricostruzione post-Vaia, eccetto un intervento eseguito in somma urgenza con fondi provinciali derivanti dai canoni idrici.

La somma complessiva di spesa degli undici cantieri di messa in sicurezza si aggira sui 530 mila euro. L'intervento più consistente, chiuso prima della nevicata dei giorni scorsi, è quello di Davedino (in Comune di Livinallongo), dove l'unica via di accesso alla frazione era stata interessata da una frana. Il ripristino delle condizioni di sicurezza della carreggiata e il consolidamento del versante hanno visto un investimento con fondi propri da parte della Provincia di circa 250 mila euro.

Altri due interventi sono stati portati avanti a Chies d'Alpago, per un valore di circa 60 mila euro. Si tratta di una sistemazione in località Alpaos (con impianto di strutture metalliche di contenimento di una scarpata) e di una stabilizzazione di versante in località Codenzano. I tecnici sono intervenuti anche a Tambre, località

Sora Lavina, per sistemare una frana superficiale che minacciava la strada di accesso a un'abitazione, a monte del torrente Borsoia.

Tre le operazioni condotte a Santo Stefano di Cadore: lavori di drenaggio superficiale hanno consentito di risolvere una piccola frana a Costalissio e di sistemare un dissesto che insisteva su piazza Santissima Trinità, mentre in località Casada è stato ripristinato un versante dove stava iniziando un piccolo movimento franoso.

A Zoppè la Provincia ha sistemato la frana che minacciava la strada provinciale e il monumento ai caduti; inoltre, in località La Vara ha realizzato una struttura contenitiva in pietrame e legname per eliminare un dissesto superficiale.

A San Pietro di Cadore il cantiere è stato più consistente: per eliminare la frana di via San Pietro, è stato necessario costruire una gabbionata, con tanto di intervento di drenaggio. Infine, a Gosaldo, in località Renon, è stata posata una rete metallica per ricomporre uno smottamento. —





Zoppè: in alto i lavori a La Vara, sotto quelli in difesa della provinciale

**Altri tre imputati nei guai**

## Valeggio, a giudizio il capo dell'Edilizia Comune parte civile

**VALEGGIO** (*la.ted.*) Abuso d'ufficio e turbativa d'asta sono le due accuse di cui, a vario titolo, dovranno rispondere al banco degli imputati davanti al Tribunale collegiale un funzionario del Comune di Valeggio e tre imprenditori finiti con lui sotto inchiesta. Per tutti e quattro, ieri mattina, a sancire il rinvio a giudizio è stato il giudice per l'udienza preliminare Paola Vacca, mentre l'amministrazione comunale, nella persona del sindaco di Valeggio, si è costituita parte civile con il legale Paolo Pellicini. A processo sono finiti Ivo Mazzi, in qualità di funzionario responsabile dell'Edilizia privata/opere pubbliche per il Comune di Valeggio, e tre rappresentanti di altrettante srl: Edoardo Nolo, Luca Bussola, Alberto Gallo. I fatti addebitati a ciascuno sono piuttosto complessi e risalgono al biennio 2015-2016. Tra i difensori, compaiono gli avvocati Filippo Vicentini, Eugenio Lequaglie e Marina Luchetta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Zaia e Pd, marea di polemiche

► Il caso Mose in Senato. I dem attaccano il governatore. Che replica: io estraneo allo scandalo, loro arrestati

L'audizione al Senato sul caso Mose ha visto andare in scena un duro scontro tra il Pd e Zaia. Il governatore aveva esordito esprimendo i suoi dubbi sull'opera «Funzionerà? Non lo so. Sulla carta dovrebbe, ma rispondo per altri perché non è un progetto nostro. Se funzionerà sarà la più grande opera di ingegneria del paese. In caso contrario sarebbe una tragedia, il più grande spreco della storia». Ma la polemica ha

preso presto il sopravvento. I senatori del Pd sono partiti all'attacco di Zaia che ha replicato, ricordando tra l'altro come nell'inchiesta sullo scandalo Mose lui era indicato come un "ostacolo al malaffare", mentre esponenti di punta di Pd e Fi sono stati arrestati. E ha concluso: «È la prima volta che trovo la polemica in una audizione al Senato, pensavo dovessimo parlare di Mose».

Vanzan a pagina 2

## La difesa di Venezia

# Zaia: «Una tragedia se il Mose non va» Ed è rissa con il Pd

► Il governatore in Senato: «La più grande opera di ingegneria o il più grande spreco della storia. Lo scandalo? Io non c'entro, i democratici sì»

### L'AUDIZIONE

VENEZIA «Quando ho visto la convocazione, ho pensato: ma io cosa posso andare a dire sul Mose? Non è un cantiere nostro». Questo l'esordio del presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, ieri al Senato, dove l'Ottava commissione Lavori pubblici ha tenuto un'audizione "informale" sullo stato di avanzamento delle opere e delle attività relative alla realizzazione del Mose. Ed è stato in questa occasione che il governatore, irritato dagli interventi di due senatori del Pd, prima il veronese Vincenzo D'Arienzo e poi il veneziano Andrea Ferrazzi, ha risposto per le rime. Perché era evidentemente da un pezzo che non poteva più di essere associato al malaffare del Mose, con foto postate sui social in cui compare accanto al suo predecessore Giancarlo Galan. finito in manette

nell'ambito della maxi retata di cinque anni fa, con didascalie che ha definito «false». «Bisogna essere dei lazzaroni - ha detto Zaia a D'Arienzo - per pubblicare foto in cui sono accanto a Galan e in cui alzo i pollici in segno di vittoria e dire che si trattava dell'inaugurazione del Mose: era la presentazione del marchio veneto alla Fenice. È scandaloso che autorevoli esponenti del suo partito pubblichino foto di me con Galan e Berlusconi dicendo che eravamo al Mose quando invece era il Passante di Mestre. Io all'inaugurazione del Mose non ci sono andato, nel 2003 non ero in Regione e non avevo incarichi governativi».

### LE ACCUSE

Tutto è partito dall'intervento di D'Arienzo che, addebitando alla Grande Retata del 2014 la principale causa dei ritardi nella costruzione del Mose e auspicando

che la Regione si decida ad avere «un ruolo attivo» nella gestione delle dighe, ha «rimproverato» a Zaia di aver detto di non c'entrare niente con quest'opera mastodontica: «Lei era il vice di Galan». Zaia non ha aspettato la conclusione del giro di domande, gli ha risposto subito: «Nel 2014, quando ci sono stati gli arresti per lo scandalo del Mose, io non ero il vice di Galan, ero il presidente della Regione e le ricordo che nelle 800 pagine dell'ordinanza di custodia cautelare e nelle intercettazioni



io figuravo come "ostacolo al maffare". Ho un unico patrimonio nella vita ed è l'onestà». E ha elencato i principali arrestati politici: «Il sindaco di Venezia che è, o era, vostro, del Pd, così come il vicepresidente del consiglio regionale e autorevoli esponenti di Forza Italia». Tradotto: Orsoni, Marchese, Chisso, Galan.

Zaia e la Lega non c'entrano nulla col Mose? Ma neanche un po', ha detto Ferrazzi: «La responsabilità politica del Mose è di tutti. La Lega ha fatto parte di autorevoli governi nazionali che il Mose l'hanno voluto e spinto politicamente anche da parte della Regione Veneto». Dopodiché Ferrazzi ha sottolineato che Orsoni «a detta del procuratore Nordio non c'entrava nulla con i fenomeni corruttivi ed è stato prosciolto» (in realtà è stato assolto per un contributo in "bianco" del Consorzio Venezia Nuova, mentre per un contributo in "nero" per la campagna elettorale del 2010 è

scattata la prescrizione). Al che Zaia gli ha risposto tirando in ballo l'ex sindaco Massimo Cacciari che, contrario al Mose, in un'intervista aveva dichiarato di non essere stato neanche considerato dall'allora premier Prodi. «È la prima volta - ha detto il presidente della Regione - che trovo la polemica in una audizione in commissione, pensavo dovessimo parlare di Mose».

## I DUBBI

E la polemica è continuata anche fuori da Palazzo Madama, stavolta con i consiglieri regionali veneti del M5s. «Funzionerà il Mose? - ha detto il governatore in audizione al Senato - Non ve lo so dire. Sulla carta dovrebbe, ma rispondo per altri perché non è un progetto nostro. Se funzionerà sarà la più grande opera di ingegneria del paese. In caso contrario sarebbe una tragedia, sarebbe il più grande spreco della storia. Il vero tema è capire quanto si può forza-

re l'innalzamento e che impatto avrà sulla laguna, sul ricambio d'acqua, su come si modificherà l'habitat per i pesci. Va fatto uno studio sulla sostenibilità. La difesa di Venezia non si discute ma dobbiamo avere il giusto equilibrio per il ricambio d'acqua».

Da Palazzo Ferro Fini è arrivata la presa di posizione dei pentastellati: «Zaia sul Mose metteva pure la firma, ma ora non sa nemmeno cosa sia e se funzionerà, lo show è diventato una triste commedia». Intanto, a Palazzo Madama, Zaia ripeteva: «Sul Mose ci sono storie interessanti. C'è chi si chiama fuori da questa partita e ha avuto ruoli importanti, c'è chi parla di Mose ed era nei posti giusti nei momenti giusti quando si decideva, e c'è chi accusa oggi il sottoscritto di non saper nulla. Ma io non so effettivamente nulla, non perché mi lavo le mani, ma perché il dato di fatto è questo».

**Alda Vanzan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I Numeri

# 325

I milioni promessi in Legge di bilancio per finire il Mose

# 60

I milioni in più nel 2020 ai 40 già stanziati per le opere idrauliche

# 119

I milioni di euro per il marginamento di Porto Marghera

# 3

I miliardi chiesti da qui ai prossimi 10 anni da Comune e Regione

**PALAZZO CHIGI**  
**Luca Zaia e**  
**Giuseppe**  
**Conte alla**  
**riunione del**  
**Comitatone**

(foto ANSA)



# «Con le dighe la marea si sarebbe fermata a 113»

►Il provveditore: «Fatta una simulazione ►«Problemi di corrosione e tubi bucati  
Un dolore non aver avuto le barriere» Ora bisogna completare gli impianti»

**«L'INTERVENTO È AL 92 PER CENTO. PER LA LAGUNA SONO STATI SPESI COMPLESSIVAMENTE 13 MILIARDI.» LA RELAZIONE**

VENEZIA «Sì, il Mose sarebbe servito». È Cinzia Zincone, del Provveditorato interregionale alle opere pubbliche, a dire che il disastro del 12 novembre, se le dighe mobili fossero state finite e in funzione, si sarebbe potuto evitare. «Scusate la nota personale, ma è stato un grande dolore», dice la dirigente dell'organismo che fa capo al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. E ai senatori che a Palazzo Madama l'ascoltano durante l'audizione in Ottava commissione, Zincone dà due dati: 187 e 113. Centottantasette sono i centimetri di acqua alta misurati a Punta della Salute nella seconda marea più alta dal 1923 dopo quella del 1966. «Ci fosse stato il Mose avremmo avuto 113 centimetri. E a Pellestrina 116 o 117». Per Venezia e le sue isole sarebbe stata una marea pressoché normale, alta ma gestibile. Non ci sarebbero stati danni alle abitazioni, ai negozi, al patrimonio artistico, ai monumenti. Non ci sarebbe stato il morto. «C'è stata una simulazione del Consorzio Venezia Nuova durante l'evento nella sala del Mose - ha raccontato il provveditore facente funzioni

Zincone - Il Mose sarebbe entrato in funzione tra le 19.43 e le 19.45, quando la marea era a 100 centimetri». Il Provveditorato ne è convinto: con le dighe mobili funzionanti, Venezia si sarebbe salvata.

## I DATI

Certo, spiegare a Roma cos'è una bocca di porto, una conca di navigazione o una cerniera del Mose non è facile. Tant'è che tra i componenti dell'Ottava commissione c'è stato chi ha chiesto di organizzare una lezione esplicativa possibilmente corredata di disegni e video. Ma a quei senatori che hanno espresso dubbi sul funzionamento del Mose (il leghista trevigiano Gianpaolo Vallardi: «Secondo me non funzionerà mai»), il Provveditorato ha risposto che, se funzionerà, si rivelerà più che utile. Anche in caso di innalzamento del medio mare di 20 o 30 centimetri? Le paratoie si alzano per quattro metri - è stato risposto - gli effetti stimati dei cambiamenti climatici ai fini delle dighe mobili non sortiranno problemi. «Il Mose è ufficialmente al 92% di realizzazione - ha detto Zincone - per un costo di oltre 5 miliardi di euro. Ma complessivamente per la laguna di Venezia sono stati spesi 13 miliardi sia come opere complementari al Mose che per la ricostruzione morfologica di velle e barene». Cosa manca per finire il sistema di dighe mobili? Sostanzialmente tre cose, così elencate dal segretario del Prov-

veditorato.

## DA FARE

Primo: «Manca il completamento di tutti gli impianti che per la maggior parte si ritiene di concludere il prossimo anno. Quella degli impianti è una mancanza fondamentale per chiudere le barriere i giorni degli eventi di alta marea. Al momento lavora solo un compressore per bocca di porto e in questa situazione si triplicano i tempi di apertura delle paratoie».

Secondo: «Manca la porta, lato mare, della conca di Malamocco perché una mareggiata l'ha danneggiata. La stiamo rifacendo ma va fatta anche quella lato laguna».

Terzo: «Ci sono delle criticità: corrosione, tubi che si bucano, vibrazioni. Ma sono problemi tecnici facilmente risolvibili e la cui soluzione non è richiesta immediatamente». Quanto alle cerniere del Mose, il Provveditorato ha chiarito che sono stati usati i materiali previsti dal progetto, solo che per un problema di climatizzazione si è verificato questo problema. Effetti? Anziché 50 anni, ne dureranno 35-40.

Poi c'è il problema dei rapporti con i commissari del consorzio Venezia Nuova, il concessionario dello Stato per la realizzazione del Mose. Ed è un cane che si morde la coda: le aziende hanno mancanza di liquidità e c'è scarsa produzione di lavori, così i soldi non arrivano e senza soldi i cantieri non vanno avanti.

**Alda Vanzan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**PROVEDITORE Cinzia Zincone**

# Autostrade, altri viadotti nel mirino dei pm

**LA SOCIETÀ RASSICURA:  
«DOPO IL CROLLO  
DEL PONTE MORANDI  
ABBIAMO FATTO  
MOLTO SUL FRONTE  
DELLA SICUREZZA»  
L'INCHIESTA**

MILANO Terzo filone d'indagine sui viadotti controllati da Autostrade per l'Italia. Il fascicolo, al momento a carico di ignoti, è stato aperto per omissione di lavori in costruzioni che minacciano rovina e l'inchiesta è collegata alla chiusura parziale della A26 per il «grave stato di deterioramento con pericolo di rovina» rilevato dai consulenti della procura sui ponti Fado e Pecetti, i viadotti liguri su cui Aspi sta effettuando controlli da lunedì notte. Ma nella lista potrebbero entrare anche il Sori, il Veilino (sulla Salaria tra Micigliano e Posta, in provincia di Rieti) e il Letimbro.

## PIANO DI MANUTENZIONE

A dare il via alle indagini sono state le segnalazioni dei consulenti, che avrebbero riscontrato come sotto l'impalcato dei viadotti vi sia uno stato di corrosione del cemento elevato, un'analisi che non coincide con i voti (40 su un massimo di 70) assegnati dai tecnici di Spea fino a giugno. Gli investigatori della guardia di finanza hanno acquisito i progetti del Fado e del Pecetti per verificare se l'opera costruita corrisponda a quella realizzata, così come sarebbe avvenuto per

il Paolillo (A16 in Puglia). Controlli verranno fatti anche su tutti gli altri diciotto viadotti nel mirino della procura. Dall'indagine sui falsi report, che vede indagare una ventina di persone tra dirigenti e tecnici di Aspi e Spea, era già emerso che il Paolillo non corrispondeva al progetto originario. Ma sui paventati rischi delle infrastrutture la società replica: «Mi sento di assicurare i viaggiatori ricordando ciò che abbiamo fatto in questo anno dopo la tragedia del ponte Morandi», dice l'amministratore delegato di Autostrade Roberto Tomasi, ricordando che «attualmente le opere sono analizzate da società di ingegneria terze individuate sul mercato» per poter dare «la piena confidenza ai cittadini della sicurezza delle nostre infrastrutture». Spiega il manager: «Da ottobre 2018 abbiamo avviato una profonda analisi delle nostre opere, con soggetti esterni che hanno riverificato le 1.943 infrastrutture della nostra rete». Anche se questo può «evidenziare difformità rispetto ai risultati dei controlli precedenti». Inoltre «insieme al ministro delle Infrastrutture abbiamo analizzato il piano degli interventi sulla rete» e accelerato attività di manutenzione che erano previste negli anni futuri. Le abbiamo anticipate perché ritenevamo necessario dare un segnale ai cittadini», sottolinea Tomasi. «Abbiamo definito un piano di manutenzione da 360 milioni» per effetto del quale sono stati pianificati interventi «su circa 300 opere».

**C.Gu.**



**Il viadotto Pecetti**



L'indagine

Tasse e carte, ecco chi frena lo sviluppo del Veneto

Angela Pederiva

# I freni allo sviluppo del Veneto? Tasse, carte e pochi investimenti

► Ricerca di Swg-Unioncamere fra imprese e cittadini ► Banda larga e autonomia strategiche per 8 su 10 «Semplificare la burocrazia, sostenere l'innovazione» «Opere, priorità a terza corsia A4 e Pedemontana»

**RISSO: «IL TERRITORIO È ARRABBIATO PERCHÉ LO STATO LO TRASCURA»**  
**POZZA: «MA A DIFFERENZA DELLA FRANCIA QUI NIENTE GILET GIALLI...»**  
**L'INDAGINE**

VENEZIA Troppe tasse, eccessiva burocrazia, pochi investimenti. Sono questi i tre principali freni alla corsa di quella che invece vorrebbe ancora essere la locomotiva d'Italia, secondo i risultati dell'indagine che Unioncamere Veneto presenterà domani a Monastier di Treviso. «Ne esce la fotografia di un territorio arrabbiato con lo Stato, ritenendo che abbia contribuito poco e male al suo sviluppo e che la crescita registrata in questi anni sia il frutto solo della volontà e dell'impegno delle proprie imprese e delle amministrazioni locali», sintetizza Enzo Risso, direttore scientifico dell'istituto di ricerca.

**GLI OSTACOLI**

Sulla base delle interviste realizzate a 400 imprenditori e a 966 cittadini, emerge una percezione di moderata positività rispetto alla situazione veneta e aziendale. Benché l'economia venga considerata in peggioramento negli ultimi cinque anni, le ditte sembrano reggere l'urto, tanto che sia dal campione aziendale che dalla platea generale provengono segnali di fiducia in un possibile miglioramento. Viene però evidenziato il bisogno di

cambiamenti, rispetto agli ostacoli che occorre superare e che le imprese elencano in quest'ordine: burocrazia statale (62%), forte tassazione (59%), mancanza di una politica per trattenere i giovani talenti (28%), mancata autonomia regionale (27%), carenza di investimenti infrastrutturali statali (21%), mancanza di una politica nazionale per favorire l'arrivo di investimenti privati (17%), mancata velocizzazione della giustizia (16%), vincoli del patto di stabilità (14%).

Già da questa lista spicca la convinzione che a limitare lo sviluppo siano i fattori nazionali (71%, dato che sale al 77% tra i cittadini), più che quelli locali e internazionali (entrambi raccolgono infatti il 12% delle opinioni). La sensazione è che, quanto agli investimenti dello Stato, il Veneto in particolare sia stato trascurato: lo pensa il 38% di industriali, commercianti, artigiani e professionisti, ma tra i cittadini la quota sale addirittura al 51%, che è anche la stessa percentuale di chi vede per contro un Sud privilegiato. «Evidentemente la crisi ha picchiato più duro sul ceto medio, alzando il livello della preoccupazione per il futuro dei figli e aumentando il tasso di disagio sociale», osserva Risso. «Ma l'Italia è fortunata che noi veneti non siamo come i francesi – sottolinea Mario Pozza, presidente di Unioncamere Veneto – perché siamo in grado di trattenere la nostra rabbia senza farla esplodere come i gilet gialli, incanalandola piuttosto nei tavoli delle richieste che le nostre Camere di Commercio avanziamo ad esem-

pio in materia di innovazione». In questo campo, mancano investimenti in ricerca e sviluppo per il 47% delle imprese interpellate da Swg e nelle tecnologie per il 36%, ma anche nella banda larga (20%), nell'accesso al commercio elettronico (19%) e nella digitalizzazione dei servizi (15%).

**GLI INTERVENTI**

Per sostenere la crescita del Veneto, lo Stato secondo le aziende dovrebbe semplificare la burocrazia (53%), investire sui giovani, sulla formazione professionale e sull'innovazione tecnologica (27%), sostenere le nuove imprese (23%). Tradotto: meno carte, più formazione e tecnologia, più startup, ancora prima che sbloccare i piccoli cantieri (12%), abbassare i costi dell'energia (10%), incentivare la produzione green (10%). Quanto invece alle grandi opere, per il 35% è prioritario terminare la terza corsia della A4 tra San Donà di Piave e Palmanova e per il 31% il completamento della Pedemontana, mentre la banda larga (27%) supera l'Alta Velocità (22%) e l'asse ferroviario Monaco-Verona (21%). Curiosità: solo il 7% degli imprenditori sollecita l'ultimazione del Mose, ma



va detto che sono stati intervistati a luglio, quattro mesi prima dell'*aqua granda*...

Di sicuro due elementi sono parimenti fondamentali per le imprese: per l'82% è molto o abbastanza strategico sviluppare il più possibile la banda larga per lo sviluppo del sistema economico regionale e per l'81% l'autonomia regionale può incidere molto o abbastanza nella crescita. Su questo i produttori di merci e di servizi si dicono disponibili a fare la propria parte, innovando processi (37%) e prodotti (29%),

introducendo nuove strategie di vendita e di marketing (22%), riducendo i costi di produzione e creando alleanze tra imprese (19%), investendo nell'e-commerce (16%), migliorando il sistema di finanziamento e il controllo di gestione (14%). «Siamo pronti alla sfida – conclude Pozza – e stanchi di sentirci dire che vogliamo scappare dall'Italia: casomai è l'Italia che ci sta isolando, come si è visto in questi giorni con i tagli ai treni verso Torino dopo quelli agli aerei verso Roma».

**Angela Pederiva**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I freni allo sviluppo

### Tasse, burocrazia, pochi investimenti

Pensando alla situazione economica del Veneto, quali sono secondo lei i principali fattori che limitano lo sviluppo? (Possibili 4 risposte)

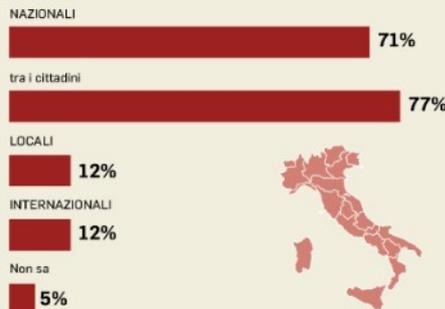


ALTRI FATTORI CON % INFERIORI: La mancata velocizzazione della giustizia, 18%; i vincoli che il patto di stabilità impone alla capacità di spesa degli enti locali, 14%; La mancata di una politica forte per lo sviluppo di alleanze tra imprese, 13%; La carenza di servizi qualificati alle imprese, 10%; I dati commerciali internazionali, 9%; altro 4%.

Fonte: Indagine Swg per Unioncamere Veneto

### Sono i fattori nazionali a limitare lo sviluppo soprattutto

Secondo lei, i principali fattori che limitano lo sviluppo economico veneto sono soprattutto fattori...



### Il Veneto è trascurato dallo Stato

Secondo lei, sempre considerando gli investimenti dello Stato, il Veneto in particolare è stato:



**NO AL RICORDO DELL'OLOCAUSTO, POLEMICA A SCHIO**  
 “No” in consiglio comunale alla mozione Pd per la posa di **pietre d'inciampo** dove risiedevano i morti nei lager: bufera a Schio  
 Per il centrodestra si rischia «nuovo odio»

## Domani a Monastier

### Imprese e autonomia a confronto con Zaia

TREVISO Il convegno “Il Veneto di domani: i freni allo sviluppo”, promosso da Unioncamere, si terrà domani alle 15 nella sede di Texa in via Vallio 15 a Monastier di Treviso. Interverranno Mario Pozza, Roberto Marcato, Enzo Rizzo e le aziende Texa, Maschio Gaspardo e Grafica Veneta. Il professor Mario Bertolissi affronterà il tema “Verso l'autonomia: le prospettive”. L'incontro si chiuderà con l'intervista di Roberto Papetti, direttore del *Gazzettino*, al governatore Luca Zaia.



**-4,2%**  
in calo il settore  
dei mezzi  
di trasporto

**CODE** Sull'autostrada Venezia-Trieste



**PRESIDENTE**  
**Mario Pozza**



**DIRETTORE SCIENTIFICO**  
**Enzo Riso**

# «Il Mose può uccidere il Porto»

► Il presidente Musolino al Senato: «Senza un piano su misura in autunno perderemmo il 60% del traffico»

Serve un piano per salvare il porto che rischia di essere la «prima vittima del Mose». Lo afferma il presidente dell'autorità portuale, Pino Musolino, ieri in udienza al Senato. Per il presidente se non ci si organizzerà con un centro di gestione del traffico, gli scali lagunari rischiano di morire. «E io non voglio essere il commissario liquidatore dei porti di Venezia e Chioggia», ha ammonito Musolino che ha spiegato ai senatori quali saranno gli effetti del Mo-

se, una volta entrato a regime, insistendo sulla necessità di minimizzare le interferenze delle future chiusure delle paratoie, che nel periodo autunnale potrebbero fermare il porto al 60 per cento. La soluzione: una sorta di torre di controllo del traffico che, sulla base delle previsioni meteo e degli arrivi, rallenti o acceleri le navi per ridurre al minimo l'impatto.

**Brunetti alle pagine II e III**

## Dopo il Comitato

# Porto, effetto Mose «Torre di controllo per evitare il crac»

► L'appello del presidente Musolino in commissione Lavori pubblici del Senato

► «In autunno avremmo il terminal chiuso al 60 per cento: necessarie regole ad hoc»

«SARÀ FONDAMENTALE UN RICONOSCIMENTO LEGISLATIVO DELLA NATURA REGOLATA DEL NOSTRO PORTO COME AVVIENE PER ROTTERDAM»

«SERVE UNA STRUTTURA DI CONTROLLO DEL TRAFFICO CHE SULLA BASE DI PREVISIONI METEO E ARRIVI RALLENTI O ACCELERI LE NAVI»

### LA VOCE DEL PORTO

VENEZIA Il porto rischia di essere la «prima vittima del Mose». Se non ci si organizzerà con un centro di gestione del traffico, come fanno gli altri porti «regolati» del nord, gli scali lagunari rischiano di morire. «E io non voglio essere il commissario liquidatore dei porti di Venezia e Chioggia» ha ammonito il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, ieri in audizione davanti alla Commissione lavori pubblici del Senato. Conciso, ma efficace, Musolino ha spiegato ai senatori quali saranno gli effetti del Mose, una volta entrato a regime, insistendo sulla necessità

di minimizzare le interferenze delle future chiusure delle paratoie, che nel periodo autunnale potrebbero fermare il porto al 60%. La soluzione: una sorta di torre di controllo del traffico che, sulla base delle previsioni meteo e degli arrivi, rallenti o acceleri le navi per ridurre al minimo l'impatto.

### LA TORRE DI CONTROLLO

«L'Autorità portuale non ha competenza sul Mose - ha preteso il presidente - Venezia è il primo beneficiario, ma il porto è la prima vittima. Con le due bocche di porto chiuse a Malamocco e Chioggia saremo l'unico porto al mondo senza accesso al mare». Ed ecco la necessità di un ri-

conoscimento della natura regolata del porto veneziano, che dovrà godere di regole ad hoc e relativi finanziamenti. Musolino ha citato l'esempio dei porti del nord. In particolare «Rotterdam è simile a Venezia: lì hanno creato una torre di controllo dove convogliano le informazioni su



navi, maree, vento e nebbia in modo da avere un centro di gestione precisa del traffico. Dobbiamo ottenere garanzie di un riconoscimento legislativo per avere anche noi questi strumenti, visto che siamo un porto speciale».

### STOP DAL 60% AL 10%

Il presidente ha portato anche dei dati sul futuro del porto, con il Mose in funzione. «Nel periodo autunnale, in assenza di un centro di gestione del traffico, avremo il porto chiuso al 60%. Un tempo proibitivo che ne decreterebbe la morte. Ma con un lavoro di coordinamento, di scambio di informazioni tra tutti i soggetti coinvolti, riusciremmo ad abbassare il tempo di incidenza al solo 10%, che è assolutamente accettabile, direi fisiologico in un porto. Capite da queste percentuali che una pianificazione del traffico, sulla falsariga di quello che avviene a Rotterdam, sarebbe una soluzione funzionale, al netto dell'utilizzo della conca di navigazione».

### LA CONCA SBAGLIATA

Altro tema caldo, questo della conca, che Musolino ha riassunto ai senatori. Costata 653 milioni di euro, doveva garantire l'ingresso delle navi anche con la bocca di Malamocco chiusa. Ma «non entrerà mai in funzione» ha denunciato il presidente. Troppo piccola, disallineata, per entrarci i comandanti dovrebbero essere «piloti di formula uno». «Abbiamo

fatto delle simulazioni con la Capitaneria di Porto e i risultati non sono confortanti».

In questo scenario, oltre alla torre di controllo, Musolino ha rilanciato anche la proposta di trasformare la piastra realizzata per i cassoni del Mose a Santa Maria del Mare. Invece di ripristinare i luoghi, l'enorme colata di cemento verrebbe adattata per «ricavare due accosti di porto rifugio per superare il problema della conca, recuperando anche i soldi pubblici che sono stati investiti».

### LE ALTRE QUESTIONI

In commissione Musolino ha passato in rassegna anche gli altri nodi aperti. Il mancato dragaggio dei canali portuali, innanzitutto. «Il protocollo fanghi è ancora insabbiato al ministero dell'Ambiente» ha denunciato. Con ricadute drammatiche per l'attività portuale. «Chioggia in particolare versa in condizioni emergenziali, con fondali che dai -7, -8 metri previsti sono arrivati a -6!». E poi la questione delle grandi navi. Musolino ha insistito sulla soluzione Marghera. «Per sistemare le banchine ci vogliono due anni. Ma più si aspetta, più i tempi per una soluzione si allungano». Tante questioni urgenti su cui alla fine il presidente della commissione, Mauro Coltori, si è ripromesso di organizzare un'altra audizione. Tutta da dedicare alle questioni portuali.

**Roberta Brunetti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**PRESIDENTE Pino Musolino**



**ALLARME Con le paratoie chiuse rischio crollo dei traffici**

# Le emergenze dei Comuni rivieraschi «Rifare gli argini, sennò è tutto inutile»

**JESOLO SOTTOLINEA  
L'EMERGENZA DELLE RIVE  
EROSE DAL MALTEMPO  
MIRA PUNTA ALLA ZES  
E CHIOGGIA HA IN SERBO  
«UN NUOVO PROGETTO»**

## LE PROPOSTE DEI SINDACI

Per prima cosa hanno detto "grazie" al Governo che ha sbloccato i fondi. Ma ora i Comuni della gronda lagunare devono passare ai piani d'azione concreti e decidere come spendere nel modo migliore il denaro dello Stato.

Da questo punto di vista Jesolo ha già le idee chiare. «Avviare quanto prima la manutenzione delle rive lagunari per salvare la città», è la proposta-appello che parte dal sindaco Valerio Zoggia, dopo che l'ultima ondata di maltempo ha lasciato il segno su tutto il territorio comunale. Compresa anche l'area di Lio Maggiore, sulla laguna, dove molti argini sono stati erosi o sono collassati. In particolar modo lungo tutto il tratto del margine sud-ovest, una struttura che risale agli anni '70 per il quale i tecnici del Comune stimano danni superiori ai 7 milioni. Danneggiata anche la riva della pista ciclabile lagunare che collega Jesolo con Treviso e inaugurata solo un anno fa, mentre nella zona di Jesolo Paese sono state segnalate delle fessurazioni sulla riva del Sile e del Cavetta. «Si tratta di opere indispensabili - aggiunge il sindaco - e la lista dei danni è già stata presentata al Governo. Chiediamo di chiarire in tempi rapidi le varie competenze, quindi che vengano stanziati le risorse necessarie, circa 10 milioni, il prima possibile». A ribadire il concetto è stato anche l'assessore Otello Bergamo, che martedì ha partecipato a Roma alla riunione del Comitato, illustrando al premier Giuseppe Conte l'elenco dei danni registrati in città. «E' un conto "pesante" - dice Bergamo - e tra le situazioni più preoccupanti c'è proprio quella della laguna, dove l'alta marea ha eroso le rive in di-

versi punti. Del resto, stiamo parlando di una zona in cui da almeno trent'anni non viene effettuata una manutenzione regolare. E' arrivato il momento di intervenire, non solo nell'interesse della nostra città». «Se non sistemiamo i problemi della laguna sul versante jesolano - conclude - gli interventi che verranno realizzati a Venezia o a Cavallino non serviranno a nulla».

## MIRA, IDEA ZES

Il Comune di Mira pensa invece alla zona economica speciale: «La Zes di Venezia venga estesa anche a Mira. I benefici che arriveranno dalla nuova zona speciale saranno un'opportunità di crescita, ma anche una sorta di compensazione per il nostro territorio». È questa la proposta lanciata al Comitato dal sindaco Marco Dori, presente a Roma insieme al vicesindaco Gabriele Bolzoni, in rappresentanza di Mira e dei comuni di Gronda Campagna Lupia e Codevigo. «Ho lanciato la proposta di estendere i benefici della Zes a Mira - spiega Dori - perché in passato questo territorio ha patito anche gli aspetti meno nobili dello sviluppo industriale di Marghera, come le discariche, e questa scelta sarebbe una sorta di compensazione». Intanto 1,8 milioni saranno erogati per gli anni 2018 e 2019 e il Governo si è impegnato ad aumentare le risorse per il 2020: «La mia richiesta è quella di rendere strutturali questi fondi anche per il futuro - spiega Dori - Quanto alle possibili destinazioni, è troppo presto per parlarne. Per noi è la prima volta, quindi attendiamo il decreto per delineare meglio i campi d'intervento».

Il sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro - uscito dal Comitato con la "dote" quasi inaspettata di nove milioni per gli anni 2018-19, e altri 5 milioni 660mila euro all'anno per il quinquennio 2020-24 - il giorno dopo fa sapere che ha in mente «un nuovo progetto per la città che finora non potevamo prendere in considerazione ma, se ci sono i fondi, ritengo molto importante e utile realizzare. Ma prima di annunciarlo ne devo parlare in giunta». (g.bab) (l.gia) (d.deg)



LAGUNA JESOLANA Gli argini erosi del Lio grande



# Cede il soffitto, terrazza sigillata da agosto Diffida a Insula

► Nel complesso degli Alberoni problemi strutturali risolti con il nylon

## LIDO

Un telone di plastica gigantesco per evitare che la pioggia filtri negli appartamenti sottostanti. Può essere una soluzione di fortuna, se non fosse che dall'11 agosto scorso il telone è ancora lì, nel complesso di abitazioni popolari in via degli Alberi agli Alberoni.

E Insula, nonostante i numerosi solleciti e una diffida inoltrata nei giorni scorsi dagli avvocati Augusto Palese e Niccolò Bullo, non è ancora intervenuta, nonostante le promesse che presto ci sarebbe stato un ripristino.

Per gli abitanti diventa difficile affrontare la vita quotidiana in assenza di certezze, perché in questi mesi è la situazione a precipitare.

Tutto è partito dal cedimento del soffitto di un'abitazione a pianterreno, giudicato pericolante in un sopralluogo dei vigili del fuoco durante l'estate.

Così non si è trovata altra strada che sigillare la porta di accesso alla terrazza alla titolare dell'appartamento sopra: il soffitto sarebbe potuto crollare, soprattutto in caso di precipitazioni intense, e così è stato sistemato un telo di plastica come riparo, in tutte le terrazze del condominio, che non godono di condizioni tanto migliori.

La signora Catterina di 82 anni, quindi, è stata privata dello

sfogo all'aperto del suo appartamento, dove asciugava la biancheria e curava le piante. Proprio a lei, sempre in regola con tutti i pagamenti nei confronti del Comune.

Nelle prime settimane di novembre il primo sopralluogo di Insula, che si occupa della manutenzione degli alloggi pubblici. Con l'indicazione di un intervento complessivo da compiere nell'abitazione al pianterreno per ridare l'agibilità alla terrazza.

### I FAMILIARI

«Peccato che la promessa di iniziare i lavori l'11 novembre non sia stata mantenuta - intervengono i familiari di Catterina - anzi ora sia anche peggio».

A dir la verità una ditta, nelle settimane scorse, si è presentata e ha iniziato dei carotaggi del soffitto per valutarne la solidità. Sono stati praticati numerosi fori sulle murature. Che sono stati chiusi, su insistenza dei familiari della donna, con dello scotch per evitare che il calore si disperda tutto. E lì si è bloccato tutto.

«È stata rilevata una situazione grave, che interessa anche i piani sovrastanti. C'è il rischio che l'appartamento, degradato nei mesi, diventi inagibile» protestano i familiari.

E così anche gli avvocati si sono mossi e si sono rivolti a Insula, intimando di provvedere constatata la pericolosità dell'immobile.

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LIDO I teloni sistemati sulle terrazze del condominio



**Mestre**

**Ok del Consiglio  
L'hotel a 5 stelle  
in centro si farà**

Strada spianata per il primo hotel a cinque stelle di Mestre. Il Consiglio comunale ha approvato ieri la dichiarazione di pubblico interesse al progetto delle riconversione dell'ex edificio della Telecom di via Carducci che ospiterà 130 stanze con ingresso sul piazzale del museo M9. Ora si attendono le osservazioni e le controdeduzioni preliminari al via libera definitivo. Nel frattempo il project manager dell'operazione, l'architetto Plinio Danieli, attende che le banche stanzino il finanziamento alla società D Hotels che commissionerà il progetto allo studio M&F Ingegneria e alla Sauerbruch Hutton.

Trevisan a pagina XI

**Il Consiglio approva, strada spianata per l'hotel a 5 stelle**

► Sorgerà al posto dell'ex sede Telecom ► Ora si attendono controdeduzioni tra via Carducci e il Museo del Novecento e osservazioni. Investimento di 35 milioni

**SARÀ IL PRIMO ALBERGO DELLA CATEGORIA IN TERRAFERMA CON 130 CAMERE E INGRESSO SULL'M9**

**LA CITTÀ CHE CAMBIA**

MESTRE Dopo la Giunta e la Municipalità del centro, anche il Consiglio comunale ha detto sì al nuovo hotel di Mestre, il primo a 5 stelle in terraferma che sorgerà al posto dell'ex sede Telecom tra via Carducci e il Museo M9. Con l'approvazione di ieri la strada per la struttura, che comporterà un investimento di 35 milioni di euro, è davvero spianata: ora le procedure prevedono i tempi per le eventuali osserva-

zioni e le controdeduzioni.

**AVVIO DELLA PROGETTAZIONE**

Nel frattempo l'architetto Plinio Danieli, project manager dell'operazione, vorrebbe approfittare per cominciare a realizzare il progetto vero e proprio assieme allo studio M&F Ingegneria di Sandro Favero e allo studio berlinese Sauerbruch Hutton, che ha disegnato l'M9 come Danieli lo ha inventato e quasi portato a termine prima di essere giubilato. Per cominciare, però, manca la lettera con la quale le banche consegnano il finanziamento necessario a DH (D Hotels) e, dopo l'ok del Consiglio comunale (che ha sia adottato l'«Accordo pubblico-privato relativo alla valorizzazione dell'immobile sito in via Carducci 22», sia la variante numero 46 al Piano degli Interventi per modifica-



re la destinazione d'uso da "impianti telefonici" ad "albergo"), dovrebbe essere solo questione di giorni, almeno si spera. Anche perché il Consiglio comunale, con 19 voti favorevoli, 6 contrari e un astenuto, ha attestato «il rilevante interesse pubblico per evitare che l'immobile in oggetto non sia più utilizzato, creando un possibile ambito di degrado» nel cuore di Mestre.

**LE RICHIESTE DEL COMUNE**

Il piano originario prevede una struttura da 130 camere con l'entrata principale su via Pasco-

li e quindi verso l'M9, una piazzetta pubblica verde (con collegamenti pedonali con piazza Donatori di Sangue, Calle Corte Legrenzi, via Poerio e piazza Ferretto) che verrà realizzata al posto dell'edificio Meucci (che era stato acquistato dalla Fondazione di Venezia per aumentare gli spazi commerciali a supporto del Museo ma che ha rivenduto a DH perché già fatica a riempire quelli esistenti), un'altra piazzetta con verde pubblico su via Carducci. In base a un emendamento di Giunta il privato dovrà, in aggiunta a tutto ciò, realizzare

una mitigazione ambientale con pareti e tetti verdi, e alberi anche ad alto fusto nella nuova piazzetta e organizzare la raccolta dei rifiuti prodotti per non gravare sulle isole ecologiche vicine. DH, che verserà al Comune anche 750 mila euro di beneficio pubblico, una volta costruito l'albergo stipulerà una convenzione con uno dei park multipiano vicini per affittare 130 posti auto previsti dalle norme, ma non dovrebbe essere un problema dato che ad oggi la maggior parte hanno molti stalli non occupati.

**Elisio Trevisan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IL PIANO**

Prevista la realizzazione di una piazzetta pubblica, collegamenti pedonali con il centro, elementi di mitigazione ambientale e la piantumazione di alberi



VIA CARDUCCI Il rendering dell'hotel nell'edificio ex Telecom. Nel fondo in alto il progettista dell'area alberghiera Plinio Danieli

# «Ex ospedale, ci incateneremo ai padiglioni»

► All'incontro dei comitati la preoccupazione sul futuro dei vecchi edifici

## L'ASSEMBLEA

MESTRE «Sui padiglioni storici dell'ex ospedale non siamo disponibili a cedere e, se ci fosse un progetto di demolizione, li difenderemo con il nostro corpo incatenandoci agli edifici».

Parte subito col botto l'assemblea pubblica organizzata ieri sera al centro civico di via Sernaglia dal Comitato "Mestre ha un cuore 2", focalizzata soprattutto sul destino dell'area dell'ex Umberto I, da poco acquistata dal gruppo Ali per 26 milioni di euro. Il timore che i padiglioni storici rimasti ancora in piedi possano essere abbattuti nasce, secondo il comitato Ex Umberto I coinvolto nel focus di ieri sera, dallo stato di abbandono in cui attualmente versano e dalla "cappa di silenzio" che sarebbe calata sugli unici tre edifici del vecchio ospedale rimasti ancora in piedi. «Si parla tanto di un nuovo centro commerciale che dovrebbe ospitare una parte dei negozi del centro, mentre dei padiglioni che stanno crollando non si parla mai mentre l'amministrazione dovrebbe dirci cosa intende farne - ha spiegato Monica Coin, referente del Comitato Ex Umberto I -. L'ex Umberto I è il cuore della pianificazione urbanistica e ambientale del centro di Mestre che deve essere rispettosa della storia di questa città, mentre oggi noi vediamo solo lottizzazioni fatte pezzo per pezzo in cui i privati esercitano i loro interessi legittimi ed in base a questi il pubblico si regola di conseguenza. Per questo chiediamo che l'amministrazione pubblica si faccia carico dei tre padiglioni storici, che dovevano essere acquisiti già nel 2014 e che invece stan-

no andando in rovina, visto che la Sovrintendenza vincola solo la casetta delle suore». Secondo Monica Coin "L'amministrazione sta procedendo attraverso una trattativa privata, quando invece il primo criterio di pianificazione urbanistica dovrebbe essere l'interesse pubblico. Per questo chiediamo che vengano difesi un pezzo della Mestre storica e un'idea della città rispettosa di uno standard di verde pubblico che sia sufficiente a mitigare gli effetti dell'inquinamento atmosferico".

Il riferimento dei comitati è all'ecosistema del vicino fiume Marzenego, considerato una direttrice ambientale da difendere e riprogettare come area da destinare a verde pubblico. «La Mestre storica ha il suo cuore proprio nell'area strategica del Castelvechio - ha sottolineato Michele Boato di Ecoistituto -. Se ci dimentichiamo di questo allora possiamo lasciare continuare indisturbata quella speculazione edilizia che è iniziata nello sciagurato capodanno del '49 con la distruzione del Parco Ponci».

Paolo Guidone



**MONICA COIN:  
«L'AMMINISTRAZIONE  
SE NE FACCIA CARICO  
PERCHÉ STANNO  
ANDANDO IN ROVINA.  
NOI LI DIFENDEREMO»**



# «Un incarico pure dopo l'alt dell'Anac» Nuova scuola, insorge tutta l'opposizione

**LA MINORANZA  
 SI RICOMPATTA  
 SUL MONITO  
 DELL'ANTI  
 CORRUZIONE.  
 «IL CASO  
 IN CONSIGLIO»**

**MARCON**

I tempi tecnici per affrontare l'argomento durante il Consiglio comunale convocato per domani, venerdì, forse non ci sono e per questo motivo è molto probabile che le forze di opposizione chiedano la convocazione di un Consiglio straordinario nei giorni seguenti. Del resto la bocciatura da parte dell'Anac, l'Autorità nazionale anticorruzione, della procedura di affidamento della progettazione della nuova scuola elementare di Marcon è una questione che la maggioranza di centrodestra deve quanto prima chiarire. A dare manforte ai quattro consiglieri (Lachin, Puleo, Follini e Varlese) che per primi hanno sollevato la questione e che ieri hanno illustrato la mozione protocollata in Comune, si sono ora aggiunti gli altri due componenti della minoranza, Federico Moretto e Vito Caputo della civica Noi Marcon, con un'interrogazione che chiede al sindaco Matteo Romanello di fare luce sugli affidamenti professionali. Nella mozione viene sottolineata la gravità di quanto rilevato dall'Anac che ha classificato "illegittima la procedura reattiva agli atti della progettazione della nuova scuola in quanto lesiva

dei principi generali di economicità, efficacia e tempestività, evidenziando, anche come si sia, nelle procedure indicate, fatto in modo di evitare il frazionamento degli appalti". «Oltretutto – ribadiscono i firmatari della mozione – l'Anac rimarca la non conformità alla legge relativamente allo "spacchettamento" della progettazione in sette diversi incarichi, affidati separatamente al fine di scendere sotto la soglia economica per la quale sono obbligatorie le procedure di gara e pubblicizzazione, e potere procedere così ad affidamenti diretti». A rincarare la dose c'è poi l'interrogazione di Caputo e Moretto, nella quale i due consiglieri fanno rilevare che un incarico professionale simile a quelli contestati sarebbe stato affidato anche dopo che l'Anac aveva bacchettato il Comune, quindi successivamente al 23 ottobre scorso. Nello specifico si parla di un affidamento per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica ad uno studio di Mirano per l'importo di 39.950 euro, nell'ambito della realizzazione della nuova palestra presso la scuola Carducci di Gaggio. «Chiediamo al sindaco – si legge nell'interrogazione – di illustrare come intenda operare in tema di affidamenti di incarichi professionali o affidamenti di lavori in virtù di quanto evidenziato dall'Anac, onde evitare possibili ricorsi da parte degli enti di controllo, con conseguenti ritardi nella realizzazione delle opere pubbliche».

**Mauro De Lazzari**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**MAXI-AUDIZIONE IERI AL SENATO.** E il presidente Zaia risponde duro al Pd sugli anni di Galan

# Mose, con le paratoie alzate le navi restano nella tempesta

Musulino: «La “conca” progettata per farle passare è inutilizzabile»

**Però con le barriere su, calcolano i tecnici, l'“acqua granda” da 187 centimetri sarebbe rimasta a solo 113**

Piero Erle

Il sistema del Mose è ufficialmente al 92%, ma mancano ancora impianti: quelli attuali fanno alzare e abbassare le paratoie anti-marea in tempi troppo lunghi, per cui non si può usare per ora. Ma se fosse stato completato (avrebbe dovuto esserlo già nel 2018) le simulazioni dicono che avrebbe ridotto a solo 113 centimetri la terribile “acqua granda” del 12 novembre che è giunta a 187 centimetri e ha segnato la più alta mai vista dopo il 1966 (con l'ulteriore differenza che in questo caso il vento creava forti onde che hanno fatto un disastro di danni). È quello che ieri hanno ricostruito di fronte alla commissione “Lavori pubblici” del Senato i dirigenti Cinzia Zincone, Valerio Volpe ed Ernesto Luca Iovino del Provveditorato interregionale opere pubbliche per il Triveneto. La commissione guidata dal presidente Mauro Coltorti (5stelle) ieri ha svolto una maxi-audizione di oltre 3 ore sulla vicenda Mose. A iniziare dal governatore veneto Luca Zaia.

**LO SCINTORPO PD-ZAIA.** Il governatore ha avuto buon gioco a ricordare che la Regione non ha competenze sul Mose, che è un'opera dello Stato di cui si parla dal 1972 e il cui progetto fu avviato nel 1984, cioè 35 anni fa. Zaia ha rimarcato che alla Regione non sono mai state date informazioni precise sull'opera in questi anni, che solo l'altra sera il Governo nel “Comitato” ha specificato che il costo è di 5,497 miliardi e che darà i 320 milioni mancanti per

completarlo entro la fine del 2021. Inoltre nella prefettura veneziana sarà creato un tavolo di informazione sul Mose per gli enti pubblici. «Se mancano gli impianti è come dire che si è costruita una Ferrari a cui manca il motore. A questo punto va completato, e se non funziona sarà una tragedia. Poi inizierà la partita della gestione». La tensione però si è alzata con il senatore veronese Vincenzo d'Arienzo (Pd), che ha in sostanza rinfacciato a Zaia il suo essere stato “vice” di Galan negli anni della vicenda del Mose su cui poi si è concentrata la magistratura con la sua maxi-inchiesta e gli ha ricordato parole “entusiaste” dette da Zaia sul Mose. Il governatore ha risposto duro: «Ho un solo patrimonio: la mia onestà. L'inchiesta fu su fatti anteriori al 2010, quando diventai presidente, e le intercettazioni indicano me come un “ostacolo” al malaffare. Ho visitato il cantiere nel 2010, non l'ho mai nascosto: mi intervistarono e ho detto che è una grande opera che crea anche molti posti di lavoro “a km zero” perché lì lavorano le nostre imprese, punto. Non ho certo incassato tangenti né contributi elettorali. Ed è scandaloso che esponenti del Pd pubblicino foto di inaugurazioni con me e Galan che non c'entrano nulla: era il Passante di Mestre».

**LO CHOC DI MUSOLINO.** Ma il punto più clamoroso dell'audizione ieri è stato di sicuro l'intervento di Pino Musolino, presidente dell'Autorità portuale di Venezia e Chioggia. Ha ricordato che se Venezia è la beneficiaria del Mose, il porto ne è “la prima vittima” con i suoi 19.330 lavoratori, 1300 imprese insediate e 6 miliardi di fatturato medio annuo: con simulazioni è stato verificato che senza una gestione efficace «il porto rischia di essere chiuso al 60% del tempo tra ottobre e novembre. Viceversa, con un la-

voro di coordinamento e scambio di tutti i dati (Musolino propone di creare una sorta di “torre di controllo” unificata, come a Rotterdam) si riesce ad abbassare gli stop al 10%, che è accettabile». Ma c'è anche un altro problema incredibile: sono stati spesi 653 milioni per creare una “conca di navigazione”, cioè un bacino con sue paratoie che permetta alle navi di entrare e uscire dal porto di Venezia anche mentre le barriere del Mose sono alzate. Ma l'opera creata a Malamocco «è inservibile: è progettata per navi lunghe 280 metri, e a noi serve farne entrare da 330 metri, in più è disallineata rispetto alla diga frangiflutti per cui occorre essere piloti “di formula uno” e con mare perfetto o si rischia l'incidente». Peggio: se il Mose è in funzione, quindi, significa che la nave che si trova in mare agitato non può entrare in laguna e non ha a disposizione un “rifugio” per far passare la buriana. Viene lasciata in balia delle onde. Che fare? Musolino ha spiegato che si sta lavorando a un progetto per creare una “struttura rifugio” proprio utilizzando la conca costruita e inutilizzabile e anche la vicina “piarda”, cioè la piattaforma utilizzata per costruire i cassoni del Mose. Inoltre si mira a una gestione scientifica dei tempi di alza-abbassa barriere del Mose per comunicare alle navi di accelerare o rallentare il loro arrivo a Venezia in modo da evitare di “lasciarle ferme fuori”.

**I PROBLEMI TECNICI.** I dirigenti del Provveditorato hanno confermato che nel cantiere del Mose ci sono problemi di corrosione, tubi bucati, vibrazioni, sedimenti. Ma tutti affrontati e tutti risolvibili con adeguati interventi tecnici oggi o in futuro. Compreso un anticipo della manutenzione straordinaria: non più a 50 anni ma a 35-40. Con i relativi costi. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un modello del funzionamento del sistema Mose anti-acqua alta

VICENZA. «Danni superficiali, ripristino in vista»

## Crepe e infiltrazioni sotto il ponte dell'A4

di NICOLA NEGRIN

Calcestruzzo scrostato, armatura in evidenza, pali metallici esposti alle intemperie e acqua che lentamente scende lungo la struttura. Sono le condizioni del ponte dell'autostrada che passa sopra la Riviera Berica a Campedello. Gli abitanti sono preoccupati.

● PAG 16



Ferro in vista e piloni scrostati

LUNGO LA RIVIERA BERICA. Il manufatto tra il 2013 e il 2015 è stato centrato quattro volte da alcuni mezzi pesanti: quattro anni fa i lavori di sostituzione di due travi

## Acqua e distacchi sotto il ponte autostradale

Dopo alcune segnalazioni sulle condizioni critiche i tecnici della A4 hanno effettuato il sopralluogo  
«Non c'è compromissione della funzionalità statica»

**La società ha eseguito i test  
«Ammaloramento superficiale  
Già programmato il ripristino»**

Nicola Negrin

Le immagini sono iniziate a circolare qualche giorno fa nelle chat dei residenti. Altri automobilisti, in particolare pendolari che transitano di lì con cadenza quotidiana, hanno alzato lo sguardo verso quel soffitto illuminato con una luce gialla tenue. Calcestruzzo scrostato, armatura in evidenza, pali metallici esposti alle intemperie e soprattutto acqua che lentamente scende lungo la struttura e che crea pozzanghere sull'asfalto. Visioni che di certo non rassicurano. Soprattutto dopo i più o meno recenti episodi che hanno riguardato da vicino alcuni ponti e viadotti italiani. La segnalazione ufficiale riguardante le condizioni non del tutto rassicuranti del ponte dell'autostrada e della tangenziale che passa sopra la Riviera Berica in località Campedello è arrivata anche alla protezione civile comunale di Vicenza

che, nel giro di poco, ha girato la documentazione alla società Autostrada, responsabile di quel ponte. «Noi - dicono gli abitanti - siamo preoccupati». Dalla Brescia-Padova, però, arrivano subito rassicurazioni: «Nei giorni scorsi - fanno sapere da A4 - è stato già fatto un sopralluogo tecnico dal quale è emerso che non esiste alcuna compromissione della funzionalità statica». Secondo quanto specificato si tratta di un «ammaloramento superficiale per il quale è stato programmato comunque un intervento di ripristino a medio termine».

Intendiamoci, quel ponte in effetti dovrebbe essere resistente. Risale a quattro anni fa un intervento straordinario di restauro messo in programma più per una questione di necessità che di scelta. Nell'estate del 2015 quel manufatto visse l'ennesima situazione quasi surreale quando due camion, nel giro di pochi giorni, andarono a sbattere contro il soffitto. Lo stesso era accaduto nel 2013, quando a finire contro l'impalcato fu un mezzo militare prima e un altro mezzo pesante poi; entrambi provocarono ingenti danni. Fu allora che Autostrada corse subito ai ripari posizionando travi provvisorie

al posto di quelle danneggiate: si trattava di due strutture in acciaio. Successivamente, nel 2015, appunto, la società rientrò in azione per sostituirle con travi in cemento.

Evidentemente, però, ora sono le vecchie travi a mostrare i segni dell'età. Le fotografie scattate sotto il manufatto mostrano in alcuni punti una condizione critica. Le travi in calcestruzzo presentano i segni di alcuni distacchi: la struttura è deteriorata, al punto che l'armatura interna è esposta alle intemperie. Non solo. A preoccupare gli automobilisti sono le infiltrazioni: non qualche goccia, ma un getto che diventa importante quando piove e che, fanno sapere, continua anche senza il maltempo, creando grandi pozzanghere in quella parte della Riviera Berica. Difetti che, come confermato dalla società A4, non compromettono la staticità del manufatto, ma che saranno eliminati. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



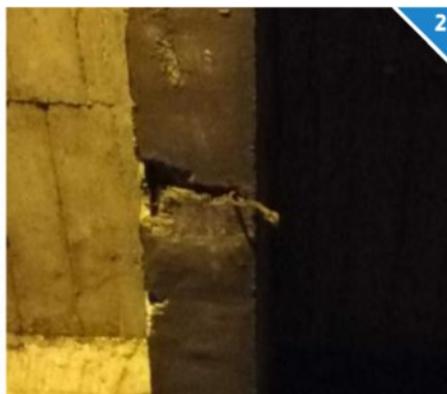
**LE IMMAGINI****PREOCCUPANTI**

## Sos dei residenti tra cedimenti e infiltrazioni

A segnalare la situazione sono stati nei giorni scorsi i residenti. Preoccupati da quelle immagini hanno inoltrato le fotografie alla protezione civile del Comune di Vicenza che, successivamente, ha informato la società Autostrada. I tecnici sono usciti nei giorni scorsi verificando che sono presenti ammaloramenti ma che la staticità non è a rischio



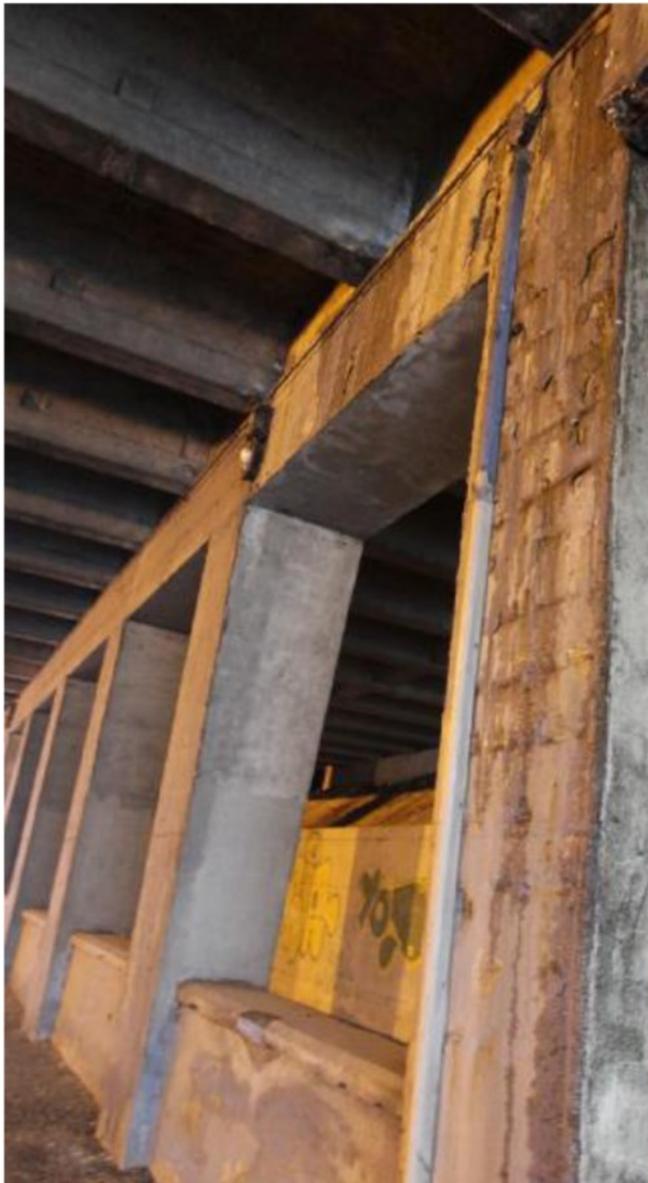
Oltre alle infiltrazioni si sono verificati alcuni distacchi



Una trave notevolmente deteriorata del ponte autostradale



L'armatura del calcestruzzo è esposta dopo alcuni cedimenti



Alcune delle travi deteriorate del sottopasso. SERVIZIO COLORFOTO

Dai laboratori del Politecnico di Milano

## Sul tetto per prevenire i terremoti «Così rendiamo più stabili i palazzi»

### COME FUNZIONA

**Algoritmi e big data consentono di sapere prima come gli edifici reagiscono al sisma**

Il sistema rivoluzionario brevettato da una startup «I vantaggi? Meno costi e una soluzione standard»

MILANO

**Prevenire** le oscillazioni di un edificio con la tecnologia. I test nei laboratori del Dipartimento di meccanica del Politecnico di Milano hanno dato risultati incoraggianti in termini di «vantaggi economici e di efficienza» fa sapere Alberto Bussini, 25 anni, fondatore della startup milanese Isaac e direttore operativo. Il prototipo c'è e funziona. Si chiama Isaac-Amd, «un sistema innovativo» e già brevettato, spiega il giovane ingegnere. Nel team che ha sviluppato questa tecnologia rivoluzionaria lavorano anche gli altri due cofondatori - Nino Bussini, 69 anni, amministratore unico, e Francesco Ripamonti, 41 anni e direttore della ricerca sulla tecnologia Isaac, presso il Politecnico di Milano - e Anna Impedovo, 25 anni, direttrice marketing.

**Come** per l'informatica, quan-

do da computer che occupavano intere stanze si è passati a dispositivi per tutti, così Isaac è riuscita a ridurre le dimensioni e contenere i costi. «Studiando le soluzioni presenti sul mercato - spiega Bussini - abbiamo capito che non era possibile adottare sistemi che pesano 10 tonnellate. Partendo da questa criticità, siamo riusciti a risolvere il problema con una soluzione che si adatta a tutti gli edifici».

**Isaac-Amd** si installa sul tetto o nel solaio. Funziona (in forma singola o multipla) su ogni tipo di palazzo e costruzione, senza differenza di dimensioni e pianta. In modo autonomo, grazie a un sistema complesso di di algoritmi, machine learning e big data e grazie ai sensori installati sull'edificio, ne permette l'identificazione automatica e l'adeguamento. La logica, semplificando, è quella del "plug and play" della maggior parte dei dispositivi informatici (installazione e funzionamento automatico). Inoltre Isaac-Amd monitora lo stato di salute 24 ore su 24, generando report automatici e identificando eventuali necessità di manutenzione e in quale posizione. «Questa tecnologia potrà migliorare nei primi dieci anni duemila edifici», è la previsione di Bussini. In termini di fatturato, si parla di 12 milioni a cominciare dalla fine del 2021.

**L.B.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alberto Bussini e Anna Impedovo



PADOVA

## Cambio progetto dopo l'appalto Istruttoria Anac su piazza Rabin

I fari dell'Autorità anticorruzione sull'ex frontone di Prato della Valle e il parcheggio di piazza Rabin. MALFITANO / APAG. 22

PRATO DELLA VALLE

# Piazza Rabin, l'Anac apre un'istruttoria sul progetto cambiato dopo l'appalto

Lettera al Comune per chiedere spiegazioni. Procedimento nato da un esposto di Naccarato contro la giunta Bitonci

Potrebbe finire con un'archiviazione o con la segnalazione alla Corte dei conti

Claudio Malfitano

Spente le luci dell'inaugurazione, si accendono i fari dell'Autorità anticorruzione sull'ex frontone di Prato della Valle e il retrostante parcheggio di piazza Rabin. È il primo (e unico) *project financing* realizzato in città, ha "superato" ben quattro amministrazioni e svariati anni di procedure. Compresa una rinegoziazione dell'appalto e della convenzione su cui l'Anac (guidata oggi ad interim da Francesco Merloni dopo l'addio di Raffaele Cantone) vuole vederci chiaro. Per questo ha aperto un'istruttoria e chiesto al Comune di controdedurre rispetto ad alcune osservazioni sull'andamento dell'appalto. Tutto nasce da un esposto del 2016 dell'allora deputato Pd Alessandro Naccarato. L'accelerazione però è arrivata nelle scorse settimane, dopo la fine dei lavori.

### AVVIATA LA CONVENZIONE

Nei primi giorni di questo mese, con il collaudo delle opere, è scattata la convenzione che lega per 39 anni la gestione del parcheggio e l'utilizzo dell'ex frontone ai privati che lo hanno ristrutturato. I quali

verseranno il 14% dei ricavi nelle casse di Palazzo Moroni. Proprio la fine dei lavori potrebbe aver dato avvio all'istruttoria dell'Anac, che fino ad oggi era stata "congelata".

Cosa è accaduto per destare l'attenzione dell'anti-corruzione? La denuncia di Naccarato era chiara: «Il Comune di Padova ha aggiudicato un appalto con oggetto progettazione ed esecuzione di un parcheggio sotterraneo a due piani e un parcheggio in superficie per autocorriere in piazza Rabin, ed il recupero dell'avancorpo dell'ex foro boario - è quanto scrive l'ex deputato *dem* nel suo esposto - Successivamente ha revocato il piano particolareggiato e ha iniziato a rinegoziare l'appalto violando le norme sulla concorrenza».

### CAMBIO DI PROGETTO

In pratica, tra dicembre 2015 e settembre 2016, la giunta Bitonci avrebbe cambiato le carte in tavola. Il *project financing* era stato affidato ai privati sulla base di un progetto con un parcheggio interrato da 600 posti e una spesa di 17.038.500 euro. L'accordo transattivo con la società che si era già aggiudicata il bando (la "Parcheggio e immobiliare Prato della Valle Srl") ha previsto che il costo dei lavori è sceso a 8.194.340 euro ma che il Comune incasserà il 14% dei ricavi (anziché il 13%) con una concessione ridotta a 39 anni anziché 45.

Si può cambiare il progetto di un *project financing* senza rifare la gara d'appalto? È l'obiezione sollevata da Naccarato su cui adesso l'Anac dovrà dare una risposta. Altro punto che può essere contestato è una variazione dell'assetto societario degli assegnatari avvenuta dopo la conclusione della gara.

### LE CONTRODEDUZIONI

A Palazzo Moroni dunque è arrivata la richiesta di chiarimenti dell'Anac, cui il Comune ha 30 giorni per rispondere. Da lì in poi l'*authority* prenderà le sue decisioni. È possibile che si arrivi a una conclusione per cui sono accettate le controdeduzioni dell'amministrazione e l'istruttoria terminerà con un'archiviazione.

Se invece l'Anac dovesse ritenere che l'iter di gara non ha rispettato le norme del Codice degli appalti può scattare un provvedimento che, nei casi più gravi, si traduce nell'invio della delibera alla Corte dei conti e all'autorità giudiziaria.

### DESPAR, BANCA E LOCALI

Nel febbraio 2018 è stato ria-



perto, in una prima piccola area, il parcheggio di piazza Rabin. Poi completato in tutti i suoi 490 posti lo scorso 7 novembre. In contemporanea con l'inaugurazione del nuovo supermercato Despar nell'ex frontone. Dove in primavera troveranno posto anche gli uffici della sede per il Nordest di Banca Sella. In estate, infine, apriranno anche quattro locali tra bar e ristoranti, con i marchi "Tonazzo 1888", "Kioene", "Kofler" e "Spiller", nati da una joint venture tra le famiglie Tonazzo e Pavin.

Nel recupero dell'ex frontone è stata ricavata anche una sala da 99 posti che si trova esattamente sopra il passaggio tra il Prato e piazza Rabin e che, secondo la convenzione, per 52 giorni all'anno potrà essere usato dal Comune per convegni, eventi ed anche per matrimoni. —

 BY-NC-ND ALGUNO DIRITTI RISERVATI

# Le ambizioni del Cittadella tra campionato, coppa e il Tombolato da rifare

**Diego Zilio**

**CITTADELLA.** «Ci attende una settimana per certi versi storica». Il secondo posto in solitario è sfumato almeno per il momento col pareggio contro il Pisa, ma Andrea Gabrielli non se ne cruccia troppo. «È bello parlarne, ma mi piacerebbe poterlo fare a marzo, non ora. In fondo, abbiamo appena 6 punti di margine sulla zona playout, è presto per guardare sul serio la classifica», sottolinea il presidente del Cittadella. «Per adesso continuiamo a ragionare partita per partita e lasciamo lavorare Venturato e il suo staff, che si stanno comportando ancora una volta in modo egregio».

Le prossime due gare saranno a Crotone, sabato, e a casa di un certo Ribéry, martedì. «Sarà una settimana intensa, abbiamo voluto mettere i giocatori nelle migliori condizioni facendoli rimanere ad allenarsi a Coverciano dopo la trasferta di Crotone. La gara di Coppa Italia in casa della Fiorentina è sicuramente una vetrina prestigiosa, ma prima pensiamo a quella allo Scida, contro una squadra attrezzata per tornare in Serie A».

Qualche gol in più dagli attaccanti non farebbe male. Sui social, i tifosi sognano il ritorno di Moncini, ai margini nella Spal. «Moncini potrebbe tornare in Serie B a gennaio, ma saranno in tanti a volerlo. In ogni caso, sono discorsi che non hanno senso: il Cittadella conta su una rosa di qualità. I nostri attaccanti son rientrati quasi tutti dagli infortuni (ieri, però, si è fermato De Marchi, per una lussazione alla spalla destra che gli farà saltare le prossime sfide, ndr): è un gruppo ampio e formato da bravi giocatori, che hanno voglia di mettersi in mostra. Non entro in questioni tecniche, ma non spingeremo per cambiare a gennaio, l'equilibrio che si sta creando nel gruppo aiuta».

Parallelamente, la società sta lavorando anche sulla questione stadio, su cui, dopo la finale del Bentegodi, si sono un po' spenti i riflettori. «Rifare o meno lo stadio non dipende dalla categoria, ma si tratta di un intervento molto importante per le nostre disponibilità. Non dimentichiamo che, a differenza di quanto accade in altri club che contano su più soci, nel Cittadella i costi gravano tutti sulle nostre spalle. Lo vorremmo fa-

re per dare ulteriore solidità alla nostra realtà sportiva, completando la curva e portando il Tombolato a 10 mila posti. Ma tutto è subordinato a un piano di sostenibilità finanziaria per il project financing, senza il quale non ci sarà alcun intervento. Il dialogo con il Comune è aperto, ci sono tante questioni burocratiche davanti. L'obiettivo sarebbe quello di avere le concessioni edilizie entro maggio, altrimenti perderemmo un anno. Faremo poi le cose a stralci».

Intanto vi siete resi protagonisti di un bellissimo gesto devolvendo l'incasso della gara con il Pisa al Comune di Venezia, per aiutare a far fronte ai danni provocati dall'"acqua grande". «Lo sport può essere un veicolo di solidarietà, quando succedono episodi simili è doveroso provare a fare qualcosa di concreto. Il ricavato netto dai biglietti è stato di circa 11.300 euro, che come società abbiamo arrotondato a 12 mila. Ci piacerebbe che il sindaco Brugnarò, che conosco, individuasse qualche realtà sportiva dilettantistica che ne ha più bisogno di altre per aiutarla». —

BY NC ND AL CUNI DIRITTI RISERVATI





Il presidente Andrea Gabrielli brinda alle ambizioni del suo Cittadella

# Mose e Salvaguardia, patto da 500 milioni Ipotesi bandi per i restauri delle case

Comune e Regione avevano chiesto 1,5 miliardi per i prossimi 10 anni. Soldi a chi si impegna a risiedere nella città storica

**Marginamenti  
di Porto Marghera:  
stanziati fondi solo  
per metà dei lavori**

**Alberto Vitucci**

VENEZIA. Sessanta milioni subito per gli interventi della legge Speciale. Insieme ai 40 stanziati nel 2017 – e di recente sbloccati dal governo Conte – fanno cento milioni. «La nostra richiesta», dice il giorno dopo il Comitato del sindaco Luigi Brugnaro, «è quella di averne almeno 150 l'anno per dieci anni». Altrettanto ha chiesto il presidente della Regione Luca Zaia. E l'impegno venuto ieri dai parlamentari del Pd è quello di mettere in Finanziaria un rifinanziamento di 100 milioni l'anno.

Al di là del valzer delle cifre, dove anche gli addetti ai lavori faticano a orientarsi, il Comitato di martedì ha segnato una vera svolta. Non si è parlato solo di Mose, com'era successo in pratica da 15 anni a questa parte dopo la Legge Obiettivo. Ma anche di «altri interventi» necessari. Alternativi o complementari alla grande opera.

## IL MOSE

Nessuno mette in discussione che i lavori della grande opera debbano essere completati. «Solo così potremo sapere», ha detto il presidente della Regione Luca Zaia durante l'audizione in com-

missione al Senato, «se si è trattato della più grande opera ingegneristica del mondo, e ce lo auguriamo, oppure della più grande opera pubblica sbagliata costruita in Italia. Se funziona, ci costerà 100 milioni l'anno di manutenzione. Se non funziona ne avremo sprecati 5 miliardi e mezzo, sarà la più grande tragedia della storia». Dovranno dircelo i tecnici, ha proseguito, citando una intervista di Massimo Cacciari della Nuova del giugno 2014, all'indomani degli arresti per corruzione. Il governo in ogni caso si è impegnato a reperire i «320 milioni necessari» per completare il finanziamento del Mose. La grande opera dovrebbe essere consegnata finita il 31 dicembre del 2021. Ma ha bisogno subito di 531 milioni di euro per pagare le imprese: 413 ci sono già, per risparmi sui muti della gestione Cipe, 138 li ha incassati il Provveditorato.

## IDANNI

Una lunga lista è stata presentata al Comitato dal sindaco Luigi Brugnaro. Oltre ai soldi della legge Speciale per gli interventi, c'è scritto nel dossier presentato dal Comune, si devono aggiungere le esigenze per il restauro del patrimonio artistico e immobiliare, pubblico e privato. Nella città antica l'85 per cento degli edifici a uso abitativo è stato costruito prima del

1919: le unità di recente edificazione (dopo il 1981) costituiscono lo 0,5 per cento del patrimonio.

La manutenzione ordinaria in centro storico comporta una spesa aggiuntiva del 30 per cento. Obiettivo insomma è tornare come in passato ai bandi per il restauro e il risanamento degli edifici per chi si impegna a risiedere nella città storica.

## L'EMERGENZA

84 milioni i danni segnalati dal Comune per acqua alta. Per i risarcimenti ce ne sono disponibili 20,18 che potrebbero arrivare a breve.

## MARGHERA

Il ministro per l'Ambiente Sergio Costa ha assicurato che sono disponibili altri 47,4 milioni di euro per completare i marginamenti dell'area inquinata nell'ex zona industriale. Saranno affidati alla regione. Mancano all'appello qui ancora circa 130 milioni dei 250 promessi nel Patto per Venezia.

## LE GRANDINAVI

Nuovo Comitato entro un mese a Roma, per fare il punto delle decisioni su Mose e salvaguardia, con la creazione di tre sottocommissioni per i finanziamenti e la governance del Mose e decidere sull'alternativa alle grandi navi da crociera davanti a San Marco. «Un buon clima di collaborazione», hanno detto Brugnaro e Zaia. —

CC BY-NC-ND ALGUNI DIRITTI RISERVATI





**Il Mose ha bisogno di uno stanziamento di 531 milioni di euro per pagare le imprese impegnate nella realizzazione**

Il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Martella sottolinea il cambio di passo del Governo: «Grandi navi, presto una decisione»

# «Il Mose va finito ma non è l'unica opera utile per salvare la laguna»

## L'INTERVISTA

«Un segnale importante. Che testimonia l'attenzione del governo sui problemi di Venezia e della salvaguardia della laguna». Andrea Martella, parlamentare veneziano, dirigente nazionale del Pd è il sottosegretario veneziano alla Presidenza del Consiglio che alla riunione del Comitato, a palazzo Chigi, era seduto a fianco del presidente Giuseppe Conte. È molto soddisfatto dell'esito della riunione.

Il Comitato non veniva convocato da due anni. L'ultimo vertice, a Roma, solo alla presenza del ministro delle Infrastrutture – allora Graziano Delrio – e non del premier. Martedì invece i ministri c'erano, numerosi.

«Una segnale importante», ribadisce Martella, «perché c'è stata una svolta che potremmo definire storica per la politica di salvaguardia, dopo anni di attesa».

### Si è deciso di completare il Mose

«Si è detto che il Mose a questo punto non può che essere completato visto che i lavori sono avanzati e lo Stato ha speso fino ad oggi in quell'opera oltre 5 miliardi. Ma è stato deciso che il Mose non è certo l'unica opera necessaria alla salvaguardia della laguna. E per la prima volta dopo 15 anni si sono date risorse anche per gli interventi necessari alla manutenzione della città e agli altri interventi per la difesa dalle acque alte».

È stata rimessa in vita la Legge Speciale, con la promessa anche di finanziamenti futuri pari a 100 milioni l'anno.

«Abbiamo istituito un tavolo per garantire il flusso co-

stante dei finanziamenti della Legge Speciale. Un cambio di paradigma lo definirei. Il Mose non è più l'unica opera da finanziare a scapito delle altre, come si era fatto in passato. Va ultimato, perché non si può più tornare indietro. Ma c'è dell'altro di urgente da fare».

### La grande opera ha ancora dei problemi. Non soltanto burocratici.

«Per questo il Comitato ha deciso di avviare una *new diligence* sullo stato di attuazione e le problematiche del Mose».

### Una nuova governance con gli enti locali e i tecnici o una nuova Autorità?

«È stato introdotto il tema della *governance*, per decidere chi dovrà guidare la gestione e la manutenzione. Alla luce dell'emendamento che presentai nel 2015 e prevedeva il passaggio di alcuni poteri dal Magistrato alle Acque alla Città metropolitana. Ci sono stati ulteriori cambiamenti questi anni, la nomina di commissari e altro. Adesso il tavolo tecnico deve definire la gestione con tutti gli enti interessati».

### Dunque una riunione positiva.

«Assolutamente sì. Ringrazio per questo il presidente Giuseppe Conte e il ministro Paola De Micheli. Poi come avete visto non si è trattato di una cosa estemporanea. Entro dicembre il Comitato sarà riconvocato, stavolta per affrontare e risolvere il problema delle grandi navi in laguna. La cosa più importante è proprio questo cambio di passo. I finanziamenti assegnati, ma anche la volontà di affrontare queste tematiche con il massimo dell'efficacia e della trasparenza. —

Alberto Vitucci

BY NC ND ALGUNI DIRITTI RISERVATI



Il Comitato riunito martedì al Ministero delle Infrastrutture



LA NOMINA

# Provveditore opere pubbliche Cinzia Zincone in pole position



Cinzia Zincone

Cinzia Zincone in pole position per la nomina a nuovo Provveditore alle Opere Pubbliche. Per guidare l'ex Magistrato alle Acque nella fase finale del Mose e per la gestione della salvaguardia in laguna, il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli potrebbe optare per un nome esperto. Zincone, 65 anni, romana, dal 1980 al Ministero, è dal 2013 vice dei presidenti che si sono succeduti al vertice dell'istituzione. Responsabile anche degli studi del Mose, dell'avviamento del sistema, del servizio informativo. Laurea in Scienze politiche, sarebbe il primo "non ingegnere". VITUCCI / APAG.3

IL MINISTERO HA INDICATO TRE NOMI

# Zincone, ritorno in laguna La dirigente è in pole come nuovo Provveditore

VENEZIA Cinzia Zincone nuovo Provveditore alle Opere pubbliche per guidare l'ex Magistrato alle Acque nella fase finale del Mose e per la gestione della salvaguardia in laguna. Il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli l'ha indicata in una terna di nomi: ora serve un decreto della Presidenza del Consiglio per la nomina, ma è lei la favorita. Quello della Zincone non è un nome nuovo nel panorama della salvaguardia veneziana: 65 anni, romana, dal 1980 al ministero, è dal 2013 vice dei presidenti che si sono succeduti al vertice dell'istituzione. Responsabile anche di tutti gli studi del Mose, dell'avviamento del sistema, del servizio informativo. Laurea in Scienze Politiche, è in corsa con altri 31 candidati tra cui il dirigente Francesco Sorrentino, esperto in contratti e lavori di Mose e Arsenale, e l'ex responsabile dell'Ufficio salvaguardia Fabio Riva. Alla fine dovrebbe spuntarla Zincone.

Anche perché la ministra preferirebbe indicare una donna. Zincone non è un ingegnere, come nella tradizione del Magistrato alle Acque. Una volta nominata dovrà ora confrontarsi con gli altri responsabili sul futuro della grande opera. In attesa delle decisioni del Comitato - e delle sottocommissioni tecniche annunciate ieri dal premier Conte - sono state nominate nei posti chiave tre persone nuove. La prima è il commissario «Sblocca Cantieri» Elisabetta Spitz. Architetto, capo del demanio dal 2000 al 2008, dovrebbe adesso «sveltire» il cammino delle dighe. Annunciate finite e collaudate per il 31 dicembre del 2021. Ma allo stato attuale ancora cariche di problemi. Gli impianti definitivi saranno pronti solo in primavera. E la carenza di prove delle paratoie in condizioni di mare agitato. Prove che cominceranno nell'ottobre 2020 e dureranno un anno. Fino ad allora non si potrà dire

se «il Mose funziona» oppure no. Si dovranno risolvere anche i problemi di «risonanza», cioè il comportamento anomalo delle paratoie legate l'una all'altra in condizioni meteo avverse. Lo aveva segnalato vent'anni fa il professor Chang Mei, uno dei cinque esperti internazionali. Criticità ribadita dallo studio della società franco canadese Principia, chiamata dal sindaco Cacciari nel 2007 a dare un parere «terzo» sulla bontà del progetto Mose.

Provveditore e commissaria, dunque, andranno ad aggiungersi ai tre amministratori straordinari del Consorzio



Venezia Nuova, in carica dal 2014 dopo lo scandalo e le tangenti che hanno azzerato i gruppi dirigenti della salvaguardia. A Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola è stato aggiunto adesso Vincenzo Nunziata. Il loro compito dovrà essere quello di portare avanti i lavori, come scritto nel loro incarico firmato dal presidente dell'Anac Raffaele Cantone e dal prefetto di Roma. E di garantire la legalità. Questione troppo spesso tralasciata negli anni fino al 2014, quando i fondi per la salvaguardia di Venezia erano diventati un «tesoretto» amministrato dal Consorzio di Mazzacurati e delle grandi imprese, spesso senza alcun controllo pubblico. I cinque si dovranno vedere a breve per concordare un cronoprogramma e una sorta di Road map. A cui il sindaco Brugnarò – commissario anch'egli ma per l'emergenza – ha già detto di voler partecipare. —

**Alberto Vitucci**

BY NC ND ALCUN DIRITTI RISERVATI



Cinzia Zincone in pole come nuovo Provveditore alle opere pubbliche

## L'AUTORITÀ PORTUALE

### Musolino: «La conca di navigazione non funzionerà mai»

«La conca di navigazione della bocca di Malamocco, che avrebbe dovuto far entrare le navi in porto pur in presenza dell'alzata del Mose, e che è costata 653 milioni di euro, non servirà mai alla funzione per cui è stata costruita». Lo ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia, Pino Musolino, durante l'audizione in Commissione al Senato. La conca, ha spiegato Musolino, «era stata pensata da progetto con una nave da 280 metri, ma noi dobbiamo far entrare navi da 330 metri; è stata disegnata disallineata rispetto alla diga frangiflutti e questo significa che o i comandanti sono fondamentalmente dei piloti di Formula uno, in condizioni meteomarine perfette, o le navi rischiano di avere danni o incidenti. Dovevamo avere una struttura che ci permetteva di funzionare come porto, ora abbiamo una struttura che non funzionerà». Musolino ha poi specificato che «non ci sono nelle vicinanze strutture approntate come porto rifugio in caso di cambio di vento, con Mose alzato, per aspettare la fine della buriana. Avevamo presentato, come Autorità di sistema, una proposta di adattamento della conca e della vicina piattaforma che era stata utilizzata per costruire i cassoni, per operazioni di carico e scarico e per rimediare uno-due accosti di porto rifugio, superando il problema della conca».



L'INTERVENTO DELLA DEPUTATA DEM

# Lavori per la terza corsia Serracchiani rassicura

TRIESTE. «In manovra ci sarà un correttivo per rimuovere gli ostacoli ai cantieri». Lo rende noto la deputata Debora Serracchiani, in merito ai problemi finanziari che deriverebbero alla nuova società pubblica che prenderà il posto di Autovie Venete Spa dalla modifica dell'articolo 104 del Tuir, che tratta dell'ammortamento finanziario dei beni gratuitamente devolvibili, presente nel Disegno di Legge di Bilancio 2020. «Anche per l'esperienza acquisita da commissario alla Terza corsia, ho monitorato la bozza della manovra di bilancio in collegamento con il gabinetto del ministro De Micheli, e posso assicurare che si sta lavorando a un correttivo alla manovra per rimuovere eventuali ostacoli burocratici alla prosecuzione dei cantieri. C'è un emendamento che riguarda proprio la deducibilità degli ammortamenti per quanto riguarda le nuove concessioni e le nuove società, su cui auspico si trovi larga convergenza». Per la parlamentare «i lavori della terza corsia della A4 non possono fermarsi e non si fermeranno, per il rilievo strategico dell'infrastruttura e per le ricadute che l'investimento ha generato in termini di Pil regionale e di occupazione». —



Debora Serracchiani



# L'edilizia corre (+3%), patrimonio a 9.500 miliardi

## CONGIUNTURA CRESME

**Spingono tutti i settori ma crescono i fattori interni ed esteri di instabilità**

ROMA

L'edilizia è tornata a correre veloce ma in un quadro, nazionale e internazionale, «carico di incertezza» che potrebbe interrompere o rallentare la corsa da un momento all'altro. È in questa contraddizione - esasperata dalla perdurante mancanza di «un disegno strategico, di una azione finalizzata alla definizione di linee coerenti e integrate di politica industriale» - la fotografia del XXVII Rapporto congiunturale del Cresme sul settore delle costruzioni che sarà presentato domani a Bologna. La previsione dell'istituto di ricerca è di una crescita del 3% degli investimenti totali (nuove costruzioni più rinnovo) nel 2019, del 2,4% nel 2020, del 2% nel 2021. Se gli investimenti in rinnovo continuano la loro marcia senza interruzioni (+3% nel 2019, +1,8% nel 2020, +1,7% nel 2021), la brusca accelerazione - cominciata già nel 2018 - arriva dagli investimenti in nuove costruzioni: +3,1% nel 2019, +3,7% nel 2020, +2,6% nel 2021. A trascinare - dice il Cresme in dissenso con altre letture del settore più diffuse - è soprattutto «il ritorno delle opere pubbliche»: quest'anno i rinnovi e le manutenzioni straordinarie (+9,8%), il prossimo la ripartenza sprint delle nuove realizzazioni (+7,2%) dopo lo sblocco degli investimenti dei comuni, delle Fs (in seguito all'approvazione del contratto di programma), dei gestori delle reti nazionali e locali energetiche e idriche. Per il Cresme crescono anche gli investimenti autostradali.

«La crescita è spinta dalle nuove ingenti risorse pubbliche messe a disposizione nel quadriennio 2016-2019».

Sono tornate a crescere anche le nuove costruzioni residenziali (+3,8% nel 2019, +2,5% nel 2020) e non residenziali (+3% nel 2019, +2% nel 2020), che però restano su livelli ai minimi storici. Non mancano fattori di novità: nel mercato immobiliare corporate, per esempio, gli investimenti derivano al 70% medio da investitori stranieri, con punte dell'84%.

Il Cresme ripropone e rinnova comunque la sua lettura di un cambiamento radicale - che coinvolge la nozione stessa di «ambiente costruito» - per questi comparti. «Il rapporto tra domanda e costruito - sostiene l'istituto - è cambiato, non è più quello del passato: la riduzione dello spazio pro capite per addetto è oggi uno dei principali risultati dell'innovazione tecnologica e delle strategie aziendali». Le dinamiche demografiche, con una tendenza alla riduzione della popolazione, fotograferanno sempre più un Paese fatto di vuoti e pieni, con sempre più aree spopolate ed edifici abbandonati, mentre nelle aree più dinamiche crescita economica e demografica vanno di pari passo.

Resta l'esigenza del Cresme di ridisegnare i confini del settore, allargandolo oltre il valore della costruzione e dell'indotto e recuperando servizi, innovazione, intelligenza, informazioni, reti, fruizione collettiva, che nell'ambiente costruito transitano e soggiornano lasciando un flusso di valore. Senza dimenticare che il patrimonio immobiliare è anche stratificazione e accumulo di ricchezza. Una ricchezza che il Cresme ricalcola per l'Italia in 9.500 di miliardi di euro di attività patrimoniale reale.

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA PREVISIONE

**+2,4%**

**La previsione per il 2020**

Dopo la chiusura molto brillante prevista per quest'anno (+3%), il Cresme prevede anche per l'anno prossimo un tasso di crescita degli investimenti nel settore delle costruzioni in forte sviluppo

**+7,2%**

**Ripartono le opere pubbliche**

Il valore più alto nella previsione per il 2020 del Cresme è nella crescita delle nuove opere del Genio civile. Nel 2019 sono i lavori di rinnovo e manutenzione, sempre nelle infrastutture pubbliche, a tirare con una crescita del 9,8%



## Edifici intelligenti, ora diventano interfacce digitali

Gli edifici "intelligenti" che sfruttano le applicazioni dell'Internet of Things per rendere più confortevoli e sostenibili gli ambienti sono qualcosa di più

di una tendenza, visto che rappresentano un tassello fondamentale delle città connesse. È un mercato che tra il 2018 e il 2025 crescerà di oltre il 30% all'anno. **Gianni Rusconi** — a pag. 36

# Gli edifici intelligenti diventano interfacce digitali

**Smart building.** L'infrastruttura connette e interagisce con persone, spazi e servizi migliorando l'efficienza e la qualità dell'ambiente. Anche per le costruzioni esistenti

**Gianni Rusconi**

**G**li edifici "intelligenti" che sfruttano le applicazioni dell'Internet of Things per rendere più confortevoli e sostenibili gli ambienti sono qualcosa di più di una tendenza. È un mercato che tra il 2018 e il 2025 registrerà una crescita annuale superiore al 30%. Vari esperti considerano il fenomeno dello *smart building* uno dei principali fattori di cambiamento per gli anni a venire e alcuni dati rimarcano l'attendibilità di questa visione. Entro il 2050 circa il 70% della popolazione mondiale vivrà nelle città e i consumi globali di energia raddopieranno. Nel frattempo, nell'arco del prossimo decennio, crescerà in modo sostanziale la produzione e l'utilizzo di energie rinnovabili, il mercato delle "smart infrastructure" sfonderà (entro quattro anni) la barriera dei 150 miliardi di dollari su scala globale e marcerà infine a doppia cifra la domanda di infrastrutture per l'e-mobility e dei sistemi per lo stoccaggio e la distribuzione dell'energia.

Gli edifici intelligenti rappresentano un tassello fondamentale delle città connesse che verranno, e portano in dote servizi anche molto diversi da quelli disponibili oggi. Hardware e software di nuova generazione, tecnologie come il *cloud computing* e l'intelligenza artificiale, tragheranno gli *smart building* verso nuovi ecosistemi, spostando l'attenzione dagli asset materiali a servizi basati sull'esperienza di utilizzo degli spazi e sulla trasforma-

zione delle strutture in centri di valore. L'interpretazione dei dati raccolti dai sensori permetterà di adattare gli ambienti alle necessità di chi li vive, mentre la connessione degli edifici a micro-reti che ottimizzano il fabbisogno di energia, in tempo reale e in funzione delle fonti di alimentazione e dei carichi, abiliteranno modelli di business innovativi, finora inesplorati dalle pratiche di *facility management* tradizionale.

Anche gli impianti, insomma, conosceranno la "servitizzazione": l'utente passerà dal possedere il proprio sistema di illuminazione a un modello "pay-per-use" grazie alla disponibilità di smart grid che faranno risparmiare energia rivendendo quella in eccesso. Rendere le infrastrutture di una città più intelligenti significa quindi investire su edifici che consumano meno e che al contempo producono energia grazie a pannelli fotovoltaici installati sul tetto o integrati nelle facciate. Il potenziale di crescita di questo settore è enorme e sta pungolando giganti e startup tech a sviluppare soluzioni in grado di rendere gli edifici veri e propri oggetti connessi, in grado di scambiare dati con le infrastrutture del traffico, le reti elettriche e gli impianti di smaltimento dei rifiuti.

Un'azienda che sugli *smart building* ha scommesso da tempo è Siemens. In varie sedi, compreso il quartier generale italiano di Milano, la multinazionale tedesca ha applicato tecnologie utili a realizzare un'infrastruttura di generazione energetica distribuita che sfrutta una micro-rete intelligente con una capacità superiore a 1 megawatt per massimizzare l'autoconsumo e ri-

durre il carico elettrico complessivo. Come conferma il Ceo di Siemens Smart Infrastructure Cedrik Neike, le soluzioni di *building automation* sono sempre più strategiche per diversi motivi: «Le tecnologie di costruzione moderne non solo migliorano il comfort delle persone che si trovano in un edificio, ma contribuiscono a creare un ambiente di lavoro più flessibile e meglio organizzato, con un impatto positivo molto significativo sulla loro produttività e benessere».

L'applicazione di queste tecnologie è ad ampio spettro, dai sistemi di riscaldamento e raffreddamento all'illuminazione, ambito nel quale un'efficiente gestione degli impianti può far risparmiare fino all'80% dei costi. «Gli edifici - continua Neike - non sono più solo strutture fisiche perché grazie al digitale diventano interfacce che connettono le persone agli spazi, ai servizi e ad altre persone, contribuendo attivamente al successo di un'azienda». Il punto di partenza è la definizione di edificio intelligente, e cioè una struttura che comprende il suo ambiente e vi interagisce, che impara e si adatta, che sa chi lo occupa e fornisce *feedback* non solo ai residenti ma anche a chi gestisce gli impianti.



L'innovazione forse decisiva coincide con la possibilità che anche gli edifici preesistenti possano essere resi intelligenti. «Non esiste – ammonisce però Neike – una soluzione pronta all'uso, poiché ogni edificio ha requisiti diversi, ogni *stakeholder* ha le proprie idee su come soddisfarli, ogni aggiornamento è un investimento e per implementare una soluzione *smart serve tempo*». Gli edifici, ricorda ancora Neike, rappresentano quasi il 40% del consumo globale di energia e questo significa che il settore «è predestinato a svolgere un ruolo chiave per un'efficace transi-

zione energetica: con i pannelli solari sul tetto e un accumulatore elettrico in cantina, sempre più case e palazzi diventeranno elementi attivi di una Internet of Energy connessa».

Pensare a una diffusione estesa del concetto di *smart city* passa dalla possibilità che le infrastrutture esistenti e di nuova realizzazione siano abilitate a comunicare con la rete, integrando in modo ottimale le fonti di energia rinnovabile. Il quartiere di Aspern, alla periferia di Vienna, è una delle più grandi sperimentazioni in Europa, un esempio reale di ecosistema digitalizzato e connesso

che raccoglie dati da residenti, edifici intelligenti e rete elettrica locale. «Il progetto – spiega Neike – riguarda strutture flessibili che, in base alle condizioni ambientali, possono fornire energia elettrica e termica attraverso una combinazione intelligente di pompe di calore, energia solare e sistemi di accumulo, generando grandi efficienze nelle fasi di esercizio e creando i presupposti per vendere le eccedenze alle reti e ai sistemi di stoccaggio». La maggior parte delle funzionalità di Aspern può essere applicata anche altrove.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## MINACCE HACKER

### Intelligenza ad alto rischio

Il dato non ha bisogno di molti commenti: nella prima metà 2019, quasi quattro computer su dieci (il 37,8% per la precisione) impiegati per gestire i sistemi di automazione degli "edifici intelligenti" in tutto il mondo sono stati oggetto di attacchi malevoli. Purtroppo l'Italia contribuisce in modo rilevante al fenomeno, visto e considerato che siamo il Paese con la più alta percentuale (il 48%) di azioni criminali contro gli *smart building*, davanti a Spagna e Regno Unito. Lo dice una recente ricerca di Kaspersky, che conferma come anche gli edifici farciti di sensori e connettività siano

oggetto di minacce informatiche generiche. I pc che gestiscono gli apparati di controllo di ascensori, impianti elettrici, climatizzazione, video sorveglianza e monitoraggio degli accessi, sono quindi una superficie a rischio e sono un bersaglio per le soluzioni di *spyware*, ovvero *malware* finalizzati a rubare le credenziali degli account. Degli attacchi rilevati uno su quattro proveniva da Internet, nel 10% dei casi la causa dell'infezione erano i supporti rimovibili (chiavette Usb e hard-drive esterni) e un ulteriore 10% era riconducibile a link e allegati via mail. L'1,5% delle *workstation* degli *smart building*, invece, è stato attaccato da sorgenti interne alla rete, come le cartelle condivise.

—G.Rus.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Strutture flessibili. Il quartiere di Aspern, alla periferia di Vienna, è un esempio di integrazione e connessione tra rete elettrica, cittadini ed edifici intelligenti

## CONTAMINAZIONI

## ENERBRAIN

Retrofit energetico  
in tempo reale

È nata nel 2015 all'interno dell'incubatore I3P del Politecnico di Torino e si è aggiudicata diversi riconoscimenti anche in ambito internazionale, ultimo fra questi l'ultima edizione del Premio Marzotto nella categoria Impresa per «la capacità di generare ricadute positive sul territorio e sull'ambiente». Fondata da quattro «cervelli» di ritorno dalle rispettive esperienze all'estero, Enerbrain opera nel campo delle soluzioni di «retrofit energetico» finalizzate a trasformare grandi edifici non residenziali (scuole, aeroporti, centri commerciali, ospedali e palazzi storici) in smart building. Ha brevettato un sistema di regolazione dinamica degli impianti di riscaldamento/raffreddamento e ventilazione esistenti, una sorta di «scatola intelligente» che raccoglie (in cloud) i dati di umidità, temperatura e inquinanti dei vari apparecchi e sfrutta sensori e algoritmi di machine learning (sviluppati in casa) per interpretarne e ottimizzarne in tempo reale i parametri di funzionamento, anche in funzione delle presenze umane. L'obiettivo? Ridurre i consumi di energia e le emissioni di CO<sub>2</sub> e migliorare la qualità dell'aria, servendosi di una dashboard analitica accessibile anche da smartphone e tablet. L'aeroporto di Torino Caselle, la Mole Antonelliana e il Lingotto sono fra gli edifici dove il sistema è già stato installato.

—G.Rus.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Ottimizzazione.**Giuseppe  
Giordano, Ceo  
e cofounder

## Verifiche di stabilità

## Ponti e viadotti

## Controlli

## con il drone

&gt; Danilo Fenner a pagina 15

# Ponti e viadotti sorvegliati speciali

**Il monitoraggio.** Castellaz controllato dai droni, la Provincia esclude problemi strutturali. Demagri (Patt) presenta una nuova interrogazione Crozi e Tamarisi in Valsugana tra le priorità. Interventi straordinari su 130 manufatti, finanziati sul bilancio provinciale per 26 milioni di euro

## HA DETTO



Nessun ponte in Trentino evidenzia rischi particolari, solo lesioni superficiali dovute al ghiaccio e al sale

Giancarlo Anderle - Pat

DANILO FENNER

**TRENTO.** Se fosse una persona, diremmo che non si è rotta una gamba ma che si è procurata solo qualche escoriazione. Almeno stando a quanto dicono i "medici". Trattandosi di un ponte dobbiamo usare termini un po' più tecnici e parlare di "lesioni superficiali e non strutturali", ma il senso è quello. Insomma, il vecchio "Castellaz", che collega il centro abitato di Cles e la terza sponda della val di Non, sembra tenere ancora botta: malgrado gli anni (risale agli anni Sessanta) e l'inevitabile usura.

La conferma arriva dall'ingegner Giancarlo Anderle, dirigente del Servizio gestione stra-

de della Provincia di Trento: «Non c'è alcun rischio, si tratta solo di qualche lesione del tutto superficiale. Nei giorni scorsi siamo stati lì con un drone: la documentazione ora in nostro possesso conferma che non ci sono danni strutturali».

A scoprire le lesioni era stata, un mese fa, la consigliera provinciale del Patt Paola Demagri, che aveva diffuso anche alcune foto. Immagini che avevano destato qualche preoccupazione ad alcuni tecnici a cui la stessa consigliera Demagri aveva mostrato le foto prima di renderle pubbliche. L'ingegner Anderle taglia corto: «Ribadisco: non c'è nessun motivo di preoccupazione. La settimana prossima torneremo lì e monteremo una piattaforma che ci consentirà di toccare con mano le parti lesionate. Ma nessun ponte in Trentino evidenzia rischi particolari». Intanto però la consigliera del Patt ha ripresentato ieri una nuova interrogazione per conoscere l'esito puntuale delle ricognizioni.

Che un ponte di quell'età - oltre cinquant'anni - possa pre-

sentare alcune "ferite" superficiali non è affatto insolito. A provocare quel tipo di lesioni è soprattutto l'azione combinata, nei lunghi mesi freddi, del ghiaccio e del sale sparso per scioglierlo.

Un mix micidiale e corrosivo, che non risparmia anche molti altri ponti e viadotti trentini. Tanto che alcuni di questi saranno sottoposti - o lo sono già - a manutenzione straordinaria, se non proprio di ristrutturazione (oppure, in alcuni casi, di adeguamento alle norme antisismiche). «E' il caso dei Crozi e del Tamarisi a Pergine, nonché quello "dell'Amicizia" in Val di Cembra, o di San Nicolò lungo la tangenziale, oltre ad un intervento puntuale sul viadotto di Canova» ci spiega l'ingegner Stefano De Vigili, dirigente del Dipartimento infrastrutture e trasporti della Provincia, oltre che capo della Protezione civile trentina. «Questi interventi sono già finanziati sul bilancio provinciale anche per il tramite dei fondi europei (FERS) e statali (FCS). Stiamo parlando di circa 130 ponti per un importo stimato di 26 milioni di euro».

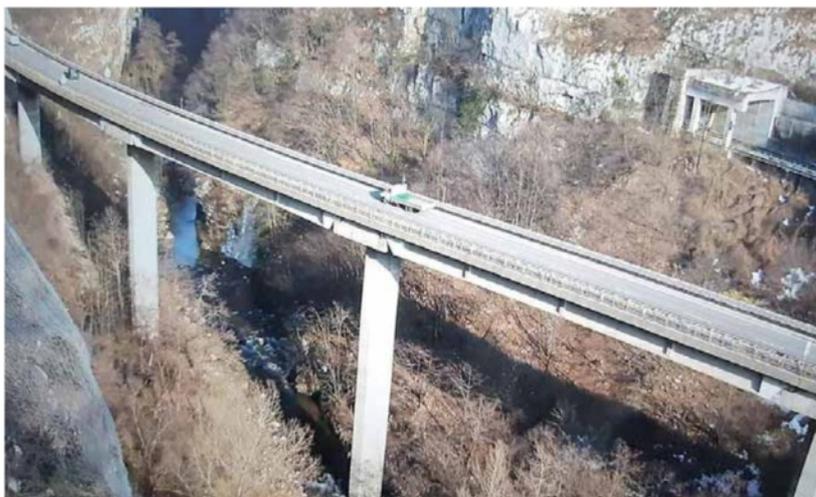


## I NUMERI

## Quasi la metà delle strutture ha ormai oltre 50 anni

• Trentino, terra di ponti: ce ne sono ben 1162 – uno ogni due chilometri di strade – che si sviluppano per circa 2500 chilometri. Ben 689 ponti su 1162 (il 60%) ha un'età superiore ai 40 anni e di questi 474 ha un'età maggiore di 50 anni. Strutture che, a causa proprio dell'età, sono soggette a una maggiore fatica derivante dall'aumento del traffico sulle strade e dall'aumento dei mezzi pesanti circolanti. La stragrande maggioranza di questi manufatti si trova poi in zona di montagna ed è soggetto dunque ai danni causati dall'altitudine, dall'escursione termica, dall'esposizione e dai trattamenti antighiaccio invernali.

L'attività di monitoraggio di tutti i manufatti è costante nel corso dell'anno e garantita da una speciale applicazione, detta BMS (Bridge Management System), realizzata in collaborazione con l'Università di Trento.



• Sopra, il viadotto dei Crozi fra Trento e Pergine rientra fra gli interventi programmati dalla Provincia



• Il dettaglio di una lesione scoperta sul ponte del Castellaz in val di Non

# «Valdastico no a Terragnolo sì invece lungo la Vallarsa»

**Vergnano va controcorrente.** Potrebbe servire a una valle che non ha una viabilità adeguata Marini (consigliere provinciale M5S): «Come fa Fugatti ad escludere sono problemi ambientali?»

**ROVERETO.** Valdastico a Terragnolo no, ma in Vallarsa sì. È la posizione - inedita - di Paolo Vergnano, consigliere comunale del gruppo misto. Vergnano afferma - come fa la Lega - che l'uscita dell'autostrada a Rovereto sud potrebbe essere un volano di sviluppo economico. «Ho votato anch'io contro il passaggio della Valdastico nella valle di Terragnolo - scrive Vergnano - che ha la sola funzione di creare uno svincolo autostradale per raggiungere Folgaria. La popolazione dell'Altipiano Cimbri, però, vuole un'altra comunicazione con la valle, visto che non ha necessità di aumentare il flusso viabilistico ma di esaltare il territorio per un turismo di qualità. La mia proposta di creare un collegamento funiviario con Rovereto, dal lato lagarino, e con Levico, dal lato valsuganotto, raccoglie consensi ovunque». Lo

stesso ragionamento per Vergnano non vale per Vallarsa, cui l'autostrada gioverebbe.

## Per Vallarsa è diverso

«Trovo poco comprensibile la scelta di Vallarsa - scrive Vergnano - perché la statale che l'attraversa non è sufficiente a garantire lo sviluppo delle aziende locali, che hanno, per altro, impedito a Rovereto di chiudere al traffico pesante zone sensibili come piazza Podestà». L'uscita a Rovereto sud (passando a questo punto per la Vallarsa ma non per Terragnolo) dell'A31 per Vergnano "s'ha da fare".

## Un hub a Rovereto Sud

«Creare un hub di interscambio Rovereto sud porterebbe sviluppo nell'area industriale, con la creazione di posti di lavoro, permetterebbe di trasferire le merci su ferro nella tratta Rovereto-Nord Europa, facendo rispar-

miare emissioni nocive, alleggerirebbe il traffico pesante sulla A22». Così l'ex Cinque Stelle Vergnano.

## Il no dei 5 Stelle

Alex Marini, che invece del M5S è consigliere provinciale, è invece contro la A31 e si compiace del risultato della "balotazione": «Il presidente Fugatti può ben dire che "tira dritto", ma la verità è che a parte i ben noti desideri di un certo concessionario autostradale ad alto tasso di leghismo, sul prolungamento della Valdastico non c'è uno straccio di niente, ancora nessun progetto. Come fa a dire che non ci sono problemi ambientali? Gliel'ho dicono i gestori autostradali che vogliono costruire, forse? E ancora, come fa Fugatti a sostenere che la A31 porterebbe ricchezza al Trentino se con ogni evidenza al limite toglierebbe traffico dalla A22 per convogliarlo a un concessionario privato?». **M.S.**





- La Vallarsa: secondo Vergnano una autostrada darebbe respiro alle sue aziende, oggi penalizzate da una viabilità insufficiente

LE MAFIE IN VENETO

## Lovo e Semenzato, riciclati 30 milioni della 'ndrangheta

Trenta milioni di euro. Tanto hanno potuto riciclare i Bolognino negli anni grazie a un sistema di false fatture messo in piedi sostanzialmente da tre persone: Adriano Biasion, 53 anni di Piove di Sacco, spal-

leggiato da Leonardo Lovo, imprenditore di 48 anni da un paio d'anni trasferito a Biancade, e dal mestrino Federico Semenzato, titolare dell'hotel Bolognese sul Terraglio. **BARBIERI / A PAG. 21**

# Il faccendiere Lovo e le false fatture Riciclati 30 milioni della 'ndrangheta

Si faceva consegnare i contanti dal clan dei Bolognino  
A lui e ai suoi complici restava dal 7 al 10% delle somme

**Insieme al padovano Biasion e al mestrino Semenzato era la mente del sistema**  
**Giorgio Barbieri**

Trenta milioni di euro. Tanto hanno potuto riciclare i Bolognino negli anni grazie a un sistema di false fatture messo in piedi sostanzialmente da tre persone: Adriano Biasion, 53 anni di Piove di Sacco, spalleggiato da Leonardo Lovo, imprenditore di 48 anni da un paio d'anni trasferito a Biancade e dal mestrino Federico Semenzato, titolare dell'hotel Bolognese sul Terraglio. Secondo le indagini appena chiuse dalla Distrettuale Antimafia di Venezia gli emissari dell'organizzazione calabrese-emiliana Grande Aracri, consegnavano i contanti (anche 240 mila euro per volta) ai tre e le società venete o fittizie emettevano fatture per operazioni inesisten-

ti. La cosca pagava, poi la somma tornava all'organizzazione criminale. Ai tre restava dal 7 al 10 per cento delle somme.

### IRE DELLE FATTURE

Lovo, originario di Camposampiero, era al servizio del "giro nero" insieme all'amico Adriano Biasion. I due sono infatti accusati di aver messo a servizio dell'organizzazione come "cartiere" società che amministravano insieme come la Biasion group e Biasion Adriano Srl, nel campo dell'edilizia. Entrambi - secondo la Dda - sarebbero poi stati gli amministratori di fatto anche di una rosa di società utilizzate nei raggiri e, ufficialmente intestate ad altri: un centinaio gli episodi loro contestati. Sono poi riconducibili sia a Biasion che a Lovo anche società come la Padova Edil o la Universo Costruzioni (Padova) o la Progresso (Vigonovo), tutte utilizzate per le carte false. Operazioni fitti-

zie organizzate soprattutto con la Segeco di Semenzato. A parlare di un giro di riciclaggio di denaro sporco di circa 200-250 mila euro al mese è stato il pentito Giuseppe Giglio, che con quel denaro - insieme a Sergio Bolognino, a capo del braccio veneto della cosca - pagava le false fatture emesse dagli imprenditori compiacenti. Come funzionava il sistema? Biasion è accusato di aver da una parte trovato la rete di imprenditori disponibili a vendere servizi fittizi alle aziende della cosca, dall'altra di aver emesso direttamente fatture false con le società che amministrava



con Lovo. I due ricevevano il danaro da Giglio, lo davano a una delle società compiacenti (non senza aver prima trattenuto per loro alla fonte dal 7 al 10 per cento della somma), che acquistavano a loro volta falsi servizi da una delle imprese direttamente gestite dalla cosca: così i soldi tornavano all'origine. Finché l'Iva era agevolata al 10% - secondo l'accusa - questo era il loro guadagno, ma quando l'aliquota era al 22%, il compenso per Lovo, Biasion e Semenzato è sceso al 7%. Un bel po' di soldi comunque.

## GLIEPISODI

Emblematico quanto accaduto nel febbraio 2013. In quell'occasione, secondo quanto ricostruito dagli investigatori, Biasion e Lovo «dopo avere ricevuto una somma di denaro contante stimata nell'ordine di circa euro 233.300 da Sergio Bolo-

*gnino - il quale a sua volta l'aveva ricevuta da Vito Gianni Floro, emissario del sodalizio - ed averne trattenuta una percentuale a titolo di prezzo per la mediazione, ne consegnavano circa euro 212.000 a Federico Semenzato - direttore tecnico, socio ed amministratore di fatto di Segeco Srl nonché socio ed amministratore di fatto di Solferino Srl. Quindi lo stesso Semenzato, dopo aver disposto con la Solferino Srl un bonifico bancario di euro 335.000 in favore di Segeco a titolo di "finanziamento infruttifero", aveva simulato l'esistenza di rapporti di fornitura di servizi supportati da diverse fatture... In tal modo si compiva la sostituzione del denaro di provenienza delittuosa posto che tramite la Immobiliare Tre Srl il sodalizio rientrava in possesso delle somme precedentemente consegnate». In un'altra occasione, l'1 marzo 2013, Biasion e Lovo ave-*

vano ricevuto una somma di denaro contante stimata nell'ordine di circa euro 126.400 da Sergio Bolognino e, dopo averne trattenuta una percentuale a titolo di prezzo per la mediazione, «ne consegnavano circa 97.000,00 euro a Semenzato». Successivamente venivano emesse una serie di false fatturazioni e «in tal modo si compiva la sostituzione del denaro di provenienza delittuosa posto che tramite la Immobiliare Tre, il sodalizio rientrava in possesso di una somma superiore al contante precedentemente consegnato». Ma Leonardo Lovo aveva anche avuto grossi problemi con gli stessi fratelli Bolognino. Aveva infatti dovuto dare loro la sua impresa dopo che si era fatto dare un prestito di 300.000 euro. L'accordo era per un tasso di interesse del 20% mensile.—

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



In alto il faccendiere Leonardo Lovo e sopra i fratelli Bolognino durante una conferenza stampa

