

Rassegna del 05/12/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

05/12/2019	Gazzettino Venezia	2	Paralisi Mose, fermi 308 milioni - Cvn, la burocrazia frena cantieri per 308 milioni	Brunetti Roberta	1
05/12/2019	Piccolo	19	Ecobonus per l'edilizia in crisi L'11 dicembre tavolo al Mise	...	3
SCENARIO					
05/12/2019	Arena	36	Svolta, per il ponte di Peri: c'è il progetto	Bertasi Barbara	4
05/12/2019	Arena	38	Partono i lavori sulla Regionale 10 Giornate di disagi - Regionale 10, quattro giorni di «passione»	Tomelleri Fabio	6
05/12/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	Cancellata la «tassa» sui container Zanardo vende la maggioranza di Log-Os	A.Zo.	8
05/12/2019	Gazzetta del Mezzogiorno	18	Intervista a Antonio Delle Noci - «La Puglia dell'edilizia? Ferrari senza benzina» - «Puglia, una Ferrari senza benzina»	Campione Gaetano	9
05/12/2019	Gazzetta del Mezzogiorno	18	Parla Ambrogio, dai divani alla vigilanza dei cantieri «Lavoro 2.344 ore l'anno»	g.camp.	11
05/12/2019	Gazzettino Treviso - Eccellenze del Nordest	21	Meno oneri finanziari, così sale il reddito	...	12
05/12/2019	Gazzettino Treviso - Eccellenze del Nordest	24	Patrimoni più solidi, e il settore cresce meglio	...	15
05/12/2019	Gazzettino Venezia	3	Onde di 7 metri, venti forti Ecco le vere prove del Mose	R.Br.	18
05/12/2019	Nuova Venezia	2	Porto-Comune, sulle aree un mese per l'accordo - Aree portuali di confine Musolino al Comune «Firmiamo l'accordo»	Furlan Francesco	20
05/12/2019	Nuova Venezia	2	In sospeso anche il progetto del supermercato della Finint	F.Fur.	22
05/12/2019	Nuova Venezia	3	Due nuovi alberghi a Marghera Ma senza piano nessun cantiere	F.Fur.	23
05/12/2019	Nuova Venezia	15	Sub al lavoro per togliere la sabbia dalle paratole - Al Mose le prove non finiscono mai Sub al lavoro per togliere la sabbia	Vitucci Alberto	25
05/12/2019	Nuova Venezia	15	La commissaria resta a Roma Spitz governerà il Mose da lì	A.V.	27
05/12/2019	Nuova Venezia	22	Passante verde il caso in Regione promesse «Miti azioni e non fatte»	Furlan Francesco	28
05/12/2019	Stampa	27	Intervista a David Chipperfield - Chipperfield: non è tempo di archistar "Contro le diseguaglianze costruiamo comunità"	Rigatelli Francesco	29

Paralisi Mose, fermi 308 milioni

►La denuncia dei costruttori: «Cantieri bloccati per le opere complementari. Arsenale, tutto da rifare»

I cantieri per le opere complementari del Mose sono fermi, con 308 milioni bloccati. Lo denuncia l'Associazione nazionale costruttori edili, attraverso il presidente Giovanni Salmistrari. Nel dicembre 2018 furono affidati lavori alle imprese minori che dovevano far ripartire la grande opera, ma i cantieri a un anno di distanza non sono ancora aperti. Salmistrari ha rinnovato l'appello dopo il test di sollevamento della schiera di dighe mobili a Malamocco. Secondo Ance non bisogna dimenticare le opere complementari ancora ferme al palo come quelle per le compensazioni ambientali previste dal Piano Europa, nonché per la definitiva sistemazione dell'Arsenale nord. Dove erano previsti una settantina di milioni di interventi. Ma i progetti preliminari a cura di Cvn e Thetis, poiché sono passati 5 anni, dovranno rifare l'iter di approvazione.

Brunetti alle pagine II e III

Laguna e salvaguardia Cvn, la burocrazia frena cantieri per 308 milioni

►La denuncia di Giovanni Salmistrari, presidente dei costruttori edili
«Accelerare non solo le dighe, ma anche i lavori complementari bloccati»

«PER L'ARSENALE SONO PASSATI 5 ANNI INVANO IN SALVAGUARDIA BISOGNA RIPARTIRE DACCAPPO CON L'ITER» IL SISTEMA MOSE

VENEZIA Erano 308 milioni che dovevano - si disse - far ripartire il Mose. Lavori affidati alle cosiddette imprese minori nel dicembre 2018. Ebbene, un anno dopo,

i cantieri annunciati non si sono ancora aperti. «Ad oggi non si è dato inizio ad alcuna opera!» denuncia il presidente di Ance Venezia, Giovanni Salmistrari. L'ennesimo appello, che arriva dopo il primo test di sollevamento dell'intera barriera di Malamocco. «L'augurio è che questi test siano il segnale del definitivo riavvio dei lavori per l'ultimazio-

ne del Mose - commenta Salmistrari -, ma non dimentichiamo che ci sono anche le opere complementari». Ancora al palo. Il



presidente dell'associazione costruttori fa un po' il punto dei lavori: «Le opere civili sono praticamente concluse, mancano quelle elettromeccaniche, un po' di compressori, le prove collaudando. Si può dire che alle bocche di porto siamo in dirittura d'arrivo. La preoccupazione delle imprese locali è che ora ci si limiti alle opere strettamente legate all'innalzamento delle paratoie. Ma il Mose non è solo questo».

TEMPI BIBLICI

Lo sanno bene le piccole medie imprese locali che con l'uscita dei giganti in crisi (Mantovani, Grandi Lavori Fincosit e Condotte) erano state chiamate ad un impegno in prima linea. Ed ecco gli affidamenti firmati giusto un anno fa. Contratti per 221 milioni di lavori (308 milioni, considerando anche progetti ed oneri) per completare le opere alle bocche di porto, ma anche per le compensazioni ambientali previste dal Piano Europa, nonché per la definitiva sistemazione dell'Arsenale nord. «Si trattava in gran parte di contratti per pro-

getti ed esecuzione lavori - spiega Salmistrari -. Nel corso di quest'anno i progetti sono stati redatti e consegnati dalle imprese. In varie tranches, da gennaio fino a settembre. Ma siamo ancora in attesa. Oltre al rallentamento dovuto ai mille controlli del Cvn, tutto poi passa al Provveditorato che è sotto organico e ci impiega ancora più tempo. Ora quello che ci aspettiamo dal commissario straordinario, Elisabetta Spitz, è che velocizzi queste procedure. Basta tempi biblici, basta burocrazia che rallenta tutto».

Il presidente Ance porta il caso dei lavori previsti per l'Arsenale Nord, una settantina di milioni per la sistemazione delle ultime Tese, il recupero dei tre bacini di carenaggio, l'infrastrutturazione generale: «Sono opere, finanziate nel sistema Mose, importanti per Venezia. Si tratta di aree che saranno restituite alla città che dovrà decidere come meglio usarle». Ebbene, i progetti preliminari di questi interventi, a cura di Cvn e Thetis, erano già stati approvati dalla Commissione di salvaguardia. «Ma sono

passati più di cinque anni e ora bisogna ricominciare tutto l'iter» spiega Salmistrari.

L'APPELLO

Emblematico anche il caso del Piano Europa, da oltre 130 milioni. «Sono opere fondamentali, di riqualificazione della laguna, che sono parte integrante del sistema Mose. Vale la pena fare un passo indietro per ricordare. Nel 2003 l'Europa aprì un'infrazione per il Mose. La risposta dell'Italia fu il piano di compensazione e riqualificazione ambientale del 2007. Sulla base di quel piano, nel 2009, l'Europa archiviò la procedura. Dieci anni dopo siamo ancora qui, con i lavori che non partono. Questi tempi non sono sostenibili». L'appello di Salmistrari è di «cogliere questo slancio, rimboccarsi le maniche e ripartire davvero, superando le lungaggini. Le imprese coinvolte sono preparate, super specializzate in questi settori. Quando i cantieri apriranno, coinvolgeranno un migliaio di lavoratori».

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VENEZIA Il progetto originario dell'Arsenale, col capannone per la manutenzione che dovrebbe andare a Marghera. Sotto le tese ristrutturare. Nel tondo Giovanni Salmistrari



Ecobonus per l'edilizia in crisi L'11 dicembre tavolo al Mise

Dal 2008 120 mila imprese hanno chiuso causando la perdita di 600 mila posti. Pesano burocrazia e troppi nodi normativi

A favore del settore è stata introdotta una sezione speciale dei Fondi di garanzia

TRIESTE. «Uno dei settori che ha conosciuto una maggior morte di piccole aziende e imprese è quello dell'edilizia. Per questo abbiamo convocato per l'11 dicembre un tavolo di crisi del settore al Mise, per cercare di capire assieme alle imprese del settore delle costruzioni quali possano essere gli strumenti da mettere in campo come Governo»: l'annuncio è arrivato in un messaggio del ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, nel corso dell'assemblea annuale dell'Ance Pordenone-Trieste presieduta da Elvis Santin. L'edilizia, ha sottolineato Patuanelli, «paga da anni diverse difficoltà: la stratificazione normativa, la sovrapposizione delle competenze, i ritardi nei pagamenti e i problemi legati al credito».

Dal 2008 120mila imprese del settore hanno chiuso causando la perdita di 600mila posti di lavoro che, con l'indotto, arrivano a 900mila: «Siamo consapevoli che il vostro settore ha bisogno di sostegno e in legge di bilancio abbiamo previsto alcune misure dedicate, come la proroga delle detrazioni fiscali in tema di ecobonus e sismabonus e l'introduzione del "bonus facciate" che consentirà di usufruire di una detrazione pari al 90% sulle spese per il restauro delle facciate di palazzi e abitazioni», ha detto il ministro. Inoltre a favore del settore è stata introdotta una sezione speciale dei Fondi

di garanzia grazie alla collaborazione dell'Ance che si è fatta portavoce delle difficoltà delle imprese in crisi titolari di finanziamenti erogati da banche e da altri intermediari finanziari: «È indispensabile la vostra collaborazione per ripensare ai materiali, ai sistemi per l'efficienza energetica e a sistemi alternativi di alimentazione. La ricerca e l'innovazione -ha detto Patuanelli- sono infatti prodromiche alla creazione di soluzioni alternative anche in chiave green: molti sono gli strumenti e le risorse a disposizione delle imprese che investono in questi ambiti meritori di sostegno da parte delle Istituzioni».

Il convegno si è interrogato su percorsi di rigenerazione urbana «in grado di inserire le città in un processo di sviluppo e di crescita non solo economica ma anche sociale, rendendola più resiliente e migliorando la qualità della vita dei suoi abitanti». Santin in chiusura si è augurato che «le richieste delle imprese che operano all'interno del disegno pianificatorio elaborato dalle amministrazioni vengano valutate tenendo conto che non si tratta di interesse di parte ma sono finalizzate alla realizzazione della visione comunale. Ance Pordenone Trieste si candida in questo modo ad essere partner delle amministrazioni, in modo particolare dei capoluoghi di provincia, Pordenone e Trieste».



BRENTINO BELLUNO E DOLCÉ. L'infrastruttura sarà costruita più a valle rispetto ad oggi per agevolare il transito dei mezzi pesanti. È prevista anche la pista ciclabile

Svolta per il ponte di Peri: c'è il progetto

Oggi e domani i due Consigli comunali approveranno il piano di fattibilità, un passo fondamentale per quello definitivo

L'importo totale dell'opera, come risulta dal quadro economico, è pari a 8 milioni e 500 mila euro

Barbara Bertasi

Il ponte sull'Adige tra Peri di Dolcé e Rivalta di Brentino Belluno non è più sospeso. Un punto cardine è stato fissato.

Oggi a Brentino Belluno e domani a Dolcé le rispettive giunte comunali approveranno il Progetto di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di questa importantissima infrastruttura di collegamento tra le due sponde dirimpettaie.

«È un risultato molto importante», commentano Massimiliano Adamoli e Alberto Mazzurana, sindaci, rispettivamente, di Dolcé e di Brentino Belluno. «Rappresenta un nuovo e definitivo passo avanti in un percorso iniziato assieme, nel 2014, che sta ora portando i primi risultati concreti».

IL PROGETTO. I due primi cittadini poi illustrano il progetto: «Il progetto, chiamato «Potenziamento dell'offerta turistica della macro area veronese fra i comuni confinanti», informano «è stato redatto dalle società facenti capo a Engeko s.c.a.r.l., Politecnica Ingegneria ed architettura, e Sama Scavi Archeologici Soc. Coop. Le ditte di progettazione, dopo aver firmato lo scorso settembre il contratto col Comune capofila, Dolcé, si sono messe subito all'opera», precisano Adamoli e Mazzurana.

E, dopo i necessari studi geo-

logici, hanno fatto i rilievi planimetrici volti, appunto, a redigere lo studio di fattibilità, evidenziando come il nuovo ponte sia «un'opera molto attesa, data anche la situazione di quello attuale, costruito in tempo di guerra, non più funzionale al traffico sia leggero che pesante».

LE MISURE. Il ponte presenta una carreggiata larga appena 5 metri suddivisa in 2 corsie larghe 2,50 metri ciascuna, i marciapiedi, non protetti rispetto al traffico veicolare, sono larghi 90 centimetri ed è sorretto da 7 pile in alveo che costituiscono una notevole barriera al flusso del fiume Adige».

Ben diverso sarà il suo sostituto: «Avrà caratteristiche moderne e all'avanguardia. Il progetto preliminare», spiegano, «prevede la realizzazione di una tipologia di ponte ad arco, scelta ponderata per evitare qualsiasi problema di interferenza delle strutture con l'alveo dell'Adige, la cui acqua potrà scorrere liberamente. Infatti la presenza di pile, per corsi d'acqua caratterizzati da un notevole trasporto di materiale solido», ribadiscono, «determina problemi di accumulo di detriti con conseguente necessità di lavori di manutenzione».

PIÙ A VALLE. La scelta del posizionamento del nuovo impalcato è stata di porlo alcune centinaia di metri a valle rispetto all'attuale: «Per consentire, negli anni in cui si costruirà il nuovo ponte, di mantenere quello vecchio in modo da non creare disservizi».

In ogni caso il luogo sarebbe il più idoneo: «È il punto più largo di raccordo con la Strada provinciale 11, il che consentirà di creare un incro-

cio adeguato alle manovre anche di mezzi pesanti», spiegano di due primi cittadini specificando che la luce (lunghezza, ndr) del nuovo ponte, misurata all'interasse degli appoggi, sarà pari a 110 metri, con una larghezza totale dell'impalcato pari a 14,50 metri così ripartita: «La larghezza della piattaforma stradale sarà di 9,50 metri, ingombro dispositivi di ritenuta (guardrail, ndr) 1 metro, marciapiede 1,50 metri, pista ciclabile 2,50 metri», dettagliano.

LA SPESA. L'importo totale dell'opera, come risulta dal quadro economico, è 8 milioni e 500 mila euro. «Con l'approvazione del Progetto di fattibilità», commentano i sindaci, «tale importo, già finanziato dal Fondo Comuni confinanti, per 7 milioni e 550 mila euro, e dalla Regione Veneto, con ulteriori 950.000 euro, potrà essere bloccato e si procederà alla firma delle convenzioni con gli organi erogatori».

PROGETTO DEFINITIVO. Dai primi mesi del 2020 partirà la progettazione definitiva. «Il percorso è ancora lungo ma la strada intrapresa è corretta. Ci attendono sicuramente altri mesi impegnativi perché si dovranno ora coinvolgere molti enti. Ma continueremo a mettere tutti noi stessi per completare questo ambizioso progetto», assicurano.

«Parliamo di opera strategica per il territorio, ma anche per le province di Verona e Trento. Per ora godiamoci questo momento, l'approvazione di un progetto di fattibilità che rappresenta uno dei più bei regali di Natale che il nostro territorio poteva augurarsi di trovare quest'anno sotto l'albero». •





Il rendering del ponte tra Peri e Rivalta: il progetto definitivo è atteso per il 2020

LEGNAGO

Partono i lavori
sulla Regionale 10
Giornate di disagi

► TOMELLERI PAG 38

LEGNAGO. A partire da oggi si preannunciano per i conducenti nuovi disagi, con code e rallentamenti, nel tratto compreso tra ponte Limoni e lo svincolo della «434»

Regionale 10, quattro giorni di «passione»

Verrà riasfaltata la carreggiata bitumata qualche settimana fa per eliminare dislivelli e ristagni emersi al termine dei cantieri

Fabio Tomelleri

Nuovi disagi in vista per automobilisti, camionisti e motociclisti lungo la regionale 10 a nord di Legnago. Dopo le criticità emerse a metà novembre in seguito ai lavori di manutenzione straordinaria lungo l'ex statale «Padana inferiore», la società «Veneto Strade» ha programmato, da oggi e fino all'inizio della prossima settimana, un nuovo intervento di asfaltatura tra la rotonda dello svincolo di Legnago Nord della Transpalesana e Ponte Limoni. Tutto ciò, a pochi giorni dalla conclusione della prima fase di sistemazione della carreggiata, al termine della quale diversi automobilisti avevano protestato per le modalità con cui era stata effettuata la bitumatura.

In particolare, i conducenti che percorrono ogni giorno la Regionale 10 hanno lamentato la presenza di dislivelli su entrambe le corsie di marcia. Inoltre, la conformazione del nuovo manto, durante le recenti e copiose piogge, ha favorito il ristagno di acqua, creando pericoli per i veicoli, oltre a mettere a rischio,

per il futuro, l'integrità della stessa sede stradale a causa di possibili infiltrazioni. I conducenti, inoltre, hanno rilevato la parziale asfaltatura dei margini della carreggiata, che ha quindi escluso la ripavimentazione di una parte delle banchine a ridosso delle corsie di marcia. Le varie problematiche sollevate hanno spinto lo stesso assessore regionale ai Lavori pubblici, Elisa De Berti, a contattare i vertici di «Veneto Strade» per verificare il rispetto delle lavorazioni commissionate alla ditta incaricata della manutenzione, nonché per risolvere in tempi rapidi tutte le criticità.

La nuova sistemazione del manto stradale, preceduta da un sopralluogo dei tecnici della società e dell'impresa incaricata, durerà quattro giornate lavorative e si concluderà entro la prima metà della prossima settimana. Sulla durata dell'intervento l'uso del condizionale è tuttavia d'obbligo poiché le condizioni meteo avverse potrebbero costringere gli operai a sospendere l'attività, allungando così i tempi di chiusura del cantiere. Come è accaduto nelle scorse settimane, quando la

ditta incaricata per la posa dell'asfalto, a causa della pioggia, ha dovuto a più riprese interrompere e ricominciare i lavori. Per dare il via a questa fase definitiva di ripristino stradale, pertanto, i tecnici di «Veneto Strade» hanno tenuto d'occhio il bollettino meteo, allo scopo di individuare le giornate con tempo e temperature favorevoli alla posa dell'asfalto.

Il nuovo strato di bitume, pertanto, verrà steso sopra quello collocato appena qualche settimana fa. Durante l'operazione verranno eliminate tutte le irregolarità emerse nei giorni scorsi, rendendo più uniforme la superficie della carreggiata. Terminata la ripavimentazione, dovrà inoltre essere tracciata la segnaletica orizzontale, cancellata nell'ultimo mese proprio dalla colata d'asfalto. Allo stesso modo di quanto accaduto a novembre, anche questo cantiere provocherà inevitabilmente incolonnamenti in entrambe le direzioni di marcia, soprattutto nelle ore di punta. Il tratto di Regionale 10 in questione, difatti, rappresenta uno snodo viabilistico importante, visto che collega la «434» al Padovano. ●



Il punto sulla variante attesa da decenni

Mancano da realizzare ancora 23 chilometri tra Veronese e Padovano



Un tratto di Regionale 10 che attraversa il territorio di Legnago

Basta solo una firma per far diventare la nuova Regionale 10, l'arteria che dovrebbe collegare il Basso Veronese con il Padovano, un'arteria di interesse nazionale. La firma mancante, però, è quella più importante. Si tratta, infatti, della sottoscrizione da parte del presidente del Consiglio Giuseppe Conte del Decreto che dovrebbe stabilire che l'arteria sarà di competenza

dell'Anas. A quanto si sa, l'atto era già pronto nell'agosto scorso, ma la caduta del Governo noto come Conte primo, quello sostenuto da Cinque stelle e Lega, ne ha bloccato l'adozione. Il provvedimento si è quindi arenato perché evidentemente non costituisce una priorità. Il punto sull'avanzamento, per così dire, del percorso che dovrebbe portare alla realizzazione dell'arteria è stato fatto in un

recente incontro organizzato dall'Ordine degli ingegneri ad Isola della Scala. Giuseppe Fasiol, che è a capo della Direzione lavori pubblici e logistica della Regione, ha ricordato che «la richiesta di assunzione a livello nazionale dell'arteria risale ad un anno e mezzo fa» e che la Giunta regionale «nel novembre del 2018 ha messo a disposizione le risorse per la progettazione definitiva ed esecutiva». La strada, di cui è previsto l'innesto nel Padovano sulla Statale 16 Adriatica e la connessione nel Veronese con la Transpolesana, è stata realizzata per alcuni tratti. Sia nel Padovano, dove ne sono stati costruiti 10 chilometri che vanno da Monselice a Carceri, che nel Veronese. Qui sono stati creati i raccordi con la «434» e le provinciali 44 e 44b, per un totale di quattro chilometri, e la variante di San Vito di Legnago, per altri 2,6 chilometri. Mancano ancora quasi 23 chilometri. Di questi, circa 18 sono attesi nel Padovano e quasi cinque nel Veronese, dove è previsto l'attraversamento dei territori di Legnago, Minerbe e Bevilacqua, con uno svincolo a Minerbe, un viadotto sulla linea ferroviaria Mantova-Monselice ed un ponte sul fiume Fratta. A questo punto, «Veneto Strade» sta effettuando la gara per la progettazione del primo stralcio, che dovrebbe snodarsi tutto nel Padovano, andando, probabilmente, da Carceri all'area in cui transita l'autostrada Rovigo-Valdastico. **LU.FI.**



Il tratto di Regionale 10 che verrà riasfaltato DIENNEFOTO

Porto Marghera

Cancellata la «tassa» sui container
Zanardo vende la maggioranza di Log-Os

Un po' la politica, con in prima fila Nicola Pellicani del Pd, un po' gli operatori, a partire da Confetra e dai presidenti delle Autorità portuali tra cui il veneziano Pino Musolino. La tassa sui container non ha avuto vita lunga e già ieri, dopo che lunedì notte era stata approvata in commissione Finanze alla Camera, è stata cancellata. Il «balzello» era nato da una buona intenzione, cioè dotare l'Agenzia delle Dogane di strumenti adatti (gli scanner) a verificare la merce dei contenitori, ma si sarebbe tramutata in un costo in più di circa 15 euro a blocco. Musolino aveva parlato di «provvedimento suicida» in un periodo storico in cui già i porti italiani fanno fatica a reggere la competizione di quelli del Nord Europa, ma anche di Koper o del

Nord Africa come Tangeri. «E' stato un lavoro importante frutto della collaborazione di molti», commenta soddisfatto Musolino.

Intanto ieri si è perfezionata la vendita della quasi totalità delle quote societari della Log-Os, società del gruppo Zanardo specializzata in logistica sanitaria, cioè nella fornitura di farmaci e vari trasporti da e verso le strutture ospedaliere. Damaso Zanardo ha deciso di affidarsi alla società Plurima, che ora detiene il 90 per cento, tenendosi però il 10 per cento e un posto in cda. Log-Os nel 2018 ha fatturato 4,5 milioni e impiegato 73 addetti. «E' un'ottima opportunità di inserimento in un progetto industriale di valenza nazionale», ha commentato Zanardo. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'INCHIESTA
 «La Puglia dell'edilizia?
 Ferrari senza benzina»
CAMPIONE A PAGINA 18 >>

«Puglia, una Ferrari senza benzina»

Il segretario della Filca Cisl: il distretto lapideo crollato del 60%, la burocrazia uccide

LA SCOMPARSA DEL LAVORO

«Dal 2008 occupazione dimezzata: da 64 mila addetti a 32 mila. Una forza-lavoro che equivale agli abitanti di una città come Massafra»

di GAETANO CAMPIONE

Negli ultimi 10 anni la Puglia ha perso 32mila lavoratori edili e 4mila imprese del settore. Nella prima puntata dell'inchiesta abbiamo analizzato le motivazioni della crisi, ricostruendo le cause, individuando i possibili rimedi, ascoltando anche la voce del presidente regionale Ancea. In questa seconda e ultima puntata parlano il segretario generale Filca Cisl Puglia, **Antonio Delle Noci** e **Ambrogio Maggio**, il lavoratore più produttivo del settore, con 2344 ore di lavoro l'anno, recentemente premiato per il suo impegno.

Antonio Delle Noci, segretario generale Filca-Cisl Puglia. La Puglia vista dal suo punto d'osservazione come è?

La vedo come una Ferrari senza benzina. È un territorio con grandi potenzialità inespresse. Quasi 20 anni fa Franco Tatò ci spiegava perché la Puglia non era la California. Un libro purtroppo ancora attuale. Per la posizione strategica, il clima, le risorse umane e materiali, la mentalità, dovremmo essere avanti anni luce. E invece siamo frenati dalla burocrazia, dall'incapacità della politica di creare le condizioni per la crescita, lo sviluppo. È una grande opportunità spreca, ed è davvero un peccato.

Il settore edile è in crisi?

Le costruzioni rappresentano il simbolo di questa crisi economica: dal 2008 ad oggi in Puglia l'occupazione si è dimezzata, passando da 64 mila addetti a 32 mila. Numeri impressionanti: parliamo di decine di migliaia di famiglie in difficoltà solo in edilizia, di una forza-lavoro scomparsa che equivale agli abitanti di una città come Massafra. Ad oggi tutti gli indicatori sono in calo: oltre agli addetti anche le ore lavorate, la massa salari, il numero delle imprese. Il crollo degli investimenti pubblici e privati ha determinato il blocco dei lavori e la chiusura dei cantieri.

Come si può intervenire per risolverlo?

Lo diciamo da anni: bisogna investire nelle costruzioni. Siamo contrari alla cementificazione, questo è bene ribadirlo. Chiediamo inter-

COSA ANDREBBE FATTO

«Interventi contro il rischio idrogeologico e sismico, manutenzione di scuole, ospedali, strade, ponti e riqualificazione dei centri storici»

venti per mettere in sicurezza il territorio dal rischio sismico e dal dissesto idrogeologico, interventi per la manutenzione degli edifici pubblici come scuole, ospedali, caserme, strade, ponti, viadotti. Chiediamo la riqualificazione dei centri storici delle nostre città, un patrimonio che tutti ci invidiano ma che non sfruttiamo a dovere, e in molti casi lo lasciamo morire.

Ci sono più luci o ombre?

Purtroppo le ombre sovrastano le pochissime luci. Le uniche note positive arrivano dall'utilizzo dei bonus per le ristrutturazioni, una misura che in questi anni ha evitato la scomparsa del settore, con conseguenze ancora più drammatiche per migliaia di lavoratori.

Il marmo dei tre distretti, Apricina, Cursi e Trani messo in ginocchio dalla concorrenza cinese. Sembra assurdo...

I cinesi stanno conquistando il mercato: fino a pochi anni fa venivano in Puglia, acquistavano il marmo e iniziavano a lavorarlo già sulle navi, durante il trasporto, offrendo così un prodotto finito, pronto per la vendita, a prezzi assolutamente concorrenziali. Oggi la loro concorrenza continua a danneggiare drammaticamente i nostri distretti: il settore lapideo in Puglia ha perso il 60% degli addetti, e molte aziende hanno chiuso.

Cosa può fare la politica?

Semplice: dovrebbe proteggere e rilanciare il marmo, che è una vera eccellenza italiana. Come? Adottando misure per favorire la ricerca tecnologica, offrendo incentivi per l'utilizzo delle pietre e dei materiali locali, dando sostegni alle imprese.

Opere incompiute: si parla, si discute, si battono



i pugnì ma poi cosa cambia?

I finanziamenti oggi non rappresentano un problema. Sembra assurdo, ma le risorse ci sono, il problema è la burocrazia, che ferma le opere o non ne consente la partenza. La Strada Regionale 8, per esempio, è un'arteria importante perché collegherà Taranto/Talsano ad Avetrana, valorizzando ancora di più tutta l'area costiera tarantina e salentina. Il progetto originario è stato approvato 40 anni fa. Dopo 4 decenni, dunque, stiamo ancora chiedendo la cantierizzazione di questa opera fondamentale per la qualità della vita dei cittadini, il turismo, l'economia. Una situazione davvero inaccettabile. La SS275 Maglie-Santa Maria di Leuca, invece, siamo riusciti a sbloccarla dopo un'attesa di decenni. Ma ci è voluto un gioco di squadra tra tutti i soggetti interessati: sindacati, associazioni imprenditoriali, aziende, istituzioni. In Puglia solo questi due cantieri potrebbero garantire lavoro a centinaia di edili. Poi ci sono il Nodo di Bari, il completamento dell'Alta Velocità con Napoli, la Bari-Matera-Potenza-Salerno, per collegare l'A14 all'A3. In totale sono una cinquantina.

Il mondo del lavoro cambia. Quali sono e come si affrontano le nuove sfide?

Sicuramente con la formazione: le nostre Scuole edili, gli Enti paritetici che gestiamo con le controparti datoriali, garantiscono la professionalità degli addetti del settore, con un costante adeguamento a tutte le novità, soprattutto sul fronte della sicurezza e della sostenibilità. La sfida è quella di utilizzare l'edilizia in versione "green", con una attenzione all'ambiente e al territorio. Riqualificare le periferie non è solo un'operazione di restyling, è una vera operazione sociale.

Come prevenire lavoro nero e infortuni?

Anche in questo caso la bilateralità può svolgere una funzione importantissima. I rappresentanti dei lavoratori, i delegati, gli operatori sindacali sono vere sentinelle nei cantieri. Ma non c'è un rapporto conflittuale con le aziende, anzi. In molti casi c'è collaborazione, l'obiettivo è la dignità del lavoratore, e avverto un aumento di sensibilità da parte degli imprenditori. Non bisogna però mai abbassare la guardia: ogni infortunio sul lavoro è una tragedia sociale, una sconfitta per tutti noi.

Il lavoro è dignità. Lo slogan vale sempre?

Assolutamente sì! Non è solo uno slogan: la Svimez ci ricorda che 2 milioni di giovani, soprattutto laureati e istruiti, hanno lasciato il Sud perché non riuscivano a trovare lavoro. Bene ha fatto la segretaria generale della Cisl Puglia, Daniela Fumarola, a chiedere proprio dalle pagine della Gazzetta del Mezzogiorno la piena attuazione del Piano per il Sud annunciato dal governo. Non chiediamo assistenzialismo o elemosina, ma misure in grado di rilanciare il territorio, di far riprendere l'economia, di evitare la fuga dei cervelli. Bisogna rimettere al centro dell'agenda politica il lavoro, i giovani, il Sud.



FILCA CISL A. Delli Noci

PREMIATO DAI COSTRUTTORI

Parla Ambrogio, dai divani alla vigilanza dei cantieri «Lavoro 2.344 ore l'anno»

● Si chiama Ambrogio Maggio, classe 1962, di Modugno. Dopo aver perso il lavoro nel settore dei divani (faceva il preparatore), da quattro anni è approdato nel mondo dell'edilizia. Fa il guardiano nei cantieri della Ma.De. Scarl e l'Associazione dei costruttori ha deciso di premiarlo. Il motivo? «In un anno ha totalizzato 2.344 ore di lavoro. Un record senza precedenti». Abbiamo scambiato quattro chiacchiere tra un turno e l'altro.

«L'importante è che si lavori - dice -. Tutto il resto non conta». Il riconoscimento lo ha sorpreso: «Non ritengo di aver fatto nulla di straordinario. Io sono così. Se mi piace quello che faccio, do anche l'anima. Certo, non è facile. Ci sono le notti, i sabati e le domeniche. Ma è sempre meglio che stare a casa con le mani in mano». Il premio dell'Ance (un mattone con un triangolo) è in bella mostra nella sala da pranzo della sua abitazione: «Così lo vedono tutti». Alla cerimonia di consegna ha portato anche la moglie: «C'era tanta gente, gli applausi, le persone importanti. Sono stato contento». Due figlie: «La grande lavora già da due anni, l'altra si sta per laureare» e una passione per il sassofono. «Mi chiamano gli amici delle bande. Quelli di Noci, di Conversano, di Grumo. E io non riesco a dire di no. L'altra settimana ero a Laterza. Suono indifferentemente sassofono baritono o basso». Se dovesse scegliere tra lavoro e musica? «Il primo, non ci sono dubbi. Io so cosa vuol dire perdere la dignità del lavoro. E non lo auguro a nessuno».

I Cassa edile awards sono stati consegnati anche a quattro imprese pugliesi (Belfior di Bari, Pagone di Bitonto, Inerti Ramundo di Foggia e Del Fiume di Taranto) e ad un consulente del lavoro (Fiorentino di Maglie).

g. camp.



Costruzioni ed immobiliare

Meno oneri finanziari, così sale il reddito

Il comparto "Costruzioni e Immobiliare" assume un ruolo importante all'interno della provincia di Treviso, rappresentando il primo comparto per numero di società e raggruppando circa un quarto della totalità delle imprese presenti nella Marca.

Preponderante è la presenza di piccole imprese, poche quelle di medie e grandi dimensioni, assenti le società di dimensioni significative. Il settore appare fortemente diversificato e composto da due sotto-comparti: un primo, prevalente in termini di fatturato (circa il 90%) e numero di società (circa i 2/3), rappresentato da "Costruzione di edifici residenziali e non residenziali" e un secondo rappresentato da società di gestione del patrimonio immobiliare, con un fatturato modesto ma con un attivo gestito stimabile pari ad oltre 3 miliardi di Euro.

Nonostante le "piccole dimen-

sioni" del comparto, l'analisi del campione evidenzia come tutti gli indicatori presi in considerazione segnino incrementi positivi rispetto agli anni precedenti.

Il Fatturato medio e l'Ebitda medio descrivono andamenti modestamente positivi e in crescita nel 2018, con livelli comunque di poco al di sotto della media nazionale e del Triveneto.

Più significativo appare invece il risultato evidenziato dal reddito medio, che registra valori nettamente superiori rispetto al 2017 e con valori superiori a quelli analizzati per le aziende Triveneto e del Paese. Tali risultati possono essere spiegati da un generale miglioramento, influenzati con buona probabilità dalla riduzione del carico degli oneri finanziari.

Prosegue la crescita del costo medio del personale per addetto, con valori simili alla media del Triveneto e con un costo medio al di sopra della media del

Paese. L'indice di indebitamento (D/E) prosegue il suo percorso di progressiva riduzione, confermando il positivo trend di maggiore patrimonializzazione delle società del comparto.

Con riferimento all'ISP, tra le grandi imprese figura Sogedin Finanziaria S.p.A., società dedicata alla gestione di immobili nel settore hotel e ospitalità seguita da Telebit Holding S.p.A.

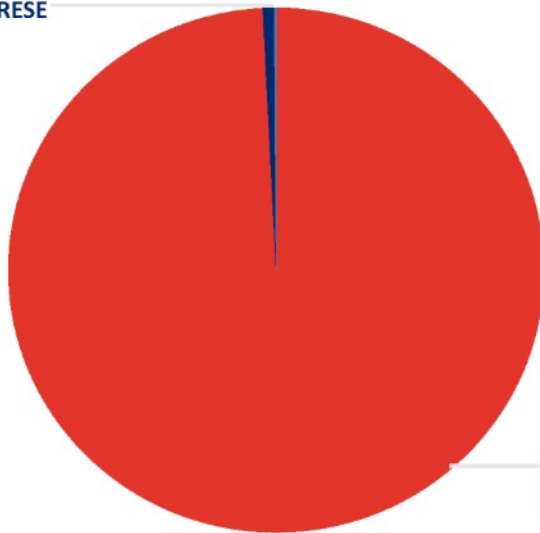
Nelle medie imprese spicca Ivecos S.P.A., azienda specializzata nelle attività di consolidamento di terreni e pendii, confermando come una forte specializzazione spesso garantisce livelli di performance superiori alla media. Al secondo posto troviamo Mobil Project S.p.A. seguita da Cazzaro S.p.A.

Tra le piccole imprese SAIT Società Agricola Immobiliare Trevigiana S.p.A. risulta l'impresa più performante della propria categoria seguita da Murata S.r.l. e Zanardo 1966 S.r.l.



MEDIE IMPRESE
1%

GRANDI IMPRESE
0%



Numero di aziende

anno 2018

99,21% piccole imprese 2638

0,68% medie imprese 18

0,11% grandi imprese 3

100% 2659

PICCOLE IMPRESE
99%

Principali IFRS	Provincia - Ragione sociale	Ricavi delle vendite*		Utile Netto*		EBITDA*		EBT*		Equity*		Debt/Equity ratio %		ROE %		Costo per addetto		EBITDA/Vendite %	
		2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
1	CARRON CAV. ANGELO S.P.A.	138.377	152.868	11.940	4.913	8.757	5.760	14.527	6.022	39.695	31.756	0,67	0,36	30,08	15,47	70970	67900	6,28	3,73
2	IMPRESA TONON S.P.A.	69.096	15.908	5.159	2.251	4.845	4.014	6.695	3.354	76.852	71.677	0,17	0,24	6,71	3,14	52570	51050	6,83	22,33
3	MOBIL PROJECT S.P.A.	56.548	34.279	3.218	3.872	4.852	5.140	4.502	5.300	7.166	10.170	0,00	0,00	44,91	38,08	71.130,00	62.700,00	8,57	14,91
4	SETTEN GENESIO S.P.A.	n.d.	50.210	n.d.	-89	n.d.	4.232	n.d.	195	n.d.	17.351	n.d.	1,84	n.d.	-0,51	n.d.	62.650,00	n.d.	7,88
5	EUROGROUP SPA	n.d.	39.969	n.d.	1.737	n.d.	2.933	n.d.	2.478	n.d.	21.080	n.d.	0,00	n.d.	8,24	n.d.	48.280,00	n.d.	7,19
6	CAMARCELLO SOCIETA' CONSORTILE A R.L.	31.337	2.933	0	0	3	2	0	0	20	20	0	0	0,00	0,00	16400	n.d.	0,01	0,08
7	X EDIZIONE PROPERTY S.P.A.	27.361	32.345	96.786	12.722	16.589	23.347	90.309	12.809	618.183	521.398	0,38	0,46	15,66	2,44	n.s.	n.s.	58,12	68,59
8	IVECOS - S.P.A.	25.289	17.730	10.015	6.006	12.691	9.100	13.424	8.395	19.453	16.938	0,00	0,00	51,48	35,46	59.580,00	56.860,00	49,83	50,02
9	COSTRUZIONI BORDIGNON SRL	22.589	15.636	378	245	1.082	1.004	590	447	4.566	4.188	0,84	0,78	8,28	5,85	45070	44020	4,77	6,37
10	CENEDESE S.P.A.	18.204	15.779	2.049	280	4.518	1.687	2.594	414	6.518	4.456	1,50	1,59	31,43	6,29	54.180,00	48.200,00	24,43	10,61
11	AGRIBETON S.P.A.	16.985	14.086	62	171	775	869	157	275	9.162	9.388	0,57	0,47	0,98	1,82	67.930,00	67.180,00	4,52	6,12
12	I.M.A.F. S.R.L.	16.583	14.309	1.352	658	2.245	1.780	1.908	1.109	3.498	2.146	1,56	1,52	38,64	30,66	36.270,00	22.170,00	13,60	12,25
13	C.E.V. - S.P.A.	15.846	24.324	2.830	2.618	4.635	4.510	4.096	3.822	19.935	18.095	0,19	0,25	14,20	14,47	64.310,00	60.890,00	28,55	18,25
14	CAZZARO S.P.A.	14.723	13.889	1.854	2.046	2.891	3.437	2.101	2.719	8.784	7.430	0,07	0,00	21,11	27,53	65.000,00	66.290,00	18,93	23,80
15	BEATO PELLEGRINO SCARL	14.277	6.676	0	0	18	11	1	0	10	10	45,03	99,99	0,00	0,00	n.d.	n.d.	0,12	0,17
16	COSTRUZIONI EDILI SARTORATO S.R.L.	14.241	8.058	306	348	507	563	439	491	1.657	1.551	0,65	0,42	18,48	22,42	45.500,00	37.970,00	3,55	6,96
17	COSTRUZIONI RUSALEN S.R.L.	13.336	17.916	316	296	678	673	453	430	3.748	3.432	0,28	0,80	8,43	8,62	48.030,00	48.750,00	5,06	3,73
18	L.A.M.A. S.R.L.	13.129	3.685	253	82	363	116	332	106	712	366	2,23	n.d.	35,51	22,53	n.d.	n.d.	2,74	3,11
19	FIORIN IMPIANTI SRL	12.762	13.651	330	52	1.307	345	573	167	979	649	0,89	1,65	33,73	8,08	46.790,00	49.260,00	10,16	2,52
20	G.E.C.O. CONDOTTE S.R.L.	n.d.	12.604	n.d.	-52	n.d.	267	n.d.	68	n.d.	2.920	n.d.	0,13	n.d.	-1,79	n.d.	47.760,00	n.d.	2,08
21	SPIC INTERNAZIONALE S.R.L.	12.399	20.893	91	-1.150	518	-1.599	144	-1.150	2.162	1.916	0,23	1,14	4,22	60,02	14.850,00	17.950,00	3,65	-7,60
22	OFFICINE TERMOTECNICHE FRACCARO - O.T.F. S.R.L.	12.056	10.166	1.435	883	2.238	1.506	1.986	1.271	6.209	4.775	0,03	0,08	23,10	18,49	41.830,00	42.870,00	18,16	14,55
23	BIO-HOUSE SRL	11.492	10.326	33	25	238	207	95	69	119	86	10,10	13,90	27,75	28,63	34.130,00	32.430,00	2,07	1,99
24	VRG IMPIANTI S.R.L.	11.291	7.998	548	297	1.036	605	826	447	1.534	986	1,82	n.d.	35,74	30,10	51.870,00	46.180,00	9,12	7,46
25	LOVISOTTO GIANCARLO SRL	11.001	7.922	287	183	669	442	457	303	1.224	1.048	3,47	2,58	23,46	17,46	46.100,00	43.230,00	6,03	5,54
26	VERNO COSTRUZIONI S.R.L.	10.505	15.678	-13	-612	94	-507	12	-561	6.505	6.518	0,72	0,67	-0,20	-9,39	49.540,00	45.310,00	0,88	-3,18
27	IDEALSTILE.COM SRL	10.478	9.829	530	428	847	750	768	640	1.209	680	1,55	3,35	43,80	63,01	42.870,00	38.860,00	8,02	7,61
28	ELETTRA - S.R.L.	10.456	10.615	268	287	327	572	413	404	3.082	2.322	0,15	0,34	8,69	12,34	41.180,00	40.180,00	3,10	5,33
29	LF COSTRUZIONI S.R.L.	10.414	7.783	24	23	318	268	90	64	439	415	4,15	3,33	5,55	5,63	38.980,00	41.150,00	2,99	3,35
30	TERMOIDRAULICA SBRISSA S.R.L.	n.d.	9.909	n.d.	119	n.d.	672	n.d.	196	n.d.	509	n.d.	1,88	n.d.	23,46	n.d.	43.590,00	n.d.	6,72

* Dati in migliaia di Euro

Bilanci civilistici



Metallurgia e minerali

Patrimoni più solidi, e il settore cresce meglio

Il comparto "Metallurgia e prodotti minerali", rappresenta uno dei principali settori produttivi della provincia di Treviso, raccogliendo al suo interno quasi il 7,5% delle imprese operanti nel territorio in grado di generare un fatturato aggregato pari a 4,3 miliardi di Euro, dove più della metà di quest'ultimo è concentrato nelle prime 50 imprese del comparto.

Analizzando ulteriormente il fatturato prodotto dalle aziende analizzate, è possibile notare un significativo incremento dello stesso rispetto all'anno precedente, anche se si mantiene a livelli inferiori alla media del triveneto e nazionale.

Il reddito netto aggregato mostra una crescita sostenuta rispetto all'anno precedente, incremento che appare in linea con i valori medi del Triveneto e del Paese. Anche l'EBITDA mostra un'importante crescita, rispetto all'anno precedente, con valori

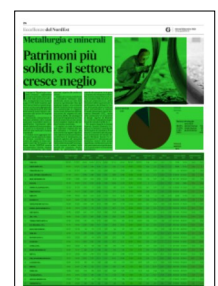
superiori rispetto alla media nazionale.

I segnali di crescita evidenziati dai precedenti indicatori sono confermati anche sul lato della struttura patrimoniale. Dai dati analizzati appare una crescente solidità finanziaria con una struttura patrimoniale in miglioramento come dimostrato dalla diminuzione del rapporto di indebitamento (D/E), che prosegue il percorso di miglioramento intrapreso da ormai alcuni anni nettamente migliore rispetto alla media triveneta e nazionale.

Si registra un costo del personale superiore rispetto alla media nazionale e triveneta, con una crescita che appare significativa rispetto all'anno precedente, a confermare il complessivo andamento positivo del campione analizzato. Tale andamento è peraltro confermato dall'incremento del numero di addetti delle aziende del campione. Analizzando le performance delle

aziende del comparto, tra le grandi imprese del comparto si classifica al primo posto Silca S.p.A. attiva nel settore delle serrature, seguita da Comacchio S.r.l. attiva nel settore delle macchine per la perforazione e da Eclisse S.r.l. attiva nella produzione di telai per porte scorrevoli. Tra le imprese di medie dimensioni spicca Serramenti Brombal S.R.L., attiva nella produzione di serramenti di design, seguita da Biemme S.r.l. attiva nel trattamento superficiale dei metalli e da MCS r.l.

Per quanto riguarda le piccole imprese, Cancian Dynamic S.r.l. spicca e si dimostra l'azienda più performante del comparto fra le piccole. La società è specializzata nella lavorazione dei metalli. Seguono Mechanic System S.r.l. e Teknomecc S.r.l. che operano nel medesimo settore della prima classificata a confermare una nicchia particolarmente performante di aziende attive in lavorazioni specializzate.



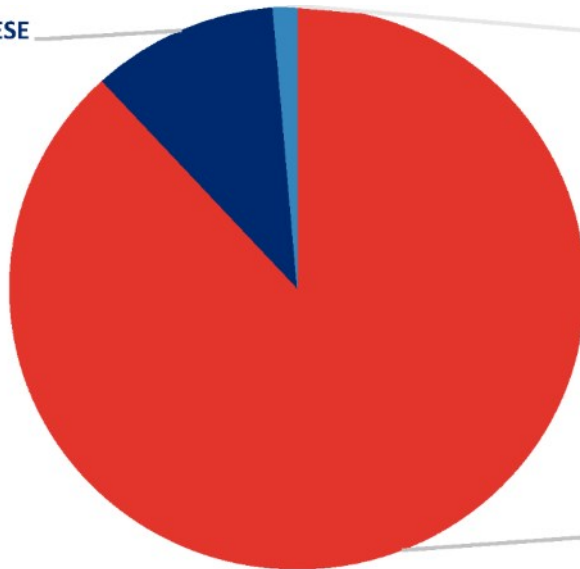
Principali IFRS	Provincia - Ragione sociale	Ricavi delle vendite*		Utile Netto*		EBITDA*		EBT*		Equity*		Debt/Equity ratio %		ROE %		Costo per addetto		EBITDA/Vendite %	
		2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
1	FASSA S.R.L.	329.233	317.877	20.426	20.560	47.116	50.960	27.131	29.072	306.362	288.639	0,64	0,63	6,67	7,12	51200	52120	14,94	15,21
2	VENETA NASTRI S.P.A.	154.580	158.256	1.398	1.043	4.075	3.351	1.801	1.413	34.260	33.662	0,52	0,51	4,08	3,1	48350	47130	2,63	2,1
3 X	PERMASTEELISA S.P.A.	n.d.	121.512	n.d.	3.090	n.d.	-4.683	n.d.	2.307	n.d.	170.542	n.d.	0,72	n.d.	1,81	n.d.	59.030,00	n.d.	-3,08
4	OCSA - OFFICINE DI CROCETTA S.P.A.	104.149	100.011	4.348	3.895	9.509	8.857	5.890	5.402	35.528	33.180	0,12	0,12	12,24	11,74	51.390,00	52.150,00	9,07	8,80
5	MAEG COSTRUZIONI S.P.A.	97.800	118.592	2.202	3.659	8.664	8.798	3.315	5.197	34.412	32.208	1,05	0,87	6,40	11,36	46.170,00	56.920,00	8,61	7,26
6	SILCA SPA	85.708	82.026	7.121	5.612	13.704	11.678	10.400	8.165	33.877	31.757	0	0	21,02	17,67	54250	56960	15,76	13,99
7	FORNACI CALCE GRIGOLIN S.P.A.	83.123	81.135	-1.539	57	6.505	8.312	-863	2.015	65.483	67.022	0,41	0,47	-2,35	0,09	51.600,00	51.510,00	7,69	10,14
8	COMACCHIO S.R.L.	73.296	63.219	5.340	4.537	8.662	7.124	7.577	6.479	31.308	26.568	0,08	0,17	17,06	17,08	53.350,00	50.430,00	11,81	11,23
9	SOMEC SPA	70.785	49.072	4.859	2.815	6.377	5.719	6.707	4.307	32.725	10.248	0,49	1,33	14,85	27,47	56360	51740	8,91	11,54
10	GAVINOX S.R.L.	66.478	68.406	852	742	1.501	1.373	1.185	1.059	9.139	8.287	0,95	0,94	9,32	8,96	48.450,00	49.920,00	2,26	2,01
11	VOESTALPINE WIRE ITALY S.R.L.	55.226	51.327	2.664	3.565	6.510	7.856	3.961	5.196	27.624	28.526	0,01	0,00	9,64	12,50	48.000,00	51.700,00	11,64	15,00
12	GENERAL BETON TRIVENETA S.P.A.	54.549	28.678	2.758	122	8.150	6.075	4.677	1.612	43.545	40.638	0,49	0,47	6,33	0,30	59.500,00	58.620,00	14,24	19,61
13	CSM TUBE SPA	51.653	43.806	4.281	3.617	7.479	6.808	5.796	5.344	30.306	27.924	0,42	0,31	14,13	12,95	71.120,00	70.370,00	14,26	15,33
14	I.M.G. - S.P.A.	48.906	36.585	4.377	2.487	8.680	5.965	5.957	3.564	29.347	25.320	0,52	0,57	14,91	9,82	50.110,00	49.070,00	17,44	16,07
15	TOGNANA PORCELLANE S.P.A.	47.993	50.004	1.320	618	2.703	2.468	1.933	947	22.158	20.838	0,66	0,79	5,96	2,97	48.790,00	48.560,00	5,53	4,86
16	GIDI MECCANICA - S.P.A.	47.773	46.424	2.755	3.402	7.417	8.536	3.430	4.813	33.760	32.505	0,01	0,05	8,16	10,47	54.610,00	50.150,00	15,39	18,27
17	NUOVA TESI SYSTEM S.R.L.	46.161	39.168	144	122	1.176	1.297	242	327	5.097	4.953	1,27	1,28	2,82	2,46	52.310,00	48.000,00	2,53	3,28
18	FOREL SPA	42.393	35.114	1.396	2.264	3.220	4.501	1.857	3.135	8.626	8.170	0,19	0,60	16,19	27,71	62.100,00	52.080,00	7,31	12,19
19	NOVATION TECH S.P.A.	39.301	26.025	1.297	104	4.076	2.094	2.053	356	5.563	2.569	1,51	1,90	23,31	4,06	39.490,00	45.920,00	10,26	7,89
20	ECLISSE S.R.L.	38.292	35.514	4.232	6.247	7.355	8.054	5.671	8.141	59.563	55.931	0,05	0,00	7,11	11,17	57.520,00	51.200,00	19,00	22,46
21	CARNELLO S.R.L.	38.031	28.225	816	738	1.628	1.480	1.056	1.043	6.710	6.294	0,77	0,88	12,16	11,73	38.170,00	37.000,00	4,25	5,22
22	BRUSSI COSTRUZIONI S.R.L.	36.463	30.147	628	607	1.660	1.533	935	930	2.757	2.130	3,55	2,80	22,78	28,50	47.620,00	44.460,00	4,53	5,05
23	OMP S.R.L.	36.110	34.524	2.973	2.564	5.615	5.020	4.013	3.688	12.079	9.704	0,23	0,40	24,61	26,32	46.460,00	45.530,00	15,33	14,38
24	CINEL OFFICINE MECCANICHE S.P.A.	36.075	30.896	10.463	7.075	15.315	11.612	14.181	10.869	16.649	14.185	0,06	0,17	62,85	49,87	43.170,00	42.940,00	42,37	37,25
25	ALUPHONIX S.R.L.	34.081	26.183	548	474	1.668	1.048	736	619	3.033	2.455	3,26	4,70	18,08	19,30	57.060,00	66.940,00	4,87	3,99
26	OXIN S.R.L.	30.921	22.247	441	-182	3.711	2.754	1.427	497	1.109	668	5,73	25,74	39,75	-27,29	56.610,00	55.790,00	11,68	12,35
27	EUREKA S.R.L.	30.509	24.621	1.294	988	2.235	2.441	1.683	1.397	9.114	7.819	0,39	0,44	14,20	12,63	54.200,00	49.030,00	7,14	9,63
28	FIVE ISOLANTI S.R.L.	29.812	25.403	1.072	-429	1.608	719	1.125	-425	4.996	1.142	2,21	10,27	21,45	-37,56	59.300,00	53.140,00	5,34	2,80
29	VISOTTICA INDUSTRIE S.P.A.	29.228	27.528	720	194	1.962	2.264	1.138	268	12.337	11.619	1,21	1,42	5,83	1,67	57.640,00	54.240,00	6,61	8,04
30	FERROBETON S.R.L.	27.366	22.946	288	204	881	758	622	452	1.523	1.235	2,75	2,99	18,92	16,53	37.900,00	39.380,00	3,21	3,30

* Dati in migliaia di Euro

Bilanci civilistici

MEDIE IMPRESE
11%

GRANDI IMPRESE
1%



Numero di aziende
anno 2018

88,15%	piccole imprese	714
10,49%	medie imprese	85
1,36%	grandi imprese	11
100%		810

PICCOLE IMPRESE
88%



Onde di 7 metri, venti forti Ecco le vere prove del Mose

► Il test di lunedì in condizioni tranquille, lontane da quelle del 12 novembre e del 29 ottobre 2018

► Il confronto sui dati meteo marini a Malamocco Folate a 27 metri al secondo per l'acqua alta a 187

**I COLLAUDI FUTURI
DOVRANNO VALUTARE
L'EFFICIENZA
DELL'OPERA
IN SITUAZIONI
ECCEZIONALI**

IL CONFRONTO

VENEZIA Venti tre volte più forti, onde quattro volte più alte, oltre naturalmente a una marea fino a un metro e mezzo più consistente. Ecco cosa si troverà a fronteggiare il Mose in caso di acque alte eccezionali, rispetto alla prova di lunedì che si è svolta, invece, in una situazione di quiete. Una precisa scelta dei tecnici del Consorzio Venezia Nuova che finora, per le varie movimentazioni, hanno sempre scelto condizioni meteo favorevoli, per iniziare a testare la complessa macchina in tutte le sue componenti. Quello che è accaduto anche lunedì sera quando per la prima volta è stata sollevata tutta la schiera di Malamocco, la più profonda delle quattro del sistema. La prova è stata giudicata positiva: l'intera barriera si è alzata, ha creato un dislivello di una decina di centimetri tra il mare e la laguna, si è mostrata stabile. In condizioni, però, assolutamente diverse da quelle in cui dovrà essere usata una volta a regime.

DATI A CONFRONTO

Per capirlo abbiamo confrontato le condizioni meteo marine di lunedì sera, 2 dicembre, con quelle dello scorso 12 novembre, con la sua acqua alta da 187 centimetri, e del 29 ottobre dell'anno scorso, quando la marea raggiunse 156 centimetri. I dati sono quelli del Centro maree del Comune e il confronto dà l'idea delle enormi differenze. A cominciare dal livello della marea. Per la prova è stata scelto un periodo di massimo ri-

poso dell'acqua, con una marea di appena 24 centimetri alle 21 che è poi salita lentamente (alle 11 era a 49). Nella stessa fascia oraria, prendendo sempre come punto di riferimento la diga di Malamocco, il 12 novembre la marea era a 199 centimetri, il 29 ottobre a 140. Ma ancor più significativi sono i dati relativi a onde e vento. Per il modo ondo-so i dati sono quelli misurati alla piattaforma davanti a Malamocco: lunedì l'onda era di 1,6 metri, il 12 novembre di 3 metri, il 29 ottobre addirittura di 7 metri. In linea le misurazioni del vento, in questo caso relative alla bocca di porto di Malamocco. Ebbene, se lunedì soffiava una bora a 9 metri al secondo, il 12 novembre i venti in rotazione avevano raggiunto i 25-27 metri al secondo, ma anche il 29 ottobre spirava un vento da sud da 16-19 metri al secondo.

PROVE DECISIVE

Ecco le condizioni avverse in cui il Mose dovrà essere messo alla prova. Condizioni che incidono fortemente sul sistema. Basti ricordare che le schiere non sigillano le bocche di porto, ma lasciano dei passaggi tra una paratoia e l'altra in cui l'acqua transita. Quindi va tenuto conto anche di questo apporto, proporzionale alla differenza tra il livello del mare e quello della laguna, nonché alle ore di permanenza. Tutte caratteristiche da testare. Ora, nei programmi, le prossime prove saranno eseguite in un crescendo di situazioni sempre più critiche. Da inizio 2020 ogni schiera sarà sollevata interamente ogni 45 giorni. Per fine estate, poi, dovrebbero essere pronti gli impianti. E per autunno, con la prossima stagione di acque alte, dovrebbe potersi alzare l'intero sistema.

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





MALAMOCCO Sopra, il test del Mose di lunedì scorso e nella tabella a destra il confronto con i dati meteo marini delle ultime due acque alte eccezionali

CONDIZIONI A CONFRONTO BOCCA DI MALAMOCCO

2 dicembre 2019

Onda significativa = 1,6 mt
Marea = 24 cm
Vento = 9 metri
al secondo

12 novembre 2019

Onda significativa = 3 mt
Marea = 199 cm
Vento = 25-27 metri
al secondo

29 ottobre 2018

Onda significativa
= 7 mt
Marea
= 140 cm
Vento
= 16-19 metri
al secondo



LO SVILUPPO URBANISTICO

Porto-Comune, sulle aree un mese per l'accordo

L'appello di Musolino a Brugnarò: «Tutto fermo sui terreni di confine da cedere a Ca' Farsetti. Manca il sì definitivo, bisogna fare in fretta». Bloccati i progetti di un hotel e un supermercato

«Vogliamo darci ancora un mese? Va bene. Troviamo l'intesa, aggiustiamola se necessario, ma firmiamo l'accordo». Appello del presidente del Porto, Pino Musolino, sulla trattativa con il Comune che riguarda le aree di confine tra la zona portuale e la città, sulle quali il Porto, stabilite le regole di ingaggio, è disposto a cedere la programmazione urbanistica al Comune. La mancata intesa sta bloccando una serie di investimenti, tra i

quali il supermercato di 2500 metri quadrati della società Finint lungo via Fratelli Bandiera, e il progetto presentato dalla società "Porta Venezia", un albergo da 400 camere all'angolo tra via dell'Elettricità e via della Pila, per un investimento da 35-40 milioni di euro. Pratiche portate avanti da Ca' Farsetti e poi congelate dal Porto, nel primo caso con un ricorso al Tar. «Serve l'accordo», precisa Musolino. FURLAN / PAGINE 2 E 3



Pino Musolino, presidente del Porto

Aree portuali di confine Musolino al Comune «Firmiamo l'accordo»

L'intesa è sulle zone da cedere a Ca' Farsetti per la programmazione urbanistica. Bozza pronta, ma manca il sì definitivo. E intanto due progetti sono congelati

Francesco Furlan

VENEZIA. «Vogliamo darci ancora un mese? Va bene. Ma troviamo l'intesa, aggiustiamola se necessario, ma firmiamo l'accordo». È una sorta di appello quello che lancia il presidente del Porto, Pino Musolino, sulla trattativa in corso con il Comune sulle cosiddette aree di "interazione Porto-Città". Aree di ambito portuale ma di confine con la città e sulle quali il Porto, stabilite le "regole di ingaggio", è disposto a cedere la programmazione urbanistica al Comune.

PROGETTI CONGELATI

Non è questione di poco conto dal momento che la mancata intesa sta bloccando una serie

di investimenti, tra i quali il supermercato di 2500 metri quadrati della società Finint lungo via Fratelli Bandiera, vicino al centro sociale Rivolta, e il progetto presentato dalla società Porta Venezia, un albergo da 400 camere all'angolo tra via dell'Elettricità e via della Pila, per un investimento da 35-40 milioni di euro. Pratiche portate avanti da Ca' Farsetti, e poi congelate dal Porto, nel primo caso con un ricorso al Tar.

«SERVE L'ACCORDO»

Progetti che non vedono la contrarietà del Porto, ma per i quali c'è bisogno della firma dell'accordo con il Comune. «Il giorno dopo aver firmato l'accordo», dice Musolino, «vado al Tar e ritiro il ricorso

sul supermercato. E anche il progetto dell'albergo ricade in un'area che abbiamo già individuato come cedibile, sul piano della destinazione d'uso, al Comune. C'è bisogno però di arrivare a un'intesa. Lo dice la legge, non io. Credo che, con la volontà di tutti, ci si possa arrivare per Natale, o entro i primi giorni dell'anno. Mail Comune ci deve far sapere se la bozza che abbiamo pre-



sentato gli va bene o meno».

LA MAPPA

Sul tavolo c'è la definizione di quali debbano essere le aree che, pur rientrando nel perimetro dell'ambito portuale, passerebbero al Comune per la programmazione urbanistica. L'intesa pare sostanzialmente raggiunta sull'area dei Pili - di proprietà della società Porta di Venezia, che fa capo allo stesso Brugnaro e sulla quale il comune vorrebbe realizzare, tra l'altro, il nuovo palazzetto dello sport -, l'area del Vallone Moranzani, e via delle Macchine. E poi una parte dell'asta di via dell'Elettricità (non tutta come avrebbe voluto in un primo momento il Comune, il Porto la ritiene strategica per la viabilità)

mentre sarebbe esclusa dall'accordo l'area tra il Vega e il canale Brentella, area che in buona parte ricade nell'ambito del demanio marittimo. E che il comune non potrà avere come chiesto in un primo momento. Nel corso degli incontri avuti fin qui i tecnici di una parte e dell'altra hanno quindi "sovrapposto" le mappe, con le rispettive richieste. Non collimano del tutto, ma non sono neppure distanti. E una bozza d'accordo, con l'indicazione di tutte queste aree "cedibili" per la programmazione al Comune, è stata presentata a ottobre dal Porto ai tecnici di Ca' Farsetti.

L'INCONTRO

Anche l'altro ieri c'è stato un incontro tecnico, ma il confronto sembra essere in fase

di stallo. «La nostra bozza c'è», dice Musolino, «e ci aspettiamo che il Comune ci dica se va bene, se ci sono alcuni aspetti da limare o meno. Ma sono convinto che si possa arrivare a un accordo, ma per firmare bisogna essere in due. Individuiamo le aree, stabiliamo le regole sulla destinazione d'uso (gli interventi compatibili, ndr) e chiudiamo il più rapidamente possibile, va a beneficio di tutti, soprattutto degli investitori».

GLI ALTRI COMUNI

La stessa trattativa è in corso da parte dell'Autorità portuale con i comuni di Chioggia, con il quale la firma è prevista nell'arco di una decina di giorni, di Mira e di Cavallino, con i quali il confronto è stato avviato in tempi più recenti». —

BY NC ND AL CD IN DR IT RS BY SA

LA SCHEDA

Documento di pianificazione e Piano regolatore portuale

L'accordo da siglare (che coinvolge quindi anche i comuni di Chioggia, Mira e Cavallino Treporti) permetterà di poter definire poi il nuovo Piano Regolatore Portuale e il documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss). Il Piano

Regolatore di Sistema Portuale è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti e si compone appunto del Dpss e del Piano Regolatore Portuale. L'attuale Piano del Porto risale al 1965 per l'area di Porto Marghera.



Nella foto grande un'immagine dell'area portuale. A sinistra, Pino Musolino e il sindaco Luigi Brugnaro: insieme devono sottoscrivere un accordo di pianificazione per le aree contigue tra Autorità Portuale e Comune di Venezia

LA SOCIETÀ DI ENRICO MARCHI

In sospeso anche il progetto del supermercato della Finint

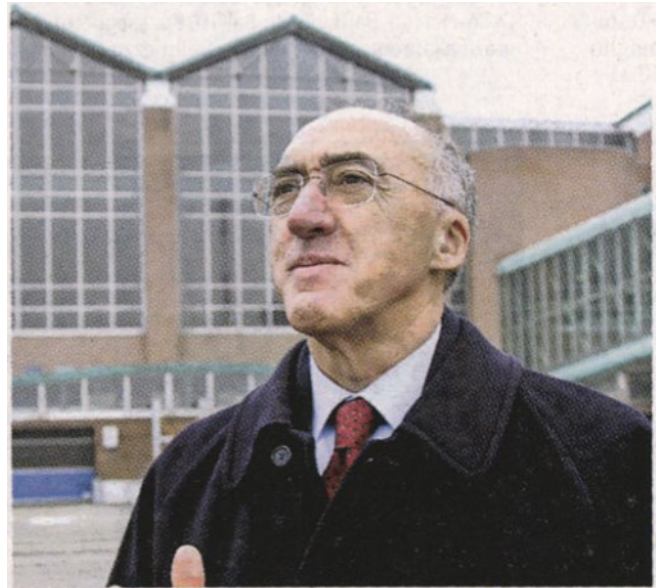
MARGHERA. Investimento pronto. Ma congelato. A causa dello scontro al Tar fra il Comune di Venezia e l'Autorità portuale proprio sulla pianificazione urbanistica delle aree che ricadono nell'ambito portuale. A farne le spese è il progetto di un supermercato su una superficie inferiore ai 2500 metri quadri a Marghera, dove sono ora alcuni fabbricati industriali dismessi, vicino al Rivolta. Progetto industriale della società Finint (Finanziaria Internazionale), e del gruppo Unicom SpA, società della grande distribuzione italiana, nata in Veneto è che ha marchi come Emisfero Ipermercati, Famila, Mega ed Emi per le medie superfici, A&O per i negozi di prossimità, C+C Cash&Carry per l'ingrosso, Hurrà per i discount. Unicom ha presentato nei primi mesi di quest'anno al Porto la richiesta di realizzare in quest'area un supermercato. Ma dal Porto è arrivato il diniego per la difformità dell'in-

tervento proposto rispetto al Piano regolatore portuale.

Anche le osservazioni presentate dalla società commerciale e da Finint per ottenere un via libera all'intervento, sono state respinte. Diversa la posizione del Comune che aveva dato il via libera a Unicom rilasciando il permesso di costruire e dando il via libera alla demolizione dei vecchi fabbricati. Poi è arrivato il ricorso del Porto al Tribunale amministrativo - «è un ricorso obbligato», secondo l'Autorità portuale di Venezia - con l'impugnazione del permesso di costruire rilasciato dal Comune per bloccare l'operazione che, secondo il Porto, avrebbe visto il Comune andare oltre le proprie competenze. E in attesa che il Tar dica la sua, o che Comune e Porto trovino un accordo, il progetto resta fermo al palo. —

F.Fur.

BY NC ND AL CUNO DIRITTI RISERVATI



Enrico Marchi, presidente di Finanziaria Internazionale



PROGETTO AI BOX IN ATTESA DELLA PIANIFICAZIONE CONGIUNTA

Due nuovi alberghi a Marghera Ma senza piano nessun cantiere

Un'operazione guidata dalla coppia di imprenditori Valeriani e Meneghetti
In via delle Macchine l'investimento previsto è di circa 40 milioni di euro

MARGHERA. Due alberghi previsti all'angolo tra via dell'Elettricità e via della Pila, nell'area di proprietà della società Porta Venezia srl, dietro la quale ci sono Giorgio Valeriani, che già si è occupato dell'operazione degli ex gasometri in centro storico e l'imprenditore vicentino Giuseppe Meneghetti, titolare della Cosme, azienda attiva nella costruzione di macchinari per la depurazione delle acque.

Tra i 35 e i 40 milioni di euro di investimento in un'area di 15 mila metri quadrati, in parte privati e in parte pubblici, perché è prevista anche la realizzazione di un'area sosta sotto il cavalcavia e il rifacimento del collegamento, compresa la realizzazione di una pista ciclo-pedonale, con il sottopasso d'accesso alla stazione ferroviaria. Anche in questo caso un progetto pronto, ma congelato. I motivi dello stallone sono gli stessi che hanno bloccato il supermercato. Perché il progetto ricade in ambito portuale. La società infatti, ancora un paio di mesi fa - dopo aver trattato con il Comune - ha scritto

una lettera all'Autorità portuale chiedendo il via libera alla realizzazione dell'albergo ma il Porto ha risposto picche, spiegando che l'intervento non è conforme con il piano regolatore portuale e che, per cominciare a discutere dell'albergo, bisognerebbe passare attraverso la convocazione di una conferenza dei servizi.

Il che vorrebbe dire, sostanzialmente, ripartire da capo. A fronte di un'operazione immobiliare pronta a decollare, e con trattative già in atto anche per la gestione della futura struttura ricettiva. La società Porta Venezia (da non confondere con la società Porta di Venezia, la società che fa capo a Brugnaro proprietaria dell'area dei Pili) è proprietaria dei terreni di Marghera da circa 10 anni, 8.500 metri quadri all'angolo tra via della Pila e via dell'Elettricità. Il progetto però si estende su una zona molto più vasta, che raggiunge i 15.600 metri quadrati, perché comprende anche un'area di proprietà pubblica, e nello specifico comunale-portuale, compreso lo spazio sotto il cavalcavia. L'intervento prevede la rea-

lizzazione di due alberghi, uno a tre stelle (204 camere doppie) e uno a quattro stelle (194 camere doppie). I due alberghi dovrebbero sorgere sopra una piastra di base, di circa 6000 metri quadrati, dove saranno ricavati i parcheggi privati degli alberghi, circa 160-180 posti auto. Sopra la piastra - che dovrebbe essere di 4,5 metri più alta rispetto all'attuale piano campagna - nasceranno i due edifici veri e propri, che emergeranno così dalla viabilità sopra-elevata di viale della Libertà. La firma sul progetto è dell'architetto Emiliano Simonetto, di Mogliano Veneto, già assessore all'Urbanistica e alla viabilità con una giunta di centrosinistra a Casale Sul Sile. Non si tratta dell'unico investimento immobiliare a Marghera. In via Ulloa (ben lontano dall'ambito portuale) c'è un progetto, frutto dell'accordo tra Comune e la Cediv (Gruppo Salini Impregilo), proprietaria dell'area, che si svilupperà su un'area di 44 mila metri quadrati e che comprenderà due alberghi, uffici e appartamenti. —

F.Fur.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Il rendering dei due nuovi alberghi promossi da Valeriani e Meneghetti

MOSE: ANCORA GUAI

Sub al lavoro per togliere la sabbia dalle paratoie

VITUCCI / APAG.15

A TREPORTI

Al Mose le prove non finiscono mai Sub al lavoro per togliere la sabbia

Problemi alle paratoie sott'acqua. E il sindaco Brugnaro chiede al ministro De Micheli di gestire l'opera alla fine dei lavori

Alberto Vitucci

La prova del Mose a Malamocco è andata abbastanza bene. C'è da verificare per quale motivo la paratoia numero 6 abbia fatto resistenza a sollevarsi. L'ultima della serie di 19, alzate quattro alla volta per via della mancanza degli impianti definitivi. Con un solo compressore a disposizione le manovre sono durate quasi otto ore. Il tempo medio per il sollevamento di una paratoia è stato di 15-20 minuti. La «6» invece ne ha impiegati 45 minuti. È stato necessario iniettare una quantità di aria compressa pari a 800 metri cubi, contro i 500 delle altre. Perché? Tecnici al lavoro per scoprire le cause. Forse una perdita di pressione nelle tubazioni. Oppure strumenti che sono andati in tilt. Si lavora anche per ripulire tutte le tubazioni dall'acqua marina, che potrebbe produrre danni e ossidazioni, come già successo proprio a Malamocco. Problemi di una manutenzione che sarà continua e impegnativa. E costerà, secondo le ultime proiezioni, almeno 100 milioni di euro ogni anno.

Nel frattempo Consorzio Venezia Nuova e Comare sono di nuovo al lavoro sulla barriera di Treporti. la prima a essere installata, nel 2013. Da cinque anni sott'acqua e le prove di sollevamento non sono state molte.

Il problema adesso è ripulire i cassoni dai sedimenti di sabbia e materiali. Che si so-

no incastrati nei meccanismi sott'acqua. E impediscono il rientro della paratoia nel suo alloggiamento. In queste ore sono al lavoro sub della società Nautilus. Dovranno ripulire gli anfratti per consentire la discesa delle quattro paratoie che da un anno sono fuori posto. Manutenzioni e sperimentazioni. Quella di Malamocco è stata la 31esima prova di sollevamento. La prima di tutte le barriere, anche se rialzate quattro alla volta.

Ma lunedì notte erano tanti gli spettatori alle «prove», in genere deserte. Anche il sindaco Luigi Brugnaro. Che si è «autoinvitato», comunicando al ministro delle Infrastrutture la sua intenzione di assistere all'evento. E anche ribadendo la volontà di entrare a far parte dell'organismo che dovrà gestire la conclusione dei lavori della grande opera e la fase di avviamento e di gestione. «Ci dobbiamo essere», dice in queste ore il sindaco. La polemica sui mancati inviti per la prova - poi rinviata per le vibrazioni sospette delle tubazioni - del 4 novembre scorso ha lasciato il posto alla richiesta. Avanzata al premier Conte e reiterata al ministro. E in parte accolta dall'ultimo Comitato, dove è stato costituito un «tavolo tecnico» che dovrà decidere sulla governance del Mose.

Dovrebbero farne parte a questo punto il commissario Sblocca cantieri (Elisabetta Spitz), il nuovo provveditore alle Opere pubbliche (Cinzia Zincon), i tre amministratori straordinari del Consorzio

Venezia Nuova. Giuseppe Fiengo, Francesco Ossola e il nuovo nominato qualche settimana fa, l'Avvocato Vincenzo Nunziata.

I cinque dovranno garantire la conclusione dei lavori e i collaudi nei tempi previsti. 31 dicembre 2021 secondo il cronoprogramma. Con il 2020 dedicato alla conclusione dei lavori sugli impianti, affidati alla società belga Abp, che ha vinto la gara bandita dai commissari.

E il 2021 dedicato alle prove in «condizioni meteomarine avverse». Quelle che ricorrono con più frequenza durante gli eventi di acqua alta eccezionale in cui le paratoie dovrebbero essere azionate.

Intanto si fanno le prove in «condizioni di mare calmo». L'altra sera a Malamocco le onde erano di altezza medio bassa, 80 centimetri sul livello del mare. Niente in confronto ai 3 metri e al vento a 120 chilometri orari della notte del 12. «Operazione ha dato esito soddisfacente», ha commentato i tecnici di Comar e del Consorzio al termine della movimentazione.

Altre prove adesso sono programmate per le prossime settimane. Il calendario



non è ancora definito, ma ce ne dovrà essere una all'incirca ogni 45 giorni. Si faranno in orario notturno – a partire dalle 20.30 fino al primo mattino – e in quelle ore il transito delle navi sarà interdetto. Lo stabilisce un'ordinanza della Capitaneria di porto, comunicata anche agli agenti marittimi.

«Transito delle imbarcazioni con stazza superiore alle 500 tonnellate» vietato fino al termine delle operazioni. pescherecci e piccole imbarcazioni – sotto le 500 tonnellate, potranno entrare attraverso la conca di navigazione. —

BY NC ND AL DM DPTI FR BR VATI



Prove di sollevamento delle paratoie alla bocca di porto di Lido



Elisabetta Spitz

LA NOMINA DELL'ARCHITETTO

La commissaria resta a Roma Spitz governerà il Mose da lì

Il commissario del Mose resta a Roma. Sarà al ministero la sede operativa di Elisabetta Spitz, architetto, 56 anni, da qualche giorno nominata commissario «Sblocca cantieri» per il Mose. La Spitz ha infatti comunicato l'intenzione di far base nella Capitale per il suo lavoro di coordinamento per le procedure della grande opera. Decisione accolta con qualche malumore fra i tecnici che seguono i lavori e nelle istituzioni veneziane. Regione e Comune hanno sempre sottolineato la necessità di avere un ruolo attivo nella gestione dell'opera. «Opera statale», ha detto il presidente Zaia, «ma il territorio deve essere coinvolto».

Adesso è arrivata la supercommissaria. Proposta dal ministro delle Infrastrutture del Pd Paola De Micheli, su indicazione anche del Pd veneziano e del sottosegretario all'Economia Baretta, che l'aveva conosciuta qualche anno fa. Spitz ha infatti ricoperto dal 2013 al 2018 la

carica di amministratore delegato di Invimit, la società che si occupa della vendita del patrimonio pubblico dello Stato. Prima, tra il 2000 e il 2008, a capo dell'Agenzia del Demanio. Anche negli anni in cui l'Arsenale venne dato in concessione proprio al Consorzio Venezia Nuova di Giovanni Mazzacurati. Nelle cronache dell'epoca si registrano numerosi incontri in laguna e sopralluoghi in elicottero dell'architetto invitata dal Consorzio.

Per lo stesso Consorzio la Spitz aveva lavorato anche negli anni Novanta. Mettendo a punto vari progetti, tra cui quello delle rive dei Tolentini e quello per il rialzo della pavimentazione di piazza San Marco. Il secondo mai messo in opera. Nel 2019 è stata nominata da Banca d'Italia come commissaria di Sorgente sgr, la società immobiliare del gruppo Sorgente. Adesso al Mose. Che però seguirà dal suo ufficio romano.—

A.V.



AMBIENTE E INFRASTRUTTURE

Passante verde, il caso in Regione

«Mitigazioni promesse e non fatte»

Interrogazione del Pd alla giunta. «Bisogna arrivare presto a un accordo per la gestione delle aree»

Francesco Furlan

«Che fine ha fatto il Passante Verde?». Il caso arriva in Regione dove i consiglieri regionali del Pd, primo firmatario Bruno Pigozzo, hanno presentato un'interrogazione a risposta scritta alla giunta per sapere che fine abbia fatto il progetto di mitigazione di Cav. Nel chiedere conto alla Regione (che detiene la metà di Cav, e ne nomina il presidente), i consiglieri regionali ricordano che «nel novembre 2017, in territorio di Mirano, sono stati piantati i primi alberi di quella che avrebbe dovuto essere la prima "autostrada verde d'Italia", senza che a tali interventi ne siano seguiti altri di analoghi» e che «nell'anno 2019 è stato verificato l'incremento e la congestione da traffico di mezzi pesanti con conseguente aumento dei livelli di inquinamento nel tratto del territorio Miranese interessato dal Passante di Mestre». A fronte di questi dati di fatto «per la realizzazione delle previste opere di mitigazione ambientale, la società Cav, che gestisce l'autostrada, i comuni, le associazioni di categoria (Coldiretti, Confagricoltura e Cia), i singoli proprietari, nonostante i numerosi annunci e promesse di immediata realizzazione delle opere, a due anni di distanza, non hanno ancora definito e raggiunto un accordo sull'utilizzo dei terreni». Le associazioni di categoria degli agricoltori, infatti, da due anni attendono di essere convocate. Oggi, si legge

sempre nel testo dell'interrogazione, «le poche piantumazioni di alberature e le opere di mitigazione sino ad ora realizzate risultano insufficienti per contrastare l'inquinamento creato dal rumore e dalle polveri sottili». E del resto «è interesse della Regione il completamento di tali opere attraverso la gestione e il coordinamento da parte della società Cav tra i diversi soggetti pubblici e privati coinvolti». Ecco perché è necessario definire «in tempi brevi un accordo tra i diversi soggetti pubblici e privati coinvolti nel progetto del "Passante verde", in maniera tale da rendere rapida la realizzazione e completamento delle previste opere di mitigazione ambientale» e c'è bisogno anche di una «definizione delle competenze e dei soggetti responsabili della gestione e manutenzione delle suddette opere di mitigazione già realizzate e da realizzare». Nel porre il caso del Passante verde infatti i consiglieri regionali ricordano anche come nelle aree adiacenti al Passante in questi anni siano stati piantati circa 15.000 alberi e 33 mila arbusti, di cui un terzo sono morti, che in alcune aree «non sono state peraltro ancora installate idonee barriere acustiche» e che tra le opere complementari sono stati realizzati parchi «con problematiche gestionali in merito alla necessaria manutenzione». —

© BY NICH ALZANI ODPPI FIBBERVARI



L'architetto inglese sarà nel 2020 il direttore ospite della rivista Domus: "Nelle città è urgente il bisogno di far fronte all'insoddisfazione"

Chipperfield: non è tempo di archistar

"Contro le diseguaglianze costruiamo comunità"

DAVID CHIPPERFIELD
ARCHITETTO INGLESE



Non sono sicuro che la gente chieda i grattacieli. Qualità della vita e risparmio energetico sono le vere esigenze

Occorre ripensare a come si prendono le grandi decisioni. Ad esempio in Galizia non mi occupo tanto di edifici quanto di dialogare con le persone

INTERVISTA

FRANCESCO RIGATELLI
MILANO

Senso di comunità, qualità della vita e rispetto dell'ambiente sono i temi che il grande architetto inglese David Chipperfield, 65 anni, svilupperà nel 2020 come direttore ospite della rivista *Domus*. Dopo la sua presentazione, avvenuta ieri in cima al Pirellone di Milano, città dove ha uno studio come a Londra, Berlino e Shanghai, gli chiediamo dei suoi tanti progetti razionalisti con sfumature neoclassiche.

Perché le questioni sociali e ambientali oggi non sembrano più utopia?

«Nelle città è urgente il bisogno di far fronte all'insoddisfazione. Guardiamo Milano. Gli investimenti immobiliari aumentano, ma perché si costruiscono grattacieli? Non sono sicuro che li chieda la gente, almeno non tutti. Qualità della vita e risparmio energetico sono le vere esigenze. In Italia magari c'è più sensibilità su questo che in Nord Europa, dove la Brexit non è casuale».

Hanno fallito le archistar con i loro gesti unici e spettacolari?

«Sì, penso che la loro era sia finita, ma non l'architettura. Le persone chiedono ancora dei posti belli. Il mio lavoro è stare seduto a un tavolo e aspettare che mi chiamino per un progetto. Solo che nella città di oggi nessuno è più responsabile di nulla. Il traffico, il verde, l'economia e le costruzioni non sono variabili indipendenti».

Serve più politica a coordinare?

«Certo, occorre ripensare a come si prendono le grandi decisioni. In Galizia, dove porto avanti un progetto di comunità, non mi occupo tanto di edifici quanto di dialogare con le persone».

Lei è londinese, qual è la sua Londra?

«Abito a Regent's Park e ho lo studio vicino allo Strand: la mia Londra preferita ci sta in mezzo, da Marylebone a Mayfair e Covent Garden. Purtroppo il centro è invaso dai turisti e ha perso la dimensione domestica. Il pregio di Milano è di essere una città internazionale, ma con un lato familiare. Si sente che è un posto che appartiene alle persone».

Lei è molto europeo per cultura, perché gli inglesi lo sono così poco?

«Non lo so, ma solo il 51 per cento ha votato per la Brexit. E davvero non sono europei? Prima del referendum nessuno protestava contro l'Unione Europea. La Brexit è stata spinta da alcuni conservatori che volevano deregolamentare all'americana».

Le piccole che futuro hanno?

«Intanto hanno già la qualità della vita ambita nelle grandi. Poi devono ritagliarsi un ruolo per non spopolarsi. La Galizia, dove da 28 anni ho casa, è uno dei luoghi più poveri della Spagna e con la più alta qualità della vita. Il Pil non è tutto e appena usciamo dalle grandi città ce ne accorgiamo».

Ha appena inaugurato il Pompidou di Shanghai, com'è lavorare in Cina?

«Assai diverso e complicato. Il sistema dei permessi e il contesto sono opachi, molto peggio che in Italia».

Per finire la sua Cittadella giudiziaria di Salerno ci sono vo-

luti 15 anni.

«È vero, può essere difficile anche in Italia, ma almeno a Salerno sono simpatici e ospitali».

Per il nuovo Pompidou si parla di diplomazia dei musei, di che si tratta?

«In Cina milioni di persone si spostano nelle città, che necessitano oltre che di case anche di infrastrutture culturali. I cinesi hanno la frustrazione di non averne, ma non sanno veramente che musei vogliono. Allora importano dall'estero. Il Pompidou è interessante perché per la prima volta un'istituzione europea può alimentare la vita culturale cinese».

La struttura è di vetro e cemento e come molte sue architetture è bianca. Il suo colore preferito?

«Il vetro è riciclato per dare il messaggio che si può costruire con materiali solidi ed ecosostenibili anche in Cina, e sul bianco non direi che mi piace particolarmente».

Eppure guardando i suoi lavori sembra il colore dominante.

«Osservazione corretta, ma non c'è premeditazione. In effetti facciamo molta architettura concreta, che tende a essere bianca».

Lei è specializzato in musei, qual è il suo preferito?

«Tra i miei il Neues di Berlino, perché è una struttura complessa tra vecchio e nuovo, e in generale la casa dell'architetto neoclassico John Soane e la National gallery a Londra, il Louisiana in Danimarca e il Museo di Antropologia a Città del Messico».

E cosa vorrebbe ancora costruire?

«Non un'architettura, ma un modo di coinvolgere la comunità. Il futuro non è un singolo edificio, ma un progetto sociale come in Galizia, i musei aperti al pubblico e al dialogo interculturale e la protezione di edifici storici dell'importanza delle Procuratie vecchie, che restauro per Generali in San Marco a Venezia».

Foto: P. RIGATELLI / DATA STAMPA





CHRISTIAN MARQUARDT / GETTY IMAGES

David Chipperfield (Londra 1953) alla Neue Nationalgalerie di Berlino con la sua installazione *Bastoni e pietre* in una foto del settembre 2014