

Rassegna del 04/12/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

04/12/2019	Arena	13	Università, più iscritti ma mancano alloggi - Università, è emergenza alloggi Respinto uno studente su due	Battista Maurizio	1
04/12/2019	Arena	10	Urbanistica, Tosi attacca «La città è senza sviluppo»	E.G.	3
04/12/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	Il Mose supera la prima prova «Marea fermata» - «Ha creato un dislivello tra mare e laguna» Il Mose supera il test	Zorzi Alberto	4
04/12/2019	Gazzettino Pordenone	4	Un piano per far rivivere i vecchi palazzi - Quartieri da rigenerare, i costruttori: patto per ridurre il fisco in edilizia	D. I.	7
04/12/2019	Gazzettino Pordenone	4	Le opportunità per riqualificare	...	9
04/12/2019	Nuova Venezia	18	Prova del Mose, problemi a una paratoia - Malamocco, ecco le prove del Mose Ma la paratoia 6 si alza con ritardo	Vitucci Alberto	10

SCENARIO

04/12/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	13	«Tassa» sui container, 10 milioni in più a Venezia La protesta di Musolino «Così si affossa il porto»	a.zo.	12
04/12/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Riparte la protesta degli inquilini Erp Ca Farsetti, 700 alloggi da restaurare	C.Ga. - M.Ri.	13
04/12/2019	Corriere della Sera	19	Il Vaticano socio di Lapo Elkann Soldi anche al film su Elton John	Gerevini Mario - Massaro Fabrizio	15
04/12/2019	Corriere della Sera	47	Nuovo San Siro, allo studio l'ipotesi (già scartata) dei due stadi	Ravelli Arianna	17
04/12/2019	Gazzettino	13	Un anno per un Mose "d'emergenza"	Brunetti Roberta	18
04/12/2019	Gazzettino Padova	22	Il caso Aspide, lotta alla mafia al femminile	Braghetto Paolo	20
04/12/2019	Gazzettino Treviso	8	Velodromo ancora bloccato «Aspettiamo il tribunale»	Barea Denis	21
04/12/2019	Gazzettino Venezia	2	La prova "al buio" e la trepidazione per l'ultima paratoia - La prova "al buio" e la trepidazione per l'ultima paratoia	R.Br.	23
04/12/2019	Gazzettino Venezia	3	Intervista a Luigi Brugnaro - Brugnaro: «Mose sorvegliato speciale» - Brugnaro: «Sarò sempre presente Voglio sapere tutto sull'opera»	Fullin Michele	25
04/12/2019	Gazzettino Venezia	6	Donne e professioni marittime, vince la competenza	...	27
04/12/2019	Giornale di Vicenza	9	Fatto il patto: la Pedemontana può aprire per 11 chilometri	Erle Piero	28
04/12/2019	Giornale di Vicenza	13	Agenti immobiliari, caccia agli abusivi	Zuccon Cinzia	29
04/12/2019	Giornale di Vicenza	13	Von Poll aprirà altre agenzie «A Vicenza già cresciuti»	...	31
04/12/2019	Nuova Venezia	24	«Un piano di recupero per gli appartamenti»	M.A.	32
04/12/2019	Nuova Venezia	23	Deka Immobiliari acquista 4 alberghi Palazzo ex Poste Fondo interessato	Furlan Francesco	33
04/12/2019	Nuova Venezia	27	«Ecco la nostra idea di Passante Verde» La Cia pronta a discuterne con la Cav	Furlan Francesco	35
04/12/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13	Vertice con Boccia sull'autonomia Gap infrastrutture: 3,6 miliardi dal 2022	Salmaso Albino	37
04/12/2019	Repubblica	39	Il piano Sala: salvare il Meazza Ipotesi di due stadi a San Siro	Curro Enrico - Gallione Alessia	39
04/12/2019	Repubblica	19	Firenze blinda i belvedere "Vietato cambiare il panorama della città"	Ferrara Ernesto	41
04/12/2019	Sole 24 Ore	13	Taranto, il Tar blocca il nuovo ospedale Gara da rifare per Invitalia	Palmiotti Domenico	43
04/12/2019	Sole 24 Ore	21	In breve - Salini Impregilo S&P, l'outlook diventa positivo	...	44
04/12/2019	Tribuna-Treviso	18	Il Canova è un caso politico Rabbia Lega contro Costa - Stop al Canova, Conte attacca i grillini Save congela quattro milioni di opere	Bozzi Valenti Alessandro	45
04/12/2019	Voce di Rovigo	32	L'ex Ilva non sia nuova Marghera	...	47

SERVIZI AGLI STUDENTI

Università, più iscritti
ma mancano alloggi ▶ PAG 13

LE SFIDE DELLA CITTÀ. L'ateneo è un'eccellenza per la ricerca, ma è carente per le strutture che possono attirare cervelli

Università, è emergenza alloggi Respinto uno studente su due

Trestini (Ance): «La richiesta c'è». Investitori olandesi pronti a sbarcare. E il campus?

Maurizio Battista

«Sì è vero, a Verona c'è spazio per nuova edilizia residenziale universitaria; sono venuti a spiegarcelo anche esperti investitori esteri».

Parole di Carlo Trestini, presidente veronese dell'Associazione nazionale costruttori. Verona città universitaria sconta però un deficit grave: se la qualità della ricerca è ottima, se le sue prestazioni accademiche sono di primissimo livello, la capacità attrattiva del polo universitario potrebbe essere però molto più forte.

Lo ha sottolineato nella recente intervista a L'Arena Corrado Passera, ex ministro ed ex amministratore delegato di Poste Italiane, manager bancario e finanziario, artefice della nascita di IntesaSanPaolo. La nostra città ha le carte giuste per essere un protagonista del futuro, un futuro che si giocherà proprio a livello di capoluoghi metropolitani ed è nell'ambito universitario che si deve rafforzare per mettere a frutto i suoi talenti. A cominciare da un parco tecnologico dove dare libero spazio alle start up. Ma anche strutture adeguate per attirare cervelli, investimenti, studenti.

Quindi campus, residenze e servizi. Non solo c'è bisogno di programmare nel medio e lungo periodo, ma anche di realizzare quei progetti che già sono stati programmati e che hanno risorse bloccate (Veronetta).

Una necessità emersa proprio nel maggio scorso nel corso di un convegno organiz-

zato da Ance e nel quale era intervenuto un investitore olandese che aveva focalizzato l'attenzione proprio su questo: sui nuovi modi di abitare, sui modelli alternativi rivolti agli stili di vita e di lavoro emergenti. E quindi gli studenti e le università in espansione.

L'olandese Sijme van Jaarsveld, Commercial Developer di "The Student Hotel" aveva presentato forme inedite di destinazione degli immobili e di ospitalità, come gli Student Hotel, un sistema di accoglienza ibrida di co-living e co-working, in cui trovano inoltre spazio aree per l'esercizio fisico, bar e ristoranti, sale riunioni, teatri. Un brand diffuso in molti Paesi Europei e che in Italia ha già conquistato le città di Firenze, Bologna e Roma e si rivolge non solo agli studenti, ma anche a familiari, imprenditori e giovani startupper.

Se un tempo infatti, ci si accontentava di semplici residenze studentesche, oggi, aveva detto van Jaarsveld, cresce la richiesta di spazi di accoglienza in grado di offrire anche servizi integrati.

Temi sui quali Ance tornerà con un convegno di specialisti la prossima settimana in camera di commercio: in alcune metropoli italiane il modello di affitto è già applicato da società che offrono a studenti e professionisti soluzioni di flat-sharing con canoni che comprendono tutte le spese e tutti i servizi, dal riscaldamento alla manutenzione. E su questi aspetti Gianfranco Arieti, dirigente della Direzione Tecnica e Lo-

gistica dell'Università di Verona, ha sempre a disposizione dati aggiornati sui flussi e l'accoglienza degli studenti nella città scaligera: «Rispetto alla maggioranza delle università italiane che registrano un costante calo delle iscrizioni, Verona è in controtendenza con una crescita continua ed è fortemente attrattiva. Nell'anno 2018/2019 abbiamo avuto 24.725 iscritti di cui il 51% provenienti da fuori provincia. L'Azienda Regionale per il Diritto allo Studio Universitario (Esu), che si occupa di assicurare agli studenti la possibilità di accesso ai servizi, è stata in grado di soddisfare sole 443 delle 1029 richieste pervenute, con il 57% delle richieste rifiutate».

Una conferma evidente della fame di abitazioni da parte degli studenti che vengono a frequentare le nostre facoltà.

Infatti, sottolinea Arieti, «questo accade perché a fronte della crescita degli studenti, in questi anni non c'è stato un adeguamento dei servizi offerti. In base ai questionari, è chiaro come, tra i fattori che incidono sulla scelta della facoltà, la qualità dei servizi offerti dall'ateneo e dalle strutture ospitanti è ai primissimi posti. I ragazzi guar-



dano al modello dei Campus dove agli alloggi si affiancano anche numerosi optional, un dato che deve far riflettere».

Per capire la realtà, bastano pochi dati: gli studenti iscritti ai corsi di laurea magistrali per oltre la metà hanno residenza in altra provincia e quindi avrebbero potenzialmente bisogno di un alloggio universitario, e invece si devono rivolgere al mercato privato. Mercato privato che sta diventando sempre più difficile perché i proprietari di appartamenti ritengono più vantaggioso convertire gli alloggi in B&B piuttosto che affittarli agli studenti.

Gli spazi non mancherebbero: per esempio, all'ex Passalacqua il campus è solo sulla carta. Si attendono i fondi governativi per la riqualificazione di Veronetta. Ma perché non provare la strade dei fondi di investimento europei? ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Residenze Esu

Accolte 443 richieste su oltre 1029

I fortunati assegnatari di un alloggio Esu, e sono poco più di 443 su oltre 1029 richieste, hanno a disposizione otto residenze. La prima è Corte Maddalene, nel cuore di Veronetta, con 116 posti letto complessivi e camere da uno o due posti letto, sale studio, sala riunioni, 3 punti di ristoro, una palestra. La seconda è sempre a Veronetta, in via Seminario, con 55 posti letto dislocati su 3 piani. Ogni appartamento dispone di cucina, servizi e telefono. Lavanderia nello scantinato. C'è poi la residenza di via Nicola Mazza, sempre a

Veronetta, che dispone di 52 posti letto suddivisi in 9 appartamenti su tre piani. Hanno cucina e servizi, sala studio e lavanderia. Sempre a Veronetta, in vicolo Campofiore un'altra residenza dispone di 48 posti letto e ogni piano è dotato di cucina.

Troviamo altre due residenze a Veronetta: 39 posti in via San Vitale, distribuiti in quattro appartamenti e una residenza di 16 posti letto in via Campofiore nell'ambito dell'Istituto della Carità Sacro Cuore Don Mazza, ma autonomi dal collegio. Nel polo scientifico e tecnologico di Borgo Roma, le residenze Esu sono due. La prima è in via Giuliari e dispone di 18 posti letto distribuiti in 6 alloggi; la seconda è in piazzale Scuro e dispone di 79 posti letto con sala studio e lavanderia.



Studenti universitari nel chiostro di San Francesco



INODI DEL COMUNE. Il consigliere di opposizione con Bozza e Caleffi

Urbanistica, Tosi attacca «La città è senza sviluppo»

«Altro che 60 progetti con la variante 23: sono solo indicate aree disponibili ma non se ne farà niente»

Una città «senza prospettive di sviluppo». E «le categorie economiche sono state umiliate». È l'ennesimo attacco del consigliere comunale Flavio Tosi all'Amministrazione Sboarina, che secondo lui sull'urbanistica «procede con lentezza inaudita. Ci ha messo metà mandato per approvare un parte di una variante, la 23 al Piano degli interventi, già deliberata dalla mia Amministrazione. E ora racconta un libro dei sogni irrealizzabile, mentre la realtà dice che la città è rimasta bloccata in questi due anni e mezzo e continuerà a esserlo».

Tosi, presenti il consigliere tosiano Albeto Bozza e l'ex assessore all'urbanistica e all'edilizia privata Gian Arnaldo Caleffi, stigmatizza il fatto che «in due anni e mezzo Sboarina non ha intrapreso neanche un progetto per lo sviluppo di Verona, semmai ha bloccato quelli avviati dal sottoscritto come la riqualificazione dell'Arsenale, l'insediamento di Ikea e quello della Cercola. Ma adesso Sboarina dice che grazie a questa nuova Variante sono pronti 60 nuovi progetti, ma non è vero, vengono solo indicate della aree disponibili, e con

la sua lentezza ci vorranno anni per vedere approvati i progetti». Sboarina «annuncia poi il Central Park, il nuovo casello di Verona Sud e la variante alla Statale 12, ma nessuna delle tre opere comincerà prima della fine del suo mandato nel 2022, sul Central Park nella migliore delle ipotesi si andrà addirittura al 2026 per l'inizio dei lavori. Libri dei sogni appunto, favole». Poi «Sboarina ha dimezzato il commerciale all'ex Tiberghien riducendo la sostenibilità economica del progetto per gli investitori. Infine l'Amministrazione Sboarina ha respinto gli emendamenti delle categorie economiche, quelli dell'Associazione Industriali e dell'Ance, che miravano a semplificare la burocrazia».

IL CASO AMT. Sul fronte amministrativo, intanto, tiene ancora banco il caso dell'annullamento della nomina a direttore generale di Amt Marina Meletti. Se ne parlerà domani nella commissione consiliare di controllo. Il presidente di Amt Francesco Barini ha detto che, nell'annullare la nomina, l'Amt (che ora procede a una nuova selezione) ha rispettato le procedure. Non la pensa così la Meletti, che si opporrà in sede legale, e che tra l'altro ha già inviato ad Amt una istanza in cui invita a fare marcia indietro dall'annullamento. ● E.G.



GLI ESITI DEL TEST L'ULTIMA DIGA RITARDA

Il Mose supera la prima prova «Marea fermata»

VENEZIA Il «test funzionale» del Mose ha avuto «esito positivo», dice il Consorzio Venezia Nuova, che in una cosiddetta «punch-list» ha raccolto una montagna di dati e informazioni «reali» sia di ogni singolo elemento che dell'intero sistema, comprese le eventuali criticità, che saranno studiate nelle prossime settimane per regolare al meglio il software di controllo e gli impianti. **a pagina 5 Zorzi**

«Ha creato un dislivello tra mare e laguna» Il Mose supera il test

Modelli e tempi, l'esito della prova. E l'ultima diga sale in ritardo

La difesa di Venezia
Il Consorzio Venezia Nuova giudica l'esperimento riuscito. Ora nuovi test

Il Consorzio Venezia Nuova
La schiera ha mostrato un comportamento del tutto simile a quello dei modelli fisici: una evidente stabilità

VENEZIA L'unico colpo di scena, rientrato intorno a mezzanotte, l'ha creato la paratoia numero 6, l'ultima, quella che avrebbe dovuto tappare completamente la bocca di porto di Malamocco. Avrebbe dovuto alzarsi insieme alle altre tre dell'ultimo «set» intorno alle 23.15, ma quel buco è rimasto visibile per circa tre quarti d'ora. «Colpa» di un piccolo problema al software di una delle valvole che regolano il passaggio di aria e acqua (la prima viene immessa e la seconda espulsa per alleggerire la paratoia e farla salire), che ha costretto a un «reset» del sistema e a un riavvio: un po' come quando si preme il tasto di spegnimento del proprio pc con il sistema operativo «impallato», se non fosse che qui si sta parlando di un colosso di 29,5 metri di lun-

ghezza, 20 di larghezza e 4,5 di spessore, per un peso complessivo di 350 tonnellate.

Il «test funzionale» ha avuto «esito positivo», dice il Consorzio Venezia Nuova, che in una cosiddetta «punch-list» ha raccolto una montagna di dati e informazioni «reali» sia di ogni singolo elemento che dell'intero sistema, comprese le eventuali criticità, che saranno studiate nelle prossime settimane per regolare al meglio il software di controllo e gli impianti. Le paratoie sono state alzate in circa tre ore (salvo la coda per l'ultima), dalle 20.30 alle 23.15 e alle 3.40 erano di nuove tutte nei loro alloggiamento: le operazioni sono state eseguite a blocchi di quattro alla volta, dato che in questo momento è operativo un solo compressore dei tre previsti e

quindi manca un bel po' di «potenza». E' anche questo il motivo per cui tre settimane fa, con l'«acqua grande» del 12 settembre arrivata a 187 centimetri, non sarebbe stato possibile sollevare tutte le schiere a difesa della città. «Chiudendole a metà si poteva ridurre la marea di 20-30 centimetri, creando danni per migliaia di euro invece di un miliardo», gridava dall'altro lato della bocca, sulla spiaggia degli Alberoni, l'ingegner



Giovanni Cecconi, ex direttore del servizio informativo del Cvn e ora referente della rete Wigwam, che ha organizzato una barca di cittadini. Secondo il Consorzio, invece, le paratoie, soprattutto con quel vento a 130 all'ora, avrebbero potuto «ribaltarsi».

Ieri le condizioni non erano così estreme, ma c'era un forte vento di Bora e un'onda di 80 centimetri, che si infrangeva schiumosa sulle dighe gialle. Le quali, però, non si sono mosse di un millimetro, come ha fatto notare anche il sindaco Luigi Brugnaro, che ha seguito la movimentazione con grande entusiasmo dalla sala di comando, dove c'erano il commissario Francesco Ossola (collegato anche con la futura commissaria Elisabetta Spitz) e il provveditore alle opere pubbliche reggente Cinzia Zincone. E un grafico ha dimostrato che il Mose

«funziona», avendo creato, pur nella lentezza del sollevamento (da progetto dovrebbe essere di circa mezz'ora), uno «scalino» di una decina di centimetri tra mare e laguna. «La schiera ha mostrato un comportamento del tutto simile a quello dei modelli fisici: una evidente stabilità», afferma il Cvn, in risposta anche a chi continua a temere il problema della «risonanza», denunciato da uno studio della società francese Principia. «Le onde a 80 centimetri per le paratoie sono carezze - osserva l'ingegner Armando Di Tella, da sempre oppositore del Mose - sono quelle oltre i 2 metri che rischiano di creare instabilità». Il timore è che, soprattutto nel caso di onde che si ripetono ogni 8 secondi, le paratoie inizino a «ballare» fino a ribaltarsi. Nessun problema invece, dopo l'installazione delle 56 staffe già

previste, con le vibrazioni dei tubi di pompaggio dell'aria, che avevano stoppato questo test un mese fa. Ora ci saranno altri test: nel 2020 sono previsti sollevamenti ogni mese e mezzo, anche in situazioni di alta marea (ieri era solo a quota 60 centimetri).

«Siamo lieti di sapere che il Mose, atteso già negli anni '90, dimostra alle porte del 2020 di reggere bene il mare», ironizza Alvisio Maniero, deputato del M5s. «L'augurio è che questi test siano il segnale del definitivo riavvio dei lavori per l'ultimazione del Mose, ma non dimentichiamo che ci sono anche le opere complementari», commenta il presidente di Ance Venezia Giovanni Salmistrari, la cui azienda è coinvolta in prima persona in queste attività per conto del Consorzio.

Alberto Zorzi

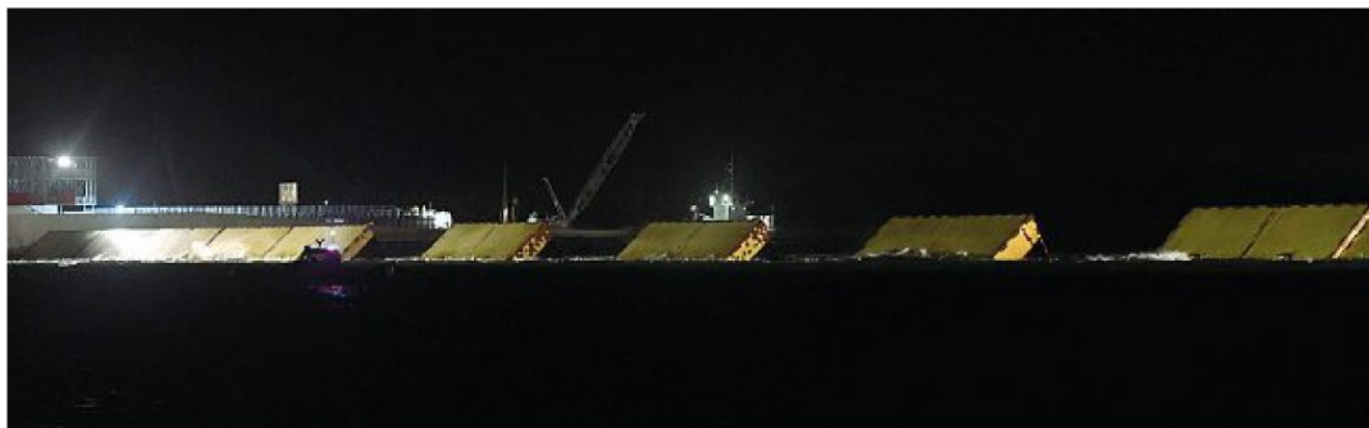
© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'opera

- Il Mose è un sistema di dighe mobili per proteggere Venezia dall'acqua alta
- E' composto da 78 paratoie divise in 4 schiere: la bocca di Lido, la più grande, è stata divisa in due da un'isola artificiale

- Le paratoie sono enormi dighe in acciaio che sono agganciate a dei cassoni di calcestruzzo posati in fondo al mare

- «A riposo», sono piene di acqua e stanno sul fondo. Con una previsione di marea sopra i 110 cm, sono riempite di aria e svuotate di acqua, per alleggerirle e farle salire. Per abbassarle si segue invece il procedimento inverso





Riga gialla

In alto, le dighe sollevate a Malamocco (Fotoservizio Pattaro/Vision)

A sinistra, il sindaco Brugnaro nella sala di controllo



Un piano per far rivivere i vecchi palazzi

Basta coprire di cemento la città con la costruzione di nuovi palazzi. E così Comune e Ance, l'associazione dei costruttori vuole stringere un patto per riqualificare le vecchie aree che sono abbandonate e decadenti in città inglobandole nel tessuto urbano. **Lisetto a pagina IV**

Quartieri da rigenerare, i costruttori: patto per ridurre il fisco in edilizia

►L'Ance propone un progetto con Comune e filiera edile ►L'idea: agevolare gli anziani a trasferirsi in centro
«Basta cemento, in città c'è un patrimonio da rinnovare» le case lasciate in periferia ristrutturate dai giovani

**IL SETTORE PUNTA
A USCIRE DALLA CRISI
INNOVANDO
INTANTO IL SENATORE
DAL MAS "ESTENDE"
LA CEDOLARE SUGLI AFFITTI**

L'EDILIZIA 4.0

PORDENONE Un patto di filiera che coinvolga anche l'Amministrazione comunale per riqualificare quella parte (e nella città di Pordenone non è poca cosa) di patrimonio immobiliare ritenuto più vetusto. A lanciarlo è l'Ance (l'Associazione dei costruttori di Unindustria Pordenone-Trieste) che punta a creare una sistema virtuoso che funga da leva per quella che è la rigenerazione urbana. L'associazione delle imprese edili si candida come partner del Comune (che sul tema ha già programmato una sorta di piano d'azione con tutti i soggetti del comparto interessati) e

chiama a raccolta anche gli ordini professionali di ingegneri e architetti, oltre alla categoria degli immobilizzatori.

I COSTRUTTORI

«L'obiettivo - come spiega il presidente dell'Ance Pordenone-Trieste Elvis Santin che guiderà l'associazione fino al giugno del 2021 - è passare dalle idee che già ci sono ai fatti. Cioè alla creazione di una sorta di modello di rigenerazione urbana che coinvolga pubblico e privato e che possa, una volta sperimentato, essere applicato nelle diverse realtà urbane regionali». In un contesto economico complessivo nel quale il comparto dell'edilizia si sta ancora leccando le fe-

rite («Anche se in realtà nell'ultimo anno c'è stata una boccata d'ossigeno e si è respirata aria di ripresa», sostengono dal vertice Anche) ci si prepara a progettare la città del futuro. Che tipo di città si vuole per i prossimi dieci, vent'anni? Con che tipo di servizi? È chiaro che il futuro non può



che essere quello della "rigenerazione", cioè nella riqualificazione energetica e abitativa (in particolare dei molti palazzi degli anni '60 e '70 del secolo scorso) non solo delle abitazioni ma anche dei servizi per i cittadini. E la rigenerazione urbana può generare anche una sorta di "economia circolare del mattone" che passa soprattutto per la riduzione dell'utilizzo di nuovo cemento sul territorio. «Ovviamente - precisa Santin - non è che bisogna improvvisamente smettere di costruire, ma l'obiettivo del settore dei prossimi anni dovrà essere quello della riqualificazione e della rigenerazione». E le politiche di rigenerazione dovranno anche passare per una leva fiscale: insomma, una riduzione

della fiscalità comunale (a partire dalla tassa di occupazione di suolo pubblico) che possa incentivare i privati a intervenire. «Edilizia "circolare" e rigenerazione - aggiunge Santin - significa anche, per esempio, cercare una sorta di scambio generazionale per consentire ai molti anziani che magari vivono in periferia (e che non riescono più a sostenere i costi e gli impegni di una casa) di trasferirsi nei centri cittadini più alla loro portata. E magari, con le formule del leasing abitativo e dell'affitto, consentire a coppie giovani di rigenerare le case lasciate dagli anziani in periferia o nell'hinterland cittadino».

LE LOCAZIONI

Intanto, sul fronte dell'edilizia il senatore pordenonese Franco Dal Mas ha presentato ieri un emendamento alla Finanziaria per estendere la cedolare secca al 10 per cento a tutti i Comuni. «La modalità utilizzata, infatti, causa l'esclusione di tutti i contratti a canone calmierato stipulati nei Comuni per i quali sia stato deliberato, negli ultimi 5 anni precedenti il 28 maggio 2014, lo stato di emergenza a seguito del verificarsi di eventi calamitosi. La conseguenza sarebbe l'esclusione, dal 2020, di tantissimi Comuni nei quali c'è stata applicazione nei sei anni di vigenza, limitandolo ai solo centri più grandi».

D.L.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CITTÀ DA "RIGENERARE" Sono molti i palazzi considerati vetusti a Pordenone: l'Ance lancia un patto tra pubblico e privato per creare un'economia circolare nell'edilizia e rigenerare i quartieri

Oggi l'assemblea

Le opportunità per riqualificare

È prevista per oggi pomeriggio - inizio alle 16,30 nella sala convegni di Unindustria Pordenone - l'assemblea annuale dell'Ance. Dopo la parte ordinaria dell'assemblea è in programma un convegno sulla rigenerazione urbana. Sul tema "Per una città migliore": la rigenerazione tra opportunità e fattibilità, interverranno Alfredo Martini, direttore di Civiltà di cantiere; Giovanni La Varra, UniUd- Studio Barreca&La Varra; Susanna Rosellini, architetto di Laboratorio di architettura. Sul tema la "Rigenerazione urbana a Pordenone: visione e pianificazione", interverrà l'assessore all'Urbanistica Cristina Amirante. Prevista, inoltre, una tavola rotonda con i sindaci Alessandro Ciriani (Pordenone) e Roberto Dipiazza (Trieste), Sandro Fabbro (Università di Udine e presidente Inu-Fvg) ed Elvis Santin (foto), presidente Ance Pn-Ts.



PROVA DEL MOSE, PROBLEMI A UNA PARATOIA

A Malamocco sollevata l'intera barriera, ma per la numero 6 necessario un surplus di aria compressa

VITUCCI / APAG.18



Malamocco, ecco le prove del Mose Ma la paratoia 6 si alza con ritardo

Sollevata l'intera barriera. Per una necessaria una iniezione maggiore di aria compressa, quasi 800 metri cubi

Alberto Vitucci

«Non viene su!». A metà della «movimentazione» della barriera del Mose di Malamocco, ecco l'imprevisto. La paratoia numero 6, una di quelle centrali nella schiera della bocca di porto, non si alza. La quantità di aria compressa utilizzata per tutte le altre (5-600 metri cubi) non è sufficiente. Occorre pomparne 800 di metri cubi all'interno della struttura e insistere per un tempo all'incirca triplo di tutte le altre. Alla fine anche la paratoia 6 si alza, tra gli applausi dei tecnici.

La prova di movimentazione avviata nella notte di lunedì a Malamocco si è conclusa alle quattro del mattino. I motivi del momentaneo blocco adesso andranno verificati. Potrebbe essersi trattato di una perdita di aria compressa, o forse di un difetto alla strumentazione. Farà parte della verifica complessiva che servirà per preparare i prossimi test. «Sono sperimentazioni», dicono gli ingegneri di Comar e del Consorzio che hanno concluso le operazioni, durate quasi otto ore, dalle 20.30 alle 4.

A seguire da vicino le operazioni anche il sindaco Luigi Brugnaro con il suo staff. Alla fine è sbarcato nella *control*

room, che si trova nella spalla della barriera, a Malamocco. «Grazie agli operai, tecnici e ingegneri del Mose con i quali sono stato questa notte per la prima prova di sollevamento di tutte le 19 paratoie galleggianti alla bocca di porto di Malamocco», ha commentato. «A regime, con questo sistema proteggeremo Venezia dalle acque eccezionali». A coordinare le operazioni gli ingegneri e i tecnici del Consorzio e di Comar, di Tecnital e della società belga Abp, che sta installando gli impianti definitivi. Saranno pronti solo fra un anno. E nel frattempo vanno avanti le prove.

Quella di ieri a Malamocco non è certo la prima, anche se ha interessato tutta la barriera e arriva nei giorni dove ancora alta è l'emozione per le maree eccezionali di novembre. Gli esperimenti sono stati fino ad oggi una trentina. I più numerosi quelli alla barriera di Treporti, la prima a essere installata nel 2013, che ha ancora oggi problemi di manutenzione. Otto i sollevamenti fino al 2016, altri 9 nell'anno in corso. Le paratoie sono state alzate anche 6 volte a San Nicolò di Lido, 5 a Chioggia. E due a Malamocco.

La scorsa notte l'operazione ha riguardato tutte le 19

paratoie della barriera. Nella bocca di porto più profonda (meno 14 metri) dove dunque le paratoie sono più alte delle altre, 29 metri e zzo per una larghezza standard di 20. Ogni paratoia pesa 350 tonnellate. E per alzarsi ha bisogno di avere al suo interno l'aria compressa. Operazione durata circa un quarto d'ora per ogni paratoia. Quasi 45 minuti per la paratoia 6.

L'operazione, recita una nota del Consorzio, «ha avuto esito positivo». Sono stati risolti i problemi che si erano avuti un mese fa con le vibrazioni delle tubature sott'acqua. Sono state fissate con alcune staffe. «Positiva» anche la reazione del sistema al moto ondoso, anche se di non forte intensità (0,8 metri di onda).

«Adesso speriamo che questo sia il segnale del definitivo riavvio dei lavori», commenta il presidente dell'Ance Giovanni Salmistrari, «non solo il Mose ma anche le importanti opere complementari già affidate a imprese del territorio». Adesso le sperimentazioni andranno avanti per tutto il 2020, come da cronoprogramma. L'opera dovrebbe essere conclusa il 31 dicembre 2021. —

BY-ND ALDUNI DIRITTI RISERVATI





La barriera del Mose con tutte le paratoie alzate alla bocca di porto di Malamocco



Il sindaco nella sala controllo del Mose

L'emendamento**«Tassa» sui container,
10 milioni in più a Venezia
La protesta di Musolino
«Così si affossa il porto»**

Un emendamento nato per recuperare risorse, anche per dotare l'Agenzia delle dogane di più scanner per controllare i container. Ma che di fatto – lamentano gli operatori – rischia di mandare le merci dai porti italiani a quelli del Nord Europa o del Nord Africa, con cui è in corso una guerra sulla competitività, visto che gli operatori sarebbero costretti a pagare una tassa su ogni container di 15 euro. «Un provvedimento illogico, una mossa suicida che va rimossa», sbotta il presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino, commentando l'emendamento passato lunedì sera in commissione Finanze della Camera. Tanto che già oggi l'Assoporti, che si riunisce per la prima volta proprio a Venezia invece che nella sede di Roma, dovrebbe chiedere al ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli di intervenire per modificarlo. «Un governo di tasse», attacca anche il sindaco Luigi Brugnaro.

Il testo prevede di recuperare un budget di 75 milioni il primo anno e poi di 150 a regime, «scaricati» sul traffico di contenitori. Essendo questi ultimi circa 10,7 milioni in tutti i porti d'Italia, si fa presto a fare il conto: il «balzello» sarebbe di circa 15 euro l'uno. A Venezia, dove ne arrivano più di 600 mila, si tratterebbe di circa 10 milioni di euro di spese in più. «Un grande favore a Koper, ma soprattutto a Tangeri e agli altri porti nordafricani - lamenta Musolino - Già qui da noi ci sono vari costi superiori, ma questo significa spingere gli operatori ad andarsene». Tra l'altro, sottolinea il presidente, il Porto di Venezia ha già fornito alcuni scanner alle Dogane e inoltre in Italia i controlli sono ben superiori a quelli europei: il 4 per cento rispetto a una quota inferiore all'1 per cento. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Riparte la protesta degli inquilini Erp Ca' Farsetti, 700 alloggi da restaurare

Il 12 nuova manifestazione. Colle: impegnati 20 milioni sulle case

Alta marea

Il Pd chiede di intervenire sugli appartamenti al piano terra

VENEZIA Riprende la protesta contro la legge regionale 39/2017 per l'edilizia residenziale pubblica. Per il 12 dicembre il coordinamento regionale inquilini Erp ha indetto una mobilitazione in Regione, quando è prevista la discussione della legge. Introdotta lo scorso luglio, la legge ha permesso a palazzo Balbi di stanare i furbetti che vivono nelle case pubbliche pur avendo ingenti patrimoni e risparmi ma, introducendo una nuova soglia di Isee Erp, ha avuto un effetto dirompente con migliaia di persone a rischio sfratto. Per quanto l'assessore ai servizi sociali Manuela Lanzarin abbia presentato emendamenti un paio di settimane fa — alzando il tetto reddituale agli inquilini già assegnatari a 35mila euro, dando agli assegnatari con la nuova legge un valore Isee-Erp di permanenza di 26 mila euro e conservando il diritto di alloggio ad anziani over 65 e nuclei familiari con un disabile anche in caso di superamento della soglia massima di reddito — gli inquilini non sono soddisfatti. «Toccare il tetto reddituale non risolve i problemi della legge — dichiara Chiara Buratti dell'Assemblea sociale per la casa di Venezia — Chiediamo il blocco immediato dei nuovi canoni e una moratoria per gli sfratti». Ma non solo: alla Regione si chiede anche di azzerare l'Iva al 10% applicata dall'Ater, fissare un tetto massimo ai canoni Erp, riportare il canone minimo da 40 a 10-15 euro per chi ha un Isee inferiore alla soglia di povertà, applicare i correttivi dei canoni con effetto retroattivo dal primo luglio 2019 e non

dal 2020, individuare con urgenza misure specifiche per Venezia ed elevare anche la soglia di permanenza per i nuovi inquilini post riforma al valore Isee Erp di 35 mila euro.

Di casa si è discusso anche a Ca' Farsetti ieri. Sono circa 700 gli alloggi erp comunali sfitti su un patrimonio di 5.500 case. Di questi, circa 90 si trovano nel quartiere Pertini dove diversi residenti stanno raccogliendo firme per chiedere a Ca' Farsetti interventi di ristrutturazione delle loro abitazioni, afflitte da infiltrazioni e crepe. Sulla questione, ieri, ha chiesto delucidazioni in commissione la consigliera leghista Silvana Tosi: «Recupero e ristrutturazione degli immobili andavano eseguite prima dei campi da calcetto». Ma ieri, sul tema casa, si sono concentrati anche i dem Monica Sambo ed Emanuele Rosteghin che hanno evidenziato quella che sarebbe una scarsa attenzione globale al problema abitativo. «Manca programmazione e si interviene solo a chiamata — ha sottolineato Rosteghin — oltre al Pertini penso anche a via Cherso e via Arbe alla Gazzera dove ci sono circa 100 alloggi, di cui 18 ancora da assegnare, che necessitano di interventi». Ma la questione casa è legata anche all'acqua alta. «Ci sono abitazioni del Comune al piano terra che vanno sotto almeno 3 volte l'anno — ha ricordato Sambo — si potrebbero rialzare i piani terra, realizzare vasche di contenimento e chiedere alle fasce più deboli se preferiscono trasferirsi a piani più alti». Il vicesindaco Luciana Colle ha bocciato l'idea di rialzare i piani terra. «Sul Pertini — ha risposto Colle — ricordo che tra l'anno scorso e quest'anno abbiamo accatastato le case: un passaggio fondamentale per stipulare i contratti». Colle, che ha ricordato gli oltre 20 milioni impegnati sugli alloggi popolari, ha ribadito che è in atto un'ulteriore schedatura puntuale degli immobili per ulteriori in-

terventi.

C.Ga.
M.Ri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Corteo

Gli inquilini tornano in strada a protestare per la casa (Vision)

SANTA SEDE E FINANZA

Il Vaticano socio di Lapo Elkann Soldi anche al film su Elton John

I capitali della Segreteria di Stato e le operazioni con base a Malta: mattone, acque minerali e siti web Indagano i pm della Santa Sede

Giocattoli

Dieci milioni per una quota del gruppo di Enrico Preziosi, patron del Genoa

di **Mario Gerevini**
e **Fabrizio Massaro**

Le vie della finanza sono infinite. Una in particolare dal Vaticano porta all'isola di Malta. Seguendola si scopre che, attraverso un fondo basato a La Valletta, la Segreteria di Stato a febbraio è diventata socia di Lapo Elkann nella sua azienda di occhiali e «prodotti lifestyle» Italia Independent. Un affare da 10 milioni è stato concluso il 30 settembre con Enrico Preziosi, industriale dei giochi e patron del Genoa. E oltre 4 milioni sono serviti a finanziare la produzione di film come l'ultimo «Men in Black» e la biografia di Elton John, «Rocketman». Sono alcuni dei tanti rivoli di investimento nei quali si disperdono le offerte che ogni anno arrivano dai fedeli all'Obolo di San Pietro. I segreti del fondo non finiscono qui. E verifiche sono in corso anche dalla magistratura del Papa.

Malta e il banchiere

Al numero 259 di St Paul Street a La Valletta, a pochi metri dalla Pizzeria Vecchia Taranto, c'è la sede del Centurion Global Fund. I capitali ad esso affidati, secondo varie e attendibili fonti, sono almeno per due terzi della Segreteria di Stato, ovvero il dicastero più importante e più vicino a Papa Francesco. Al vertice del fondo c'è un italiano residen-

te in Svizzera, Enrico Crasso, 71 anni. Ex banchiere del Credit Suisse, titolare a Lugano di Sogenel Holding che è punto di riferimento di molte operazioni finanziarie, per anni ha gestito la cassaforte del Vaticano. Per questo ha ricevuto numerose lettere formali di ringraziamento dalla Segreteria di Stato e l'onorificenza della medaglia d'oro del Pontificato. E milioni di euro di commissioni. Da qualche mese, dentro le Mura vaticane, la sua stella si è appannata. Ma a Malta è sempre lui a decidere dove investire i soldi del Papa.

Gli occhiali di Lapo

Con il fondo Centurion Crasso ha raccolto circa 70 milioni di euro pilotandoli verso immobili, bond, azioni e altri fondi. Non sempre liquidi, non sempre sicuri e talvolta anche speculativi. Spicca tra tutti l'ingresso nella società di Lapo Elkann, Italia Independent. Il fondo maltese con capitali vaticani ha sottoscritto nuove azioni a 2,35 euro, diventando con 6 milioni di euro secondo socio al 25%. Crasso è entrato nel consiglio. Centurion ha appena deciso di versarne ancora. In Borsa però il titolo vale 1,7 euro. Per ora, un affare in perdita.

Investimenti Preziosi

A settembre, pochi giorni prima che esplodesse lo scandalo dell'acquisto del palazzo di Sloane Avenue a Londra — operazione orchestrata dal finanziere Raffaele Mincione e nella quale Crasso ha avuto un ruolo centrale — in Segreteria si definisce il dossier Preziosi. Centurion acquisisce per 10 milioni i 14% di New Deal, società in cui Enrico Preziosi ha

appena conferito l'11,7% di Giochi Preziosi. È come se Centurion avesse comprato l'1,67% del gruppo dei giocattoli. Bonifico dalla svizzera Banca Zarattini, contratto del 30 settembre. Con una clausola: «Il venditore (cioè Preziosi, ndr) si adopererà ... per collocare in Borsa Giochi Preziosi entro il 31-12-2020 in modo da consentire alla società di beneficiare del ricavo del collocamento». Messa così, sembra un prestito. E se poi in Borsa non ci andrà?

Gas, luce e acqua

Crasso punta anche sull'acqua. Centurion ha investito 4,7 milioni di euro nel veicolo Cristallina Holding che ha rilevato l'Acqua Pejo e Goccia di Carnia, insieme con altri soci italiani come la holding della famiglia Borromeo. Ma non manca la new economy. A ottobre 2018 Centurion ha rilevato il 10% di Abbassalebollette, una startup che offre soluzioni via internet per risparmiare sulle bollette di luce e gas: 60 mila euro di giro d'affari nel 2018 e 39 mila di perdita. Prezzo per la quota? Circa 1,27 milioni. Se andasse male, in Vaticano potranno chiederne conto al presidente di Snam, Luca Dal Fabbro, che è ben introdotto nella Segreteria del Papa. Abbassalebollette è della sua famiglia.

Mattoni e bond

Poi c'è il mattone. Con 16 milioni Centurion ha rilevato la sede italiana del colosso svedero-svedese ABB. Ad oggi è l'investimento più grande del fondo. Altri 4,5 milioni sono andati nel bond di una piccola società romana, la Bdm Co-



struzioni e Appalti della famiglia Marronaro, che li avrebbe utilizzati per rilevare la Immobiliare Grotta 1973 delle famiglie Ceribelli-Barluzzi.

In perdita

Perché queste scelte? E che rapporti ci sono tra la Segreteria e i veicoli di Crasso, Centurion e Sogener? «Ci sono indagini in corso e, allo stato attuale, gli elementi utili a definire la posizione della Santa Sede rispetto ai fondi menzionati e ad eventuali altri sono in via di accertamento ad opera della magistratura vaticana, in collaborazione con le competenti autorità», è la dichiarazione rilasciata via mail dalla Sala Stampa Vaticana. Contattato dal *Corriere*, Crasso non ha voluto commentare. Ma tutti questi investimenti alternativi hanno reso? Non proprio. A fine 2018 il fondo perdeva il 4,61%. Sono circa 2 milioni. In gran parte finiti ai manager come commissioni. Un obolo al contrario.

RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda



● I capitali del fondo d'investimento internazionale Centurion Global Fund di Malta sono per almeno due terzi della Segreteria di Stato Vaticana, che ha investito in varie società, fra cui Italia Independent di Lapo Elkann

● Al vertice del fondo Centurion c'è un finanziere italiano residente in Svizzera, Enrico Crasso, già dirigente di Credit Suisse

● Sui rapporti tra Segreteria di Stato e Centurion sta indagando la procura vaticana. Verifiche sono in corso anche sull'acquisto del palazzo di Sloan Avenue, a Londra, operazione avvenuta nel 2014 nell'ambito della gestione finanziaria dei capitali dell'Obolo di San Pietro

Nuovo San Siro, allo studio l'ipotesi (già scartata) dei due stadi

Incontro con il Comune: i due club hanno avviato un'analisi tecnica. Ma Scaroni: «Idea un po' stupida»

MILANO Un incontro non privo di asperità. Così come il percorso che dovrebbe portare al nuovo San Siro, ancora in forse. Inter e Milan si sono presentati in Comune, il sindaco Giuseppe Sala non c'era, e l'ad dell'Inter Alessandro Antonello (che ha discusso con l'assessore all'Urbanistica Maran quando questi ha parlato di lavorare «seriamente», «Noi fino a ora cosa abbiamo fatto, scherzato?») ha detto pubblicamente che «si sarebbe aspettato la sua presenza».

Ma non è certo questo il punto. Il tema è, ancora una volta, quello dei due stadi, il San Siro vecchio e quello nuovo. Che, uno di fianco all'altro, assieme non potranno stare: perché così andrà a finire e siccome quello dello stadio non è (ancora) un giallo (anche se è già diventato un tormentone) si può anche anticipare il finale. Il punto è sempre lo stesso: cosa tenere di San Siro. Quale parte, quanto grande. Il prato, come previsto già da uno dei due studi di architettura? Una tribuna? Qualcosa di più? Per farci cosa invece è chiaro: la funzione dovrà essere sportiva. Ma mantenere San Siro così com'è (o anche tagliato di uno o due anelli: «l'ingombro resta circa lo stesso») con lo stadio nuovo accanto no, non sarà realizzabile.

Inter e Milan ne sono convinti e il presidente del Milan Paolo Scaroni lo ha anche detto senza giri di parole: «La possibilità di coesistenza di due impianti? Mi sembra un "first", una prima volta. Poi per carità, magari essere "first" è bello, magari è un po' stupido, bisogna capire dove siamo». Ma prima di arrivarci c'è un percorso da compiere.

Perché il Comune vuole mostrare di tentarle tutte per salvare il Meazza, così i club hanno dato mandato a uno studio di ingegneria, il Ceas, di analizzare la fattibilità dell'«operazione due stadi» da un punto di vista architettonico, logistico e di sicurezza. I risultati tra pochi giorni. Il sindaco Sala lo valuta un «passo avanti»: «Credo che si possa trovare un punto di arrivo comune. Al di là della battuta di Scaroni, è stata una riunione proficua. Si considera di fare un'analisi tecnica. Non voglio essere radicalmente contrario all'idea dell'abbattimento di San Siro. Ma voglio essere sicuro che non si possa salvare» ha spiegato il sindaco. Ma, così com'è, con il nuovo stadio a fianco, non sarà possibile. Quindi bisognerà trovare un'intesa su quanto salvare. Oppure lo stadio si proverà a farlo altrove.

Arianna Ravelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In discussione Lo stadio di San Siro: Milan e Inter vogliono abbatterlo per costruire un impianto nuovo, il Comune vuole salvarlo (Ansa)



Un anno per un Mose "d'emergenza"

►Dopo la prova al porto di Malamocco, le previsioni sono di poterlo utilizzare entro il prossimo autunno

►Cinzia Zincone: «Gli impianti completati entro settembre»
Il sindaco Brugnaro: «Al momento non può essere utilizzato»

LA GRANDE OPERA

VENEZIA Le barriere del Mose, a Malamocco, si sono alzate. Un test positivo, quello dell'altra notte, per la grande opera che separando la laguna dal mare dovrà salvare Venezia dalle acque alte più elevate, ma prima di vedere davvero in funzione l'intero sistema bisognerà attendere. Un anno o poco meno, nelle previsioni più ottimistiche. «Ci auguriamo di usare il Mose in emergenza per il prossimo autunno - confida il provveditore alle Opere Pubbliche "in pectore", Cinzia Zincone - La maggior parte degli impianti sarà completata tra giugno e settembre. Ora le prove continueranno con situazioni di marea sempre più critiche. La mia speranza è di arrivare ad evitare, nel prossimo autunno, un altro 12 novembre». All'indomani della prova tanto attesa, si respira un certo ottimismo sia in Provveditorato, che al Consorzio Venezia Nuova, il concessionario che deve completare l'opera. La schiera di Malamocco si è alzata senza veri intoppi. Una delle 19 paratoie con un po' di ritardo, ma ai tecnici è bastato resettarla. Inconveniente che fa parte di questa fase di test. La barriera, poi, si è dimostrata stabile. E anche se la marea era debole, tra laguna e mare si è creato un dislivello di qualche centimetro.

LAVORI INCOMPLETI

Ciò detto, tutti ribadiscono come il lavoro da fare sia ancora tanto, prima di poter usare il Mose anche solo in emergenza. Mancano non solo gli impianti, ma anche tecnici in numero adeguato a guidare le operazioni alle tre bocche di porto. Se n'è reso conto anche il sindaco di Vene-

zia, Luigi Brugnaro, che per la prima volta ha voluto assistere di persona alla movimentazione, facendosi ospitare nella control room allestita a Malamocco. «Un'opera per poter essere utilizzata deve prima essere stata collaudata - spiega - ma, più semplicemente, perché il Mose sia funzionante devono prima funzionare ed essere collegati tutti i compressori. Lunedì sera ce n'era uno solo, e provvisorio. Credo che il Mose in questo momento non sia in condizione di essere utilizzato».

Un'opera ancora incompleta, insomma, rinvio dopo rinvio. Doveva essere finita, stando a uno degli ultimi cronoprogrammi, per fine 2018, in modo da dedicare gli ultimi tre anni, fino a fine 2021, all'avviamento, con i test di sollevamento in condizioni di marea sempre più impegnative. In realtà, per i ritardi accumulati, le due fasi sono state unite: la consegna è stata mantenuta per fine 2012, ma si devono finire i lavori e contemporaneamente eseguire i test di avviamento.

Ed ecco che l'altra sera, a Malamocco, il primo sollevamento della barriera è avvenuto con il solo compressore provvisorio, anziché tre, come sarà a regime. Le complesse operazioni, poi, sono state guidate dai tecnici di Comar e Cvn, ma anche in questo caso la squadra è unica, sufficiente a seguire le operazioni in una sola bocca di porto. Ma a regime ci saranno tre bocche di porto e quattro schiere da seguire contemporaneamente.

IL NODO GESTIONE

Ora il Provveditorato confida nel prossimo autunno. Ma l'altro grande tema è quello della gover-

nance del Mose. L'opera non è ancora stata consegnata alla Stato, ma resta nelle mani del concessionario che deve completarla. E c'è da definire anche come sarà gestita. Va detto che anche

un anno fa, dopo l'acqua alta del 28 ottobre, l'allora provveditore Roberto Linetti aveva spinto per accelerare i lavori e arrivare ad un utilizzo del Mose per le emergenze. L'idea era di

essere pronti proprio per autunno 2019. C'erano state lettere, riunioni. Alla fine era diventato un altro tema di scontro tra Provveditorato e il Cvn gestito dagli amministratori straordinari.

Ora c'è stato il disastro 12 novembre che ha puntato i riflettori sui ritardi del Mose e accelerato anche le nomine. È stato nominato un terzo amministratore straordinario per il Cvn, Vincenzo Nunziata. Soprattutto è stata individuato il commissario "sblocca cantiere", Elisabetta Spitz, che dovrà velocizzare il completamento dell'opera e organizzare quella cabina di regia necessaria per gestire la grande opera. Impresa non da poco. L'altro giorno, in collegamento telefonico con la control room, anche lei ha seguito la prova di Malamocco. Una delle tante che dovranno essere eseguite. Nel 2020 con un ritmo di una ogni 45 giorni per ogni schiera. Per arrivare, in autunno, ad alzarle tutte insieme

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL TEST Il sollevamento delle paratoie a Malamocco e nella foto tonda il Provveditore in pectore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone

Lo spettacolo "Gomorra in Veneto"
con Camera di Commercio e Libera

Il caso Aspide, lotta alla mafia al femminile

► Stasera in scena
al Teatro Ruzante:
l'ingresso è libero

L'INIZIATIVA

Quanto è diffusa la mafia nella nostra regione? Allo spinoso quesito prova a rispondere stasera alle 20.30 al Teatro Ruzante, in riviera Tito Livio, Gioia D'Angelo con Martina Testa del collettivo artistico padovano Archipelagos Teatro in "Aspide. Gomorra in Veneto". Lo spettacolo, di circa un'ora ad ingresso libero, promosso dalla Camera di Commercio di Padova e l'Associazione Libera contro le mafie, vuole far riflettere il pubblico e sensibilizzare il mondo economico sul tema delle infiltrazioni mafiose nel tessuto sociale sotto lo slogan "Per un'economia libera dal crimine".

«Mettiamo in scena la vicenda del gruppo criminale mafioso casalese denominato Aspide che ha operato a Padova e in Veneto tra il 2009 e il 2011 creando enormi danni a 130 imprenditori veneti e di altre regioni italiane portando uno di loro al suicidio - dichiara la giovane attrice padovana Gioia D'Angelo che ha lavorato con registi come Alessio Nardin e Matteo Tarasco - attraverso anche il ricordo della moglie di una delle vittime mostriamo uno spaccato della società veneta attuale. Io interpreto una giornalista che fornisce dati e informazioni alla platea su una storia sconosciuta al-

la maggior parte delle persone, mentre la mia collega Martina con cui ho frequentato l'Accademia Teatrale Veneta di Venezia veste i panni di Rosalina, moglie di un industriale vessato, diventato poi collaboratore di giustizia. Solo tre imprenditori hanno avuto il coraggio di denunciare e quello di cui parliamo è stato il primo che ha dovuto infiltrarsi nel clan per poter fornire le prove necessarie e tuttora è costretto a vivere in un'altra città».

I testi sono del giovane drammaturgo milanese Tommaso Fermariello che ha potuto leggere gli atti del processo forniti da Libera e la regia è delle due protagoniste che hanno iniziato a provare l'anno scorso. La scenografia è molto semplice con tre elementi: un tavolo, una sedia e un cavalletto. «Abbiamo deciso che dovevamo essere noi due donne a tramandare questi tristi fatti convinte che vadano raccontati a tutti, soprattutto ai giovani - continua - Gli imprenditori devono sapere che non sono soli e c'è uno sportello di Confapi e Libera a disposizione di chi è in difficoltà. Abbiamo già portato nelle scuole questo spettacolo ottenendo grande attenzione dagli studenti con domande puntuali su quanto è accaduto». Lo spettacolo sarà replicato in tour per l'Italia con date già fissate a Genova (13 dicembre), a Venezia (13 febbraio) e a Roma (24 e 25 febbraio).

Paolo Braghetto



IN SCENA Gioia D'Angelo e Martina Testa in "Aspide"



Velodromo ancora bloccato «Aspettiamo il tribunale»

► Pessina in crisi: cantiere di Lovadina fermo da mesi e fornitori non pagati ► La Feder ciclismo in attesa dei giudici
«Ma i soldi restano comunque in cassa»

SPRESIANO

«Ci troviamo in una condizione di attesa ma anche di forte preoccupazione per quello che sarà deciso dal Tribunale fallimentare di Milano». La Feder ciclismo aspetta con ansia di sapere che cosa succederà dopo che il 22 novembre scorso la Pessina Costruzioni ha presentato il piano concordatario con cui essere messa in condizione di proseguire la propria attività dando garanzie concrete ai creditori del gruppo, finito ad un passo dal baratro del fallimento. Ma se tra gli asset del piano ci sono sicuramente opere importanti come l'ospedale di La Spezia, resta il "giallo" sul velodromo di Lovadina: sarà ricompreso tra i lavori da portare a compimento per racimolare la massa di liquidità necessaria a sanare i debiti?

IL FUTURO

«I rapporti - spiega Di Rocco - li abbiamo con la Velodromo

srl, la società ad hoc costituita dalla Pessina per il progetto di Spresiano: costruzione, gestione per cinque anni e organizzazione di una edizione del mondiale su pista. Ma che fine farà la Velodromo srl se davvero l'opera non è tra quelle previste dalla Pessina Costruzioni, è qualche cosa che al momento non possiamo prevedere. L'unica cosa certa è che la Federazione ha i fondi per portare a compimento il progetto se dovesse subentrare un'altra azienda». Ma il come è tutta un'altra faccenda. Se la Pessina non fosse intenzionata ad andare avanti, i giudici potrebbero decidere di mettere in liquidazione la Velodromo srl; a quel punto il bando europeo sarebbe però da rifare nella parte che comprende il completamento del velodromo e poi la sua gestione.

I PASSAGGI

«In questo caso - spiega Di Rocco - i tempi sarebbero ine-

sorabilmente destinati ad allungarsi perché bisognerebbe confezionare un'altra gara». Quello in cui spera la Feder ciclismo è invece la possibilità che si arrivi ad una cessione del ramo di azienda: «A quel punto - spiega il numero uno della federazione - la palla passerebbe ai commissari per individuare un soggetto imprenditoriale interessato a subentrare di fatto alla Pessina nella proprietà della società strumentale e portare a compimento sia la costruzione e poi prendersi in carico la gestione dell'impianto». In attesa delle decisioni del Tribunale di Milano, la Pessina ha deciso di ricorrere alla cassa integrazione straordinaria e i subappaltatori per l'opera di Spresiano, che non hanno ancora visto un euro, si sono rivolti agli avvocati per recuperare i propri crediti. La situazione non è certo rosea. Il gruppo Pessina ha circa 100 milioni di debiti con le banche, di cui la più esposta è Intesa Sanpaolo.

Denis Barea

© RIPRODUZIONE RISERVATA





DALL'ALTO I lavori per il velodromo a Lovadina di Spresiano sono fermi per la crisi economica del costruttore, la Pessina

Il Mose e la laguna

La prova "al buio" e la trepidazione per l'ultima paratoia

►Cvn soddisfatto per il test a Malamocco ►Il provveditore "in pectore" Zincone: ma una barriera si è sbloccata in ritardo «Passo in più per capire come funziona»

Il Mose e la laguna

La prova "al buio" e la trepidazione per l'ultima paratoia

►Cvn soddisfatto per il test a Malamocco ►Il provveditore "in pectore" Zincone: ma una barriera si è sbloccata in ritardo «Passo in più per capire come funziona»

**NEL 2020 COLLAUDI
OGNI MESE E MEZZO
PER CIASCUNA
BOCCA DI PORTO
SARA' L'ANNO
DEL TEST FINALE
LA PROVA**

VENEZIA La trepidazione per l'ultima paratoia che sembrava non alzarsi. L'intervento dei tecnici. Poi, giusto a mezzanotte, la soddisfazione per quell'ultimo enorme tassello che va a completare la schiera. Il giorno dopo il primo test di sollevamento complessivo della schiera di Malamocco, il Consorzio Venezia Nuova si affida a una nota pubblicata sul sito: «Le operazioni

hanno dato esito positivo». Si dicono soddisfatti, in attesa di un'analisi più approfondita dei dati raccolti. E non nasconde la sua soddisfazione anche il provveditore in pectore, Cinzia Zincone: «Non ho ancora un rapporto tecnico, ma posso dire che la prova è stata giudicata positivamente. Anche il fatto che l'ultima paratoia abbia presentato quel ritardo ha fornito uno strumento in più per capire. I tecnici non hanno mai avuto dubbi che si sarebbe alzata, hanno provveduto ad un resettaggio di tipo informatico. E la cosa si è risolta».

TEMPI E DATI

Tre ore per alzare le 19 paratoie, altrettante per ricollocarle sul fondale. Le operazioni sono iniziate alle 20.30 di lunedì per

concludersi alle 4 di ieri notte. Questa è la bocca di porto più profonda: - 14 metri, per una larghezza di 380, con paratoie da 3 tonnellate e mezzo, lunghe 29,5 metri, larghe 20, profonde 4,5. La squadra di Comar e Cvn ha seguito i protocolli che per queste «movimentazioni e test funzionali prevedono complesse sequenze di controllo in fase iniziale, propedeutiche ai solleva-



menti - spiega la nota del Cvn - verifica dei parametri software, verifica della funzionalità delle strumentazioni, delle valvole, dei compressori e delle connessioni elettriche...».

Durante le operazioni sono stati registrati tutti i dati utili, da esaminare in seguito. «Nei prossimi giorni verrà redatta una "punch-list" sistematica dei comportamenti delle componenti del sistema - spiega il Cvn - allo scopo di acquisire conoscenze per ottimizzare le modalità operative e se necessario di individuare e risolvere eventuali criticità, sia per ogni singolo componente che per il sistema nel suo complesso. Durante ogni sollevamento vengono registrate tempistiche, volumi d'aria e angoli di distacco, di emersione di oscillazione e di discesa per ogni singola paratoia, le tempistiche di flusso delle tubazioni... Il test dell'intera barriera

ha permesso di raccogliere tutte queste informazioni: una gran mole di dati ed informazioni utilissime per completare e migliorare il software di controllo e il sistema impiantistico».

Intanto il problema delle vibrazioni riscontrate sulle tubazioni di scarico della barriera, che aveva comportato il rinvio della prova di sollevamento del 4 novembre è stato risolto. In questi giorni erano state installate 56 staffe di supporto, per ancorare meglio il tutto. E il «test ha dimostrato che gli interventi eseguiti in questi pochi giorni e la modifica alle procedure, hanno risolto la problematica» precisa il Cvn.

LE PROVE DI TENUTA

Una volta alzata poi, la barriera si è mantenuta stabile, creando un dislivello di qualche centimetro tra mare e laguna. Certo il tutto con una marea debole e un'onda di meno di un metro.

«La schiera di paratoie, nelle condizioni di moto ondoso in cui è stato eseguito il sollevamento (Hs - altezza significativa dell'onda; 0,8 metri, T (periodo) 6s), ha mostrato un comportamento del tutto simile a quello ottenuto con i modelli fisici in fase di progettazione: una evidente stabilità» spiega la nota.

I prossimi test saranno quelli più vicini alle condizioni in cui il Mose entrerà in funzione, con condizioni di acque avverse, quindi con maree via via più alte. Ovviamente per questo ci vorrà del tempo. Si comincerà dal prossimo mese con prove di sollevamento per ogni barriera cadenzate. Una ogni 45 giorni, in attesa che vengano installati gli impianti definitivi. A quel punto, con ogni probabilità dopo l'estate, si potrà pensare di alzare le quattro schiere contemporaneamente.

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA NOTTE DEL MOSE

Sopra, tutte le paratoie di Malamocco alzate a mezzanotte e mezza. A destra, un'altra suggestiva immagine della prova di lunedì



Venezia Il sindaco: «Sarò sempre presente»



Brugnaro: «Mose sorvegliato speciale»

BLOCCATA Nella foto, a sinistra, la paratoia del Mose che durante la prova di lunedì sera è rimasta inizialmente bloccata (poi sbloccata in un secondo momento dai tecnici). Il sindaco Brugnaro: «Voglio sapere tutto sull'opera». Brunetti e Fullin alle pagine II e III

**Brugnaro: «Sarò sempre presente
 Voglio sapere tutto sull'opera»**

► Il primo cittadino, che si è “autoinvitato” in sala operativa, è rimasto impressionato «Ho apprezzato la stabilità della barriera e gli effetti si vedevano anche a conca aperta»

«LE DECISIONI SONO SOLO DEL GOVERNO MA NOI CI SIAMO E FAREMO PRESSIONE PERCHÈ SI FACCIA PRESTO»

IL SINDACO

VENEZIA C'era anche il sindaco Luigi Brugnaro nella sala operativa di Malamocco ad assistere alla prova di sollevamen-

to del Mose. E non sarà l'unica volta, ma la prima. «Nel basket si dice, fare pressione senza fare fallo. E di queste cose me ne intendo un pochino», scherza.

Sindaco Brugnaro, come è andata la prova?

«Sono stato molto colpito. La bocca di Malamocco ha 350 metri di luce “tanta roba” ed è profonda 14 metri. È un'opera unica, di cui ho anche apprezzato la stabilità. È vero che c'era morto d'acqua, ma c'era

un vento sostenuto e anche delle onde e le paratoie erano ferme. Vedere le onde che sbat-



tevano sui cassoni e dietro la laguna calma mi ha impressionato. Ho capito anche che, oltre ai cassoni e alla paratoie, il sistema più importante è il pompaggio dell'aria. Lunedì c'era un compressore e alla fine ce ne saranno sei. I generatori sono arrivati. Le paratoie sono state tirate su a 42 gradi e già così a occhio erano fuori dall'acqua per 3 metri. E si possono sollevare fino a 45 gradi».

Il sindaco dovrebbe avere voce in capitolo?

«Da sempre il Comune, ma anche la Città metropolitana e persino la Regione non hanno messo becco sul Mose. Non abbiamo competenze. Sembra incredibile ma è così. L'opera è direttamente gestita dallo Stato. Non è per togliermi responsabilità, che lo dico. Anzi, le vorrei queste responsabilità, ma non me le danno. Per grande chiarezza, questo vale anche per le grandi navi. È sempre il Governo o le sue autorità in laguna a prendere le decisioni. Non pensiamo a prendere il posto di altri, ma il problema è il rapporto con la città, che ci deve essere».

È per questo che era in sala operativa?

«Mi sono praticamente autoinvitato, ma poi in sala operativa ho trovato collaborazione. C'erano tutti i responsabili (anche il prov-

veditore in pectore, Cinzia Zincone, ndr), mancava solo il commissario del Mose (Elisabetta Spitz, ndr) che era a Roma e seguiva telefonicamente la situazione. Sono stato là 4 ore a parlare con le persone, con i tecnici. Ci sarò anche alle prossime prove, perché voglio vedere tutto d'ora in poi. Lunedì, comunque, nonostante le porte della conca di navigazione fossero ancora mancanti, c'era un dislivello tra mare e laguna di circa 10 centimetri. Quindi funzione».

Cosa farà adesso?

«Prenderò con calma appuntamenti con i singoli soggetti, per poi riassumere le cose e riportarle ai cittadini. Nell'ultimo Comitato abbiamo chiesto e ottenuto dal Governo che il Prefetto periodicamente chiami tutte le autorità per il Mose per verificare lo stato di avanzamento. Vogliamo sapere quali saranno tutti i provvedimenti a salvaguardia della città. Ognuno dica a che punto è la situazione, in maniera tale che il sindaco possa anche raccontarlo alla popolazione. Questo non ha niente a che fare con la logica della rivendicazione e la ricerca di "colpevoli", ma perché voglio sapere tutto quello che succede, bocca per bocca. Così informiamo la gente e poi facciamo pressione sugli organi perché accelerino l'ultimazione dell'opera».

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA PROVA Brugnaro con il provveditore in pectore Cinzia Zincone

Donne e professioni marittime, vince la competenza

CELEBRATO IL WORLD MARITIME DAY DEDICATO QUEST'ANNO ALLA PARITÀ DI GENERE ANCHE IN MARE

PROPELLER CLUB

VENEZIA - "Il Ruolo femminile nel Cluster marittimo, esperienze a confronto" è il convegno promosso dal Propeller Club Port of Venice con il patrocinio della Capitaneria di Porto e Wista Italy nella sede di Confindustria. L'iniziativa si colloca nell'ambito della celebrazione del World Maritime Day promossa dall'Imo (International Maritime Organization) quest'anno incentrato sulla donna come professionista marittimo. L'appuntamento veneziano - preceduto dagli incontri di Trieste, Genova e Napoli - ha visto la presenza la ministra per la Famiglia e le Pari opportunità, Elena Bonetti, che sul tema della parità di genere è intervenuta sull'importante ruolo delle donne nel mondo del lavoro, sia in ambito nazionale che internazionale. La presenza nel mondo del lavoro delle donne «non solo per garantire una rappresentanza a tutela di una minoranza ma bensì a favorire processi di integrazione e acquisizione di responsabilità sociali» - ha sottolineato la ministra - "che nell'incontro tra le diversità femminile e maschile si attui una prospettiva com-

pleta della nostra società».

Dopo il videomessaggio del segretario generale dell'Imo, Kitack Lim, è stato il presidente Propeller Club veneziano, Massimo Bernardo, ad introdurre il tema del gender gap in termini numerici, in termini di disparità di retribuzione, disuguaglianza di accesso ai vertici delle carriere. Trattando poi il tema della professione di marittimo, le difficoltà che questa professione mette in primo piano.

Coordinatrice dell'incontro Anna Carnielli, avvocato marittimista e unica socia donna del Propeller Club Venezia, che ha portato la propria testimonianza di ufficio legale di shipping in contesti internazionali e multiculturali: «Competenza e professionalità sono gli elementi che possono fare superare la differenza di genere».

Tra le Istituzioni intervenute: il Corpo delle Capitanerie di Porto, l'ammiraglio Piero Pellizzari, comandante della Capitaneria, il quale ha evidenziato la situazione numerica dopo 20 anni dall'ingresso delle donne nelle forze armate: «Da noi le donne ufficiali sono il 14% , il 3-8% le sottufficiali e il 31% le donne che fanno parte delle truppe». Sono intervenuti anche il questore Maurizio Masciopinto, il giudice Rita Rigoni per la Corte d'Appello di Venezia, Silvia Cavallarin, consigliera di parità Comune di Venezia, Ermelinda Damiano, presidente del Consiglio Comunale di Venezia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PROPELLER Il tavolo del convegno: da sinistra Pellizzari, Damiano, Bonetti, Bernardo e Carnielli



LA DATA NON C'È ANCORA. Dal casello di Malo dritti a quello di Breganze

Fatto il patto: la Pedemontana può aprire per 11 chilometri

Piero Erle

L'accordo tra Regione e costruttore privato è nero su bianco: si può aprire il secondo tratto di Pedemontana veneta, quello da Malo a Thiene. La data non è ancora fissata: la Regione un mese fa ha fatto sapere che sarà «dopo le prossime festività natalizie», il che fa pensare a gennaio. Ma comunque adesso le «carte» sono a posto: sono stati pubblicati sia la delibera di fine ottobre con cui la giunta Zaia su proposta dell'assessore Elisa De Berti ha dato il via al nuovo patto, sia il testo dell' «Accordo attuativo» da far timbrare di fronte al notaio con il consorzio Sis che sta costruendo la superstrada e che la gestirà per una quarantina d'anni.

Si segue la stessa trafila della prima inaugurazione del giugno scorso. È stato lo stesso privato a informare la Regione della «possibilità di aprire al traffico, sempre in via anticipata rispetto all'entrata in funzione dell'intera infrastruttura, della seconda tratta funzionale che si estende dal casello di Malo fino all'interconnessione con l'autostrada A31 Valdastico» e anche «del casello di Breganze». Non solo: sono «incluse le viabilità secondarie di aduzione ai caselli di Malo e

Breganze».

Facendo i conti, la Pedemontana aprirà quindi 5,5 chilometri di superstrada da Malo fino alla A31, più altri 800 metri di nastro di asfalto: dall'attuale precario «sbocco» della superstrada al nuovo casello di Breganze. In tutto saranno quindi percorribili 11 chilometri netti di superstrada, da Malo a Breganze. A questi però si aggiungono svincoli e accessi, per cui si tratta di una quindicina di chilometri di opera. Da notare che per le auto che entreranno a Malo e usciranno a Breganze, o viceversa, non occorrerà più passare per l'attuale unico casello della Pedemontana, quello a ridosso della A31 Valdastico.

Come detto, Regione e Sis confermano l'accordo già fatto a giugno per il primo tratto. I pedaggi quindi saranno di 0,1642 euro a chilometro per le auto, per un camper 0,1835 e per un camion a sei ruote 0,2255. I pedaggi sono della Regione - che tra l'altro sta cercando con un bando di individuare una società che vada al recupero crediti contro i truffatori al casello - ma nei fatti li incasserà Sis come anticipo del suo corrispettivo annuale e come compenso per curare gestione e manutenzione del tratto aperto. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'attuale tratto di Spv



FIAIP. Una mattinata di incontro per i 40 anni della Federazione vicentina con il presidente nazionale, quello onorario Lavarra, enti e categorie

Agenti immobiliari, caccia agli abusivi

Patto con la Camera di commercio e la Finanza sulle verifiche: rischio maximulta e denuncia penale Guglielmi: «Si moltiplicano i mediatori non abilitati»

Cinzia Zuccon
MONTECCHIO MAGGIORE

Fiaip Vicenza ha festeggiato i suoi 40 anni dalla fondazione e per la federazione che riunisce quasi 200 agenti immobiliari in provincia è stata l'occasione per delineare le linee di sviluppo futuro per la categoria ma anche per contrastare l'attività dei mediatori immobiliari abusivi. L'annuncio è stato dato sabato a villa Cordellina a Montecchio Maggiore dove la Federazione italiana degli agenti immobiliari professionali ha festeggiato l'anniversario riunendo anche i dirigenti nazionali oltre ai rappresentanti delle categorie produttive e delle istituzioni tra le quali la Provincia, la Camera di Commercio e Confindustria.

LOTTA ALL'ABUSIVISMO. «Oggi - ha ricordato il presidente provinciale Fiaip, Renato Guglielmi - è in atto una scellerata tendenza alla disintermediazione, proliferano le agenzie immobiliari online e si moltiplica la presenza di mediatori immobiliari nell'ambito dell'edilizia e, soprattutto, nelle agenzie immobiliari che arruolano giovani operatori non abilitati a svolgere la professione causando un danno anche al consumatore. Gli operatori abusivi - ha rimarcato Guglielmi - non sono preparati, non godono di una assicurazione professionale e non hanno nemmeno diritto alla provvigione; per chi si appropria al mercato immobiliare la consulenza di un professionista resta invece indispensabile, soprattutto in un mercato complesso». Fiaip è attiva anche nella Borsa im-

mobiliare (Guglielmi ne presiede il comitato esecutivo): l'organismo della Camera di Commercio cui contribuiscono anche Confindustria e altre realtà della filiera immobiliare, compresi i consumatori, svolge un ruolo a garanzia della regolamentazione e della trasparenza del mercato immobiliare. E proprio la Camera di Commercio di Vicenza - lo ha ricordato il segretario generale vicario dell'ente camerale Michele Marchetto - avvierà con Fiaip, grazie alla collaborazione con la Guardia di Finanza, un'attività di contrasto all'abusivismo verificando chi lavora in questo ambito senza possederne i requisiti.

IL FUTURO È NEI SERVIZI MULTIDISCIPLINARI. Le sanzioni per gli abusivi sono state inasprite rispetto al passato: con un'unica sanzione amministrativa scatta anche il procedimento penale che prevede fino a 5 anni di reclusione e un massimo di 75mila euro di multa. A sottolinearlo Giambattista Baccarini, presidente nazionale Fiaip che sabato era a Montecchio. Al di là della lotta all'abusivismo, tuttavia, la categoria ha però necessità di rinnovarsi e la spinta arriva da una legge europea entrata in vigore a fine maggio che, se da un lato estende le possibilità di accedere alla professione, dall'altro ha aperto nuove possibilità per le agenzie immobiliari: «Con questa legge - ha spiegato Baccarini - possiamo curare anche aspetti finanziari, assicurativi e di gestione di patrimoni immobiliari, dunque si aprono più

opportunità di fatturato per le agenzie e di nuovi servizi per clienti ai quali sarà ancora più chiaro che la provvigione è un investimento, non un costo. Più servizi e più informazioni, così si batte la concorrenza online - ha concluso Baccarini - ma per farlo bisogna aprirsi alle collaborazioni con le altre categorie e, prima ancora, tra noi agenti immobiliari».

UN RUOLO EUROPEO. Tra i vari interventi che si sono succeduti al quarantennale di Fiaip anche quello del vicentino Mario Lavarra, già presidente nazionale Fiaip e oggi presidente onorario; proprio a Vicenza anticipò di 10 anni l'entrata in vigore della legge nazionale inglobando nella quota associativa anche l'assicurazione per gli agenti immobiliari professionali. Notevole anche l'impulso dato alla formazione che, grazie ai finanziamenti del Fondo sociale europeo-Fse, ha consentito a moltissimi agenti immobiliari di formarsi anche all'estero e alla Fiaip di ricoprire un ruolo di leadership in Italia ma anche di ottenere un riconoscimento a livello europeo con l'assegnazione ad un proprio componente della presidenza europea degli agenti immobiliari. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Patto con gli enti

Sono 112 i Comuni del Vicentino in cui è stato chiuso l'accordo territoriale per le locazioni a canone concordato che prevedono vantaggi sia per i proprietari degli immobili che per gli inquilini. Il locatario, in particolare, gode di uno sconto del 25% sull'Imu e di una riduzione sull'aliquota Irpef che con la cedolare secca arriva al 10%. Parte attiva di questi accordi è stata Confedilizia Fiaip, Francesca Pozzi, presidente di Confedilizia Vicenza, ha sottolineato il valore di questi contratti che contribuiscono a far ripartire l'economia e nella stessa direzione - ha sottolineato - va anche la decisione del Comune di Vicenza di ridurre l'aliquota Imu per i proprietari di immobili commerciali sfitti che decidono di rimetterli sul mercato. c.z.





L'intervento del presidente vicentino Renato Guglielmi

SOCIETÀ TEDESCA

**Von Poll aprirà
altre agenzie
«A Vicenza
già cresciuti»**

“Von Poll Real Estate”, società immobiliare con sede a Francoforte che un anno fa è sbarcata a Vicenza in contrà Porta Padova 132, e anche a Bolzano, annuncia che entro fine 2020 avvierà «nuove agenzie in franchising anche in Toscana, Milano, Venezia, Trieste e sui laghi di Garda e di Como. L’operazione porterà a un piano di assunzioni tra le 25 e le 30 persone».

Il gruppo tedesco lavora su «soluzioni immobiliari di alto livello» e «si occupa anche di valutazioni immobiliari con il supporto di periti qualificati e di locazioni di immobili commerciali da adibire a uffici e magazzini». «L’Italia per noi ha sempre rappresentato un’area di grande interesse per i nostri clienti soprattutto per le sue attrazioni turistiche», dice il ceo Daniel Ritter. Von Poll Real Estate punta molto sulla sua rete capillare di oltre 300 agenzie in tutta Europa. A Vicenza ha inserito nel team tre agenti. La fondatrice Silvia Schiavo: «Il portafoglio immobili in gestione oggi si avvicina alle 100 unità, con un sorprendente valore medio per singola proprietà superiore a 600 mila euro». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



INTERPELLANZA DI TOSI (LEGA)

«Un piano di recupero per gli appartamenti»

«Serve un piano di recupero e risanamento conservativo del patrimonio pubblico nelle vie Gavagnin, Ponti e Vian». Le strade si trovano al quartiere Pertini ed a richiedere l'intervento urgente con un'interpellanza è la consigliera della Lega Silvana Tosi. «La giunta nel 2017 ha approvato il piano di ristrutturazione per 97 appartamenti comunali per oltre 1,8 milioni», scrive la consigliera che sottolinea come ci sia consapevolezza rispetto al fatto che si renda necessario prestare la dovuta considerazione al patrimonio immobiliare per recuperare l'esistente. Nella lista, secondo Tosi, non figurano alcuni appartamenti messi male, immobili a cui servono manutenzioni straordinarie ed ordinarie, interventi di restauro e risanamento conservativo. Da qui la richiesta di conoscere gli interventi eseguiti. —

M.A.



IL DISTRETTO DEGLI HOTEL

Deka Immobilien acquista 4 alberghi Palazzo ex Poste Fondo interessato

Mtk ha ceduto le strutture di via Ca' Marcello ai tedeschi
Cantieri al via per una palazzina con quaranta appartamenti

Francesco Furlan

La trattativa era in corso già da alcuni mesi. E nei giorni scorsi si è sostanzialmente conclusa. La società tedesca Deka Immobilien, uno dei più importanti gruppi mondiali del settore, sbarca in città. E lo fa nella nuova valle dell'oro di Mestre, in via Ca' Marcello, dove le pepite si chiamano hotel. Riconversione di una delle zone più degradate di Mestre, ulteriore pressione turistica sul centro storico. In un equilibrio sempre più difficile. L'intesa tra il gruppo Mtk, guidato dall'imprenditore austriaco Ivan Holler, e gli emissari del colosso tedesco, si è conclusa nei giorni scorsi. Mtk cederà i quattro tra ostelli e alberghi, per 1900 posti letto, realizzati in via Ca' Marcello: dal quattro stelle superior di Leonardo hotel - gruppo Fattal - all'ostello Wombats', passando per gli appartamenti turistici di Staycity e l'albergo quattro stelle della Plateno, chiamato 7Days. Società di gestione che hanno un contratto ventennale con Mtk, contratto ora passato al gruppo Deka che, dai quattro gestori, ricaverà un cospicuo affitto che permetterà di far fruttare l'investimento per l'acquisto. All'inaugurazione del distretto degli alberghi, lo scorso giugno, Holler aveva gentilmente dribblato la domanda sull'intere-

resse di Deka per i suoi alberghi. «Vedremo», aveva risposto a chi gli chiedeva se la vendita sarebbe andata o meno in porto. I tedeschi di Deka sono tra i leader del settore immobiliare in Europa, proprietari di più di 500 immobili in 25 Paesi, per un valore di 36 miliardi di euro. Un colosso del settore che da poco si è affacciato anche sul difficile mercato italiano, con alcune operazioni di peso a Roma e a Milano, dove lo scorso marzo ha venduto a Coima sgr (il fondo che al Lido ha l'Excelsior e il Des Bains) per 135 milioni di euro la ex sede Telecom in via Pirelli, acquistando invece Palazzo Aporti. Deka non è l'unico fondo immobiliare ad aver messo gli occhi su Mestre. E' noto infatti che il fondo americano Tgp (Texas Pacific Group) è subentrato nella proprietà dei due nuovi ostelli della catena tedesca AO, sempre nei pressi della stazione di Mestre, il primo aperto a luglio 2018 e il secondo a marzo 2019. E un altro fondo, questa volta italiano, è in trattative per l'acquisto dell'ex palazzo delle Poste, proprio all'ingresso della stazione, di proprietà dell'imprenditore tedesco Michael Kluge, destinato a diventare un albergo o un hotel nell'ambito dell'accordo di programma sulla riqualificazione della stazione. Palazzo in vendita a circa 12 milio-

ni di euro. La cifra dell'operazione di Mestre che invece ha visto Holler vendere i quattro alberghi a Deka resta top secret anche se, un analista di una società di consulenza che si occupa di queste operazioni, la valuta in circa 200 milioni di euro. Dal canto suo Mtk conserva e gestirà in proprio i due garage. E dopo essere andata all'incasso si prepara alla nuova operazione, sempre in via Ca' Marcello, nell'area a fianco del palazzo dei sindacati. Nei terreni dell'ex Immoarea, dove per un periodo si era insediato anche un centro sociale anarchico, sorgerà quindi un nuovo albergo. Dieci piani di altezza, 286 camere per 572 posti letto che vanno ad aggiungersi ai 2.900 già operativi in zona. Cantieri aperti da gennaio. E lavori affidati - anche se formalmente i contratti non sono ancora stati firmati - alle aziende che già hanno lavorato con Mtk: la Setten e la De Vincenzo. E tra i cantieri in via di apertura c'è anche il residence Torre Ca' Marcello: 40 appartamenti a uso residenziale ma che, una volta acquistati, potranno essere usati anche a fini turistici. Lavori affidati alla Righetto Costruzioni di Santa Maria di Sala. Il permesso di costruire è stato ritirato venerdì. —

BY NINO ALCUN DIRITTI RISERVATI





Michael Kluge



Il District Hotel di via Ca' Marcello

«Ecco la nostra idea di Passante Verde» La Cia pronta a discuterne con la Cav

Fasce di trenta metri, agricoltori pagati per la manutenzione e il mancato reddito. «Un polmone verde per la comunità»

Francesco Furlan

C'è una bozza di progetto, per la realizzazione di una serie di mitigazioni al Passante di Mestre, presentato dalla Cia (la Confederazione italiana degli agricoltori) e rimasto fino ad ora chiuso in un cassetto. Ora la Cia lo rimette sul piatto, pronta confrontarsi con Cav, la società concessionaria del Passante di Mestre, con l'obiettivo di realizzarlo. E' certo questione che riguarda gli agricoltori, proprietari dei terreni lungo l'autostrada, ma anche dei Comuni attraversati dalla variante dell'A4, realizzata ormai più di dieci anni fa per decongestionare la tangenziale di Mestre. A riproporre il progetto sono il presidente e il direttore della Cia, Paolo Quaggio e Mario Quaresimin. «La nostra è una bozza, un punto di partenza», spiegano, «ma è l'occasione per tornarne a parlarne con Cav, con una buona base di partenza». Il progetto fu presentato per la prima volta alla Cav nell'estate del 2013, amministratore delegato era Eutimio Mucilli. «Ci sembrava ci fosse un certo entusiasmo», dicono i rappresentanti degli agricoltori, «ma poi non ne abbiamo più saputo nulla». L'idea della Cia è semplice e si ispira a Paesi europei do-

ve le opere di compensazione fanno parte dello stesso progetto dell'opera, «come dovrebbe essere anche da noi», dice Quaresimin. Qui capita invece che le opere si fanno mentre le compensazioni, anche quando promesse, restano ferme al palo o quasi. Come raccontano questi primi dieci anni di Passante.

La Cia ha individuato in almeno trenta metri l'ampiezza delle fasce da destinare a barriere verdi. Il progetto prevede che «la fascia tampone possa essere anche in parte ceduta, in modo programmato, senza farle perdere il requisito primario di contenimento di polveri, di assorbimento di Co2 e altri positivi effetti ambientali, in parte governata a fustaia, in modo da fornire un'interessante produzione di massa legnosa per energia e lavoro». L'intesa proposta da Cia - uno schema aperto al confronto - prevede il coinvolgimento su base volontaria degli agricoltori proprietari di terreni lungo il Passante. Cav da un lato si impegnerebbe a fornire le piante, gli agricoltori dall'altro garantirebbero l'impianto e la manutenzione delle fasce laterali di verde. Impegnandosi per un periodo di vent'anni. E ricevendo in cambio una somma stimata in circa

2700-3000 euro l'anno. Somma che comprende la messa a dimora, la manutenzione e l'irrigazione. Una somma che quindi comprende i costi di manutenzione e i costi di mancato raccolto, dal momento che, piantando gli alberi, molti agricoltori dovranno rinunciare al loro raccolto, che sia granoturco o frumento. Mentre è molto più difficile che, gli agricoltori con colture maggiormente redditizie (tra tutte il radicchio rosso di Treviso), possano decidere di aderire. Alcune delle piante potrebbero poi essere tagliate, in modo programmato, per realizzare cippato o pellet, garantendo un ulteriore reddito agli agricoltori. «Potrebbe essere una soluzione per convincere gli agricoltori da un lato», spiega Quaggio, «e dall'altro creare un polmone verde a servizio di tutta la comunità». Gli agricoltori della Cia, che si sono avvalsi della collaborazione dell'agronomo Luciano Galliolo, hanno individuato anche quali essenze andrebbero piantate: olmi, frassini, robinie, platani, lecci ad alto fusto, siepi di lecci, e siepi di arbusti misti. «La nostra idea», aggiunge il presidente Quaggio, «è un punto di partenza sul quale ci piacerebbe confrontarci con la società». —

CC BY-NC-ND AL CUNO DIRITTI RISERVATI



IL DIBATTITO

L'inaugurazione due anni fa Poi il silenzio

Sono passati oltre due anni da quando, il 6 novembre del 2017, in un fazzoletto di terreno tra le vie Caltana e Vetrego, vennero piantati i primi alberi di quello che la stessa Cav, definiva «Il Passante Verde 2.0, la prima autostrada verde d'Italia». Obiettivo dichiarato: «Far crescere un bosco di pianura per una larghezza di 40 metri per lato lungo i 32 chilometri del Passante, per un totale di 400 ettari complessivi». Progetto, almeno per ora, rimasto nel libro dei sogni, anche se alcuni

interventi di mitigazione nel corso di questi dieci anni sono stati realizzati, su terreni di proprietà di Cav. A presentare il progetto di Cav (società concessionaria partecipata da Anas e Regione) c'era Luisa Serato, la presidente. Da quel giorno doveva partire il confronto con le associazioni di categoria degli agricoltori (Coldiretti, Cia e Confagricoltura) per dare davvero forma al Passante Verde, con il loro diretto coinvolgimento, affinché si facessero carico di presentare il progetto ai loro iscritti. In questi due anni però non c'è stato un solo incontro sull'argomento, e i rappresentanti delle associazioni di categoria non sono mai stati convocati per un confronto.



Un'immagine che mostra come potrebbe diventare il Passante Verde



Una delle immagini allegate alla bozza progettuale realizzata dalla Conferenza italiana agricoltori (Cia) di Venezia e consegnata alla società concessionaria Cav

Vertice con Boccia sull'autonomia Gap infrastrutture: 3,6 miliardi dal 2022

La riunione di maggioranza convocata dal ministro D'Incà
Ecco le tappe del cronoprogramma della legge quadro

**Il fondo perequativo
sarà alimentato
con 300 milioni
fino al 2034
Albino Salmaso**

PADOVA. Se il federalismo non è né di destra né di sinistra ma un modello di efficienza dello Stato, la vera rivoluzione della legge quadro sull'autonomia di Boccia si chiama "fondo di perequazione per le infrastrutture": 3,6 miliardi da spendere in 12 anni per ridurre il gap tra Sud e Nord e tra la montagna e le grandi aree metropolitane. 300 milioni l'anno per tenere unita l'Italia con i fondi strutturali da Venezia a Brindisi e scongiurare la "secessione dei ricchi". Si parte dal 2022 e non tra qualche mese ma il meccanismo di funzionamento è delineato in tutti i suoi passaggi nei sei commi dell'articolo 3 del "provvedimento urgente" presentato lunedì sera da Francesco Boccia al consiglio dei ministri. Riuscirà mai il governo giallorosso a tagliare il traguardo assegnando nuovi poteri alle Regioni? Si accettano scommesse dopo l'ultima tempesta scatenata da Di Maio che non vuole approvare il Mes, il fondo salva-stati dell'Ue. Un ritorno di fiamma del sovranismo populista che mal si concilia con il rigore dei bilanci imposto da Bruxelles, ma l'incubo delle elezioni tiene unita la maggioranza Pd-M5S-Iv-LeU che non vuole regalare il Paese a Salvini e alla Meloni.

Chi tira diritto per la sua strada è ovviamente Boccia,

ieri in visita a Palermo dove ha incontrato il governatore siciliano Nello Musumeci. E a chi gli chiese se le fibrillazioni nella maggioranza rischiano di bloccare il ddl sull'autonomia, lui risponde: «No, perché l'informativa in Consiglio dei ministri è andata molto bene e oggi ci sarà un vertice di maggioranza e definiremo la rotta. Io non penso ci siano fibrillazioni per i contenuti», ha dichiarato Boccia.

A convocare il vertice di maggioranza è stato Federico D'Incà, ministro dei Rapporti con il Parlamento, che ha seguito passo dopo passo il dossier autonomia: la posizione del M5s oscilla tra il "no" assoluto dell'ex ministro Barbara Lezzi al Senato al "sì" pragmatico di D'Incà e Fraccaro, che vogliono però coinvolgere fino in fondo il Parlamento in tutti i suoi passaggi. Ecco perché la "legge quadro" non può essere approvata come emendamento alla legge di Bilancio 2020: l'iter velocissimo se accontenta i governatori delle regioni mal si concilia con le dinamiche di deputati e senatori che vogliono contribuire con i loro emendamenti alla fase 2 del federalismo.

Le 11 cartelle protocollate come "Dagl 0012239" alla presidenza del consiglio dei ministri delineano le tappe dell'autonomia, rimasta lettera morta dal 2001. Nei tre articoli si delinea il perimetro della riforma e si affida ad un commissario governativo il compito di realizzare i Lep, i livelli essenziali in tre-quattro materie: trasporto pubblico locale, servizi sociali, asili

nido, formazione professionale scolastica oltre alla sanità, affidata alle regioni dopo lo storico referendum che l'ha sottratta allo Stato. I Lep con i relativi fabbisogni standard dovranno essere definiti da Mef e da Sose nel giro di un anno dall'approvazione della legge quadro.

La clamorosa novità che alimenta il dibattito parlamentare si chiama "fondo di perequazione per le infrastrutture" la cui filosofia viene ricondotta all'articolo 117 della Costituzione: è questo lo strumento che Boccia intende utilizzare per ridurre il deficit tra chi ha già l'alta velocità (Milano-Torino e Milano-Bologna) e chi la sta aspettando da trent'anni come la Brescia-Padova. E i fondi da dove arrivano, visto che gli Affari Regionali sono un dipartimento di Palazzo Chigi senza "portafoglio"?

Il meccanismo inventato affida al Mef il ruolo della cassa di ultima istanza, con 100 milioni nel 2022, duecento nel '23 e addirittura 300 fino al 2034. Come verrà diviso il "tesoretto" nato dalla compartecipazione di tutti i ministeri? Sarà il commissario dell'autonomia con la sua struttura di missione a misurare i livelli di efficienza delle infrastrutture, con gli standard aggiornati ogni 5 anni, mentre l'accordo quadro con le regioni resterà in vigore per un decennio. La "perequazione" è una rivoluzione copernicana: i ministri sono davvero pronti a collaborare? —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Il ministro Francesco Boccia e il governatore del Veneto Luca Zaia a Venezia

Il piano Sala: salvare il Meazza Ipotesi di due stadi a San Siro

Milano, il Comune frena sulla demolizione. Perplessi Milan e Inter, progetti da cambiare

di Enrico Currò
e Alessia Gallione

MILANO — Il vecchio Meazza resta in piedi, per ora. E fa pure lo sgambetto a chi vorrebbe buttarlo giù. Via via che passano le settimane, il tema del nuovo stadio di Milano si dimostra sempre più scabroso e divisivo. da una parte Milan e Inter, che vogliono abbattere il vecchio impianto, dall'altra il Comune, che lo vuole salvare dalle ruspe. Ieri si è sfiorata la rottura, al di là della distensione di facciata sull'ipotesi di accordo per il mantenimento della vecchia struttura accanto alla nuova. I due club, che si erano già visti stoppare il progetto di demolizione dell'attuale stadio per la costruzione di un impianto da 66 mila posti e di un maxi-centro commerciale, hanno infatti incassato un altro intoppo dall'incontro con l'amministrazione comunale: serve uno studio, per valutare meglio la questione. Dopo gli entusiasmi estivi sui progetti architettonici in corsa, le due società sono dunque costrette alla frenata prolungata o a considerare aree alternative a San Siro.

È un guaio soprattutto per il Mi-

lan: il fondo americano Elliott sul nuovo stadio punta parecchio, per valorizzare al massimo il club in vista di una futura vendita. Malgrado le smentite sul recente impulso a una trattativa (base di partenza 595 milioni) col re del lusso, Bernard Arnault, l'entrata nel calcio italiano del fondo gestito dalla famiglia Singer non si sta certo rivelando un successo. Ieri il presidente del Milan, Paolo Scaroni, non ha nascosto il disappunto: «Avere uno stadio accanto all'altro è un'ipotesi mai vista. Magari essere i primi può essere anche bello, però a volte può essere un po' stupido». Alessandro Antonello, ad dell'Inter, è stato più prudente: «Ci siamo resi disponibili a proporre idee sul mantenimento della superficie di San Siro». In sintesi, Inter e Milan hanno concesso un'apertura sulla possibilità di salvare il Meazza. Ma il fragile e momentaneo punto di incontro è arrivato al termine di un confronto teso e a tratti duro con i rappresentanti della giunta milanese. L'impasse ha il sapore di uno scontro aperto. Il Comune aveva detto sì a un nuovo impianto, a patto che dal progetto si tagliassero le costruzioni extra (uffici, negozi, hotel, centro congressi), proposte dai club per sostenere un'operazione da 1,2 miliardi complessivi (650 milioni solo per lo stadio), e che si mantenesse in vita il Meazza. Il sindaco Beppe Sala, ieri assente all'incontro per l'irritazione rosso-nerazzurra, sogna una struttura con meno posti, dedicata al calcio femminile e giovanile. San

Siro non deve morire. O, almeno, ripete, «voglio essere assolutamente sicuro che non si possa salvare». E chiede le prove della "follia" della convivenza. Lo stadio - lo ha appena certificato una perizia dell'Agenzia delle entrate - vale 100 milioni: «E io devo difendere gli interessi dei milanesi».

Per i club il problema non sono gli anelli, ma lo spazio occupato dal Meazza. Renderebbe impossibile, sostengono, costruire a fianco un nuovo stadio: proprio la soluzione tecnica che dovrebbero studiare e presentare all'amministrazione. Così, dietro le quinte, hanno fatto capire di avere accettato il compito più per garbo istituzionale che per reale convinzione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le posizioni

Milan e Inter

Stadio nuovo e condiviso, a San Siro, di lato al Meazza che va demolito.
Foto: Scaroni



Comune

Il sindaco Sala (foto) è contro

la demolizione di San Siro: ipotesi ridurre per il femminile





▲ **75.923 posti** Lo stadio "Meazza" di San Siro, il più capiente d'Italia

IL NUOVO VINCOLO URBANISTICO

Firenze blindata i belvedere

“Vietato cambiare il panorama della città”

Nessun grattacielo dovrà modificare la veduta da 18 affacci
E nell'area di diecimila ettari anche il nuovo stadio è a rischio

di Ernesto Ferrara

FIRENZE – Firenze non ti muovere, ferma lì. È come se ci fosse l'idea di scattare una fotografia per immortalare l'immagine della città così com'è e conservarla, nella nuova mossa urbanistica del Comune. Una variante appena approvata dal Consiglio comunale stabilisce che tutti gli interventi edilizi con l'ambizione di modificare lo skyline, anche fuori dal centro storico, d'ora in poi saranno ammissibili solo a patto di non stravolgere la visuale privilegiata di Firenze che si gode da 18 punti panoramici. Le terrazze più belle, gli scorci più romantici, alcuni semiconosciuti ai turisti. Dall'arcinoto piazzale Michelangelo alla Kaffeehaus di Boboli, da San Miniato al Monte a piazza Desiderio da Settignano, dalla Badia Fiesolana fino alle sperdute stradine della collina come via San Carlo, Belosguardo, via del Loretino.

Salvare lo scorcio, quella vista un po' inconsueta, ma anche l'aspetto generale, la panoramica mozzafiato che fa della città con la Cupola di Brunelleschi uno dei simboli italiani più famosi nel mondo, questa è l'idea di Palazzo Vecchio. Significa non solo niente grattacieli, quello era già previsto: qualsiasi nuova costruzione o modifica all'aspetto del tessuto urbano d'ora in poi non dovranno impattare sulle nuove prospettive “blindate”. E quel che più è importante è che questo inedito vincolo “visuale” non riguarda solo il quadrilatero del centro storico con i grandi monumenti, ma un'area molto più grande che arriva a comprendere anche la cintura ottocentesca dei viali, la fascia collinare che circonda l'abitato con le ville medicee, i nuovi quartieri a Nord in via di sviluppo e persino i Comuni della prima cintura metropolitana come Bagno a Ripoli, Fiesole, Sesto Fiorentino. Una “buffer zone”, una grande zona cuscinetto di 10 mila ettari che circonda lo scrigno del Ri-

nascimento, detto “core zone” nei documenti ufficiali. Proprio come ha chiesto l'Unesco, che tutela il sito di Firenze dal 1982 con periodici sopralluoghi e un dettagliato piano di gestione.

Che succede ora? Firenze rischia la cristallizzazione? O d'altro canto: basterà a difendere l'anima di una città col centro già strapieno di Airbnb, presa d'assalto da 15 milioni di turisti l'anno e oggetto negli ultimi 5-10 anni di giganteschi appetiti immobiliari anche da parte di grossi fondi stranieri? Quel che è certo è che con questa operazione sono decine di grossi interventi urbanistici a dover passare sotto forche caudine ben più severe. Dal nuovo stadio della Fiorentina, che il sindaco Nardella sta tentando di convincere il patron viola Comisso a costruire nella zona Nord, fino a grosse costruzioni alberghiere e residenziali previste nei pressi del centro. Spiegano dal Comune che non sono i piccoli interventi sulle facciate dei palazzi a dover temere ma grosse attività urbanistiche: nuove costruzioni, scatti in altezza dei palazzi, pesanti modifiche della sagoma degli immobili. Qualunque proposta di questo genere sarà soggetta ad una valutazione che gli uffici comunali dell'urbanistica faranno di sponda con i tecnici dell'Unesco. E solo se l'inserimento dell'intervento sarà ritenuto «corretto» avendo come punti di riferimento i 18 belvedere ci sarà l'ok. «Ormai da tempo la stessa famosissima immagine del centro storico di Firenze è legata anche all'espansione della città moderna, per questo recepiamo ora anche una grande “buffer zone” nelle nostre carte urbanistiche. Lo sviluppo sostenibile di Firenze è un nostro orizzonte anche per le cosiddette periferie» rivendica l'assessora all'urbanistica Cecilia Del Re.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Skyline d'Italia



▲ Milano Dalla Terrazza Martini

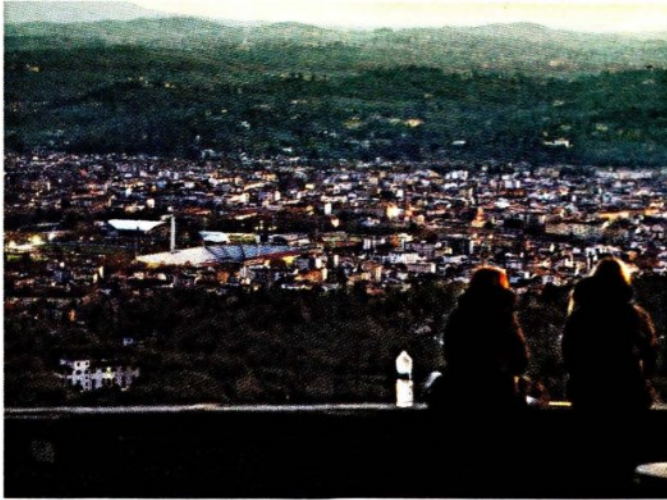


▲ Roma La terrazza del Pincio



▲ Torino La Mole e le montagne





▲ Badia Fiesolana

Firenze vista dal piazzale della badia di San Bartolomeo, a Fiesole. È uno dei 18 belvedere soggetti al nuovo vincolo urbanistico su cui vigileranno Comune e Unesco

ENRICO RAMERINI/CGE

▲ San Miniato al Monte

L'abbazia si trova in uno dei luoghi più alti della città, da dove si gode una veduta unica di Santa Maria Novella e Piazza della Signoria, nel cuore di Firenze



▲ Giardino di Boboli

Il parco storico alle spalle di Palazzo Pitti, patrimonio tutelato dall'Unesco, è il belvedere più noto: ogni anno accoglie quasi un milione di visitatori da tutto il mondo



▲ Settignano

Nell'area di 10 mila ettari soggetta al divieto di modificare il panorama c'è anche la terrazza di piazza Desiderio a Settignano, a nord-est di Firenze

Taranto, il Tar blocca il nuovo ospedale

Gara da rifare per Invitalia

INFRASTRUTTURE

Slitta l'avvio del cantiere: i giudici hanno accolto il ricorso contro Rti Debar

La notizia a pochi giorni dal tavolo chiesto dal Mise per il «Cantiere Taranto»

Domenico Palmiotti

Resta per ora al palo uno dei progetti più importanti del Contratto istituzionale di sviluppo di Taranto: il nuovo ospedale "San Cataldo". Arriva dal Tar di Lecce, infatti, il semaforo rosso per un progetto molto atteso, la cui ricaduta va al di là della costruzione del complesso se si considera che Taranto gioca sull'asse ambiente-salute-lavoro-industria la partita più importante per il suo futuro.

I giudici amministrativi hanno infatti accolto il ricorso presentato dall'azienda seconda classificata (Rti Research) ed annullato la declaratoria di congruità dell'offerta del Rti Debar (che si era aggiudicato l'opera) e l'aggiudicazione definitiva. Conseguenza, slitta ancora l'avvio del cantiere. E accade non solo mentre il premier Giuseppe Conte invita i ministri a portare iniziative al "Cantiere Taranto" e annuncia per fine anno un decreto legge «in cui faremo confluire pro-

getti per Taranto» perché «noi vogliamo restituire alla comunità tarantina un ristoro», ma anche a pochi giorni dal Tavolo istituzionale convocato il 18 dicembre in Prefettura dal ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli. Riunione che arriva dopo i vertici di aprile e giugno scorsi presieduti da Luigi Di Maio, allora vicepremier e a capo del Mise, e che fra l'altro ha all'ordine del giorno l'esame di proposte relative all'accelerazione della spesa del Contratto di sviluppo. Anche perché lo stop al nuovo ospedale conferma come lo sblocco di quanto già messo in pista (il Contratto ha una dotazione di oltre un miliardo tra fondi vecchi e nuovi ma la spesa effettuata sinora è ritenuta modesta) sia tra le priorità da affrontare. Ma perché è arrivato l'altolà del Tar?

Un passo indietro. A maggio, il Rti Debar ha vinto l'appalto (centrale di committenza Invitalia, società del Mef) con un ribasso del 23 per cento. Opera con base d'asta 161 milioni, appaltata a 122. Il raggruppamento vincitore ha dichiarato che costruirà l'ospedale in un anno e 3 mesi anziché in 3 anni e mezzo con un taglio di 860 giorni e questo ha determinato una premialità. In prima istanza, l'offerta venne ritenuta anomala e si decise di fare un approfondimento che poi si è chiuso con l'aggiudicazione definitiva. Adesso, a fronte del ricorso di Rti Research (la cui ammissione alla

gara è stata annullata dai giudici), il Tar osserva che proprio il rilevante taglio dei tempi non regge. Perché il Rti Debar ha dichiarato 5 giorni su 7 di lavoro, h24, mentre, dice il Tar, ci sono lavori rumorosi, come gli scavi, che in determinati orari non si possono eseguire per legge regionale. Per il Tar, «emerge in tutta evidenza come la riduzione temporale offerta da Debar non sia sostenibile, né effettivamente realizzabile, limitando l'esecuzione di attività disturbanti agli intervalli temporali previsti»: 7-12 e 15-19. C'è stato da parte dell'amministrazione «un difetto integrale di istruttoria su un elemento fondamentale», rileva il Tar. Per il quale «la previsione della relativa esecuzione si pone in insanabile contrasto con la normativa e col progetto». «Contrapposizione» che «non è in alcun modo mitigata, né tantomeno esclusa, dalla presenza di impianti di contenimento e/o di rilevazione delle immissioni». In attesa degli sviluppi al Consiglio di Stato, si tratta ora di vedere che ne sarà della gara. Fonti Asl Taranto escludono che si rifaccia. Ipotizzano una correzione di rotta da parte di Rti Debar o il ricorso al terzo in classifica, Rti Matarrese, essendo Rti Research fuori gioco. Fonti Invitalia (che ha gestito tutta l'operazione) invece affermano: «Stiamo studiando la sentenza e vedendo come fare una nuova aggiudicazione nel modo più corretto e nel minor tempo possibile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN NUMERI

161 milioni

La base d'asta

L'importo a base d'asta per l'ospedale San Cataldo. L'opera è stata appaltata a 122 milioni

860 giorni

Taglio ai tempi di esecuzione

La cordata vincitrice ha dichiarato che costruirà l'ospedale in un anno e 3 mesi anziché in 3 anni e mezzo



IN BREVE**SALINI IMPREGILO
S&P, l'outlook
diventa positivo**

Salini Impregilo da “negativo” a “positivo” e ha confermato il rating “BB-” sul gruppo di costruzioni e su due prestiti obbligazionari. L'outlook positivo sta a indicare un potenziale upgrade nei prossimi 12 mesi nel caso di una riduzione attesa dell'indebitamento, grazie al positivo andamento dei flussi di cassa e al rifinanziamento del bond da 600 milioni in scadenza nel 2021. Per quest'ultima operazione, S&P riconosce un contesto favorevole sia per l'aumento di capitale, che riduce il livello di leva del gruppo, sia per l'andamento del mercato dei titoli obbligazionari.



DOPO IL NO MINISTERIALE ALL'AMPLIAMENTO

Il Canova è un caso politico Rabbia Lega contro Costa

Il ministro grillino Costa non ha clamorosamente voluto firmare il piano di sviluppo del Canova e a Treviso scoppia la bufera: Ca' Sugana e la Lega gridano allo scandalo attaccando il governo a trazione Pd-5

Stelle; mentre Save - la padrona dello scalo trevigiano - si appresta a congelare i 4 milioni di opere di mitigazione previste con la realizzazione del master plan dell'aeroporto Canova. **B. VALENTI** / PAGINE 18 E 19

Bocciato l'ampliamento dell'aeroporto

Stop al Canova, Conte attacca i grillini Save congela quattro milioni di opere

Il sindaco invita il ministro a Treviso: «Venga a visitare il nostro territorio e non fermi il suo sviluppo economico»

Alessandro Bozzi Valenti

Il clamoroso stop del governo Pd-5 Stelle al piano di sviluppo del Canova diventa un caso politico, già deflagrato in Senato. La Lega tuona: «I grillini sono contro lo sviluppo». È stato infatti il ministro grillino Costa a non voler firmare (su consiglio del senatore trevigiano 5stelle Gianni Giroto) il piano di sviluppo del Canova, rimandandolo di nuovo all'esame della (nuova) commissione per la Valutazione di impatto ambientale (Via) dopo le proteste dei comitati trevigiani. A Treviso ieri è scoppiata la bufera: Ca' Sugana grida allo scandalo attaccando il governo a trazione Pd-5 Stelle; mentre Save - la padrona dello scalo trevigiano - si appresta a congelare i 4 milioni di opere di mitigazione previste con la realizzazione del master plan dell'aeroporto Canova, ossia il piano di sviluppo dello scalo. Un piano che lunedì è stato bloccato dal ministro dell'Ambiente.

IL COLPO DI SCENA

Quella che sembrava una mera formalità, la firma finale del ministro Sergio Costa dopo il parere positivo allo sviluppo (con 10 prescrizioni) dello scalo, parere arrivato tra estate e autunno, si è rivelata tutt'altro. E ora passeranno altri me-

si all'insegna dell'immobilismo. Il sindaco di Treviso Mario Conte si scaglia contro i 5 Stelle: «Quelli del "no" a tutto» dice il primo cittadino, pronto a chiedere un incontro d'urgenza a Costa. E gli altri attori della vicenda? Dal Comune di Quinto (da sempre contrario al master plan) non è ancora arrivata una presa di posizione ufficiale. Mentre quelli del Comitato, che pare abbia fatto la mossa giusta al momento giusto, ribadendo al ministero appena una decina di giorni fa una serie di punti sulle criticità del Canova (in parte inoltrate anche alla Commissione europea con un formale esposto), sperano in una completa rivalutazione del progetto.

SAVE

Enrico Marchi, presidente di Save (società veneziana che ha fagocitato Aertre, la società che gestisce direttamente il Canova), «prende atto» della scelta di Roma ma preferisce stare alla finestra, specificando come i 4 milioni di opere di mitigazione previsti nel progetto, con questa improvvisa battuta d'arresto, siano ora «inevitabilmente bloccati». Forse, economicamente parlando, per Save-Aertre è andata meglio così: ad oggi, infatti, stanno ottenendo il massimo con il minimo: 3,3 milioni di passeggeri nel 2018 al Canova, definito

dai gestori stessi «il volume massimo di passeggeri che lo scalo può gestire».

IL BUSINESS

Indipendentemente dai «no» di Roma, d'altronde, il mercato dei voli low-cost targato Ryanair continua a essere attrattivo, al Canova. Ma ora, di fronte a tutto ciò, c'è pure chi teme che Marchi&Co. possano farsi da parte, dopo che la previsione di investimenti per lo scalo di San Giuseppe era già stata più che dimezzata, passando dagli oltre 160 milioni di euro previsti per uno dei primi progetti di sviluppo ai 60 milioni dell'ultimo "mini" master plan, che comprendeva appunto i 4 milioni (cifra che sarebbe inevitabilmente salita considerando le prescrizioni imposte dal ministero) per le opere di mitigazione, tra cui migliori e quant'altro. Un master plan, l'ultimo, che per il sindaco di Treviso Conte «aveva tenuto conto delle esi-



genze di tutti».

LA RABBIADI CONTE

«Tutto ciò è davvero assurdo, siamo di fronte a un attacco allo sviluppo: qui la crescita armoniosa di un territorio è paralizzata e rimessa completamente in discussione per colpa di un governicchio in salsa giallorossa», sbotta Conte, «Non si parlava di aumento del numero di voli ma di maggiori sicurezza e salute. Evidentemente tutto ciò non bastava a quelli del “no” a qualsiasi progetto di sviluppo per un territorio circondato da patrimoni Unesco che ha di fronte la sfida delle olimpiadi invernali e dei mondiali di sci. Invito Costa a venire qui, prima che gli imprenditori, dei veri eroi, che hanno sempre dimostrato voglia di investire per far grande quest’area del Paese, si stanchino: l’Italia deve correre, non andare in retromarcia ascoltando chi è contro la Pedemontana e, pare, anche contro l’aeroporto di Treviso». E ancora Save dice: «Prendiamo atto di quanto deciso dal ministero» dice Marchi, «Crediamo tuttavia che questa decisione possa essere un passo a ritroso per il territorio». —

© BY NC ND ALIQUOTI DIRITTI RISERVATI



Il sindaco di Treviso Mario Conte, il presidente di Save Enrico Marchi e l'aeroporto Canova

PADOVA Confapi: "Lo Stato doveva intervenire ai tempi dei Riva"

L'ex Ilva non sia nuova Marghera

PADOVA - Porto Marghera e Taranto, i punti di contatto sono numerosi. Quello veneto è diventato uno dei poli chimici più importanti d'Europa arrivando a toccare nel 1971 il record storico di impiegati (35.724), prima di lasciarsi andare a un inesorabile e drammatico tramonto, costellato di morti per tumore, malattie e chiusure. Come attesta la Regione Veneto, solo nel periodo 2009-2013 la Provincia di Venezia ha concluso complessivamente 160 pratiche di crisi aziendali relative a Porto Marghera e zone limitrofe, mentre il "totale dell'organico locale delle aziende che hanno concluso trattative di crisi avvalendosi dell'intermediazione della Provincia di Venezia è stato pari a 7.295 unità". Oggi si lavora al rilancio di un'area in larga parte ancora in attesa di bonifica: 781 milioni di euro sono stati usati per sanare solo il 15% dei terreni e l'11% della falda acquifera. "Un precedente da tenere in considerazione in uno Stato in cui tutti i governi che si sono succeduti negli ultimi decenni sono stati accomunati dalla mancanza di una seria politica industriale - sottolinea Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova, associazione delle piccole e medie industrie del territorio - È lì, a ben guardare, che affondano le proprie radici anche i problemi dell'ex Ilva e dei 10.700 operai che rischiano di rimanere senza lavoro, di cui 8.200 a Taranto (ma il totale sale a 20 mila se si conta l'indotto)". Per Valerio l'operato dell'Ilva andava esaminato già quando era proprietà di Riva "e le violazioni ambientali erano già presenti".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A Taranto Lo stabilimento ex Ilva

