

Rassegna del 30/01/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

30/01/2020	Il Fatto Quotidiano	15 "Se continuano a non pagare a febbraio fermiamo il Mose"	<i>Pietrobelli Giuseppe</i>	1
30/01/2020	Nuova Venezia	3 «I lavoratori vogliono risposte» le imprese del Cvn all'attacco	<i>A.V.</i>	2
SCENARIO				
30/01/2020	Arena	30 Grandi opere Tav in cantiere la fresa per la galleria - Tav, arriva la «talpa» che scaverà la galleria	<i>Ferraro Katia</i>	4
30/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Il treno supersonico ha convinto Zaia: «Hyperloop, ci credo» - Hyperloop, il nuovo treno superelevato ha già l'ok di Zaia «Noi ci crediamo» Sì anche dal M5s	<i>Zambon Martina</i>	6
30/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Comitatonone a metà febbraio Mose, più flessibilità per pagare	<i>Zorzi Alberto</i>	8
30/01/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	9 «Allarme per voragini, abusi e omissioni»	...	9
30/01/2020	Foglio - Inserto	2 GranMilano - Brescia la teleriscaldata e Milano che mette al bando le caldaie a gasolio dal 2023	<i>Da.Bo.</i>	10
30/01/2020	Foglio - Inserto	2 GranMilano - A nord-est di Gae Aulenti. Così avanza la green line di Catella	<i>Marchesano Mariarosaria</i>	11
30/01/2020	Gazzettino	5 Autostrade, Pd freddo sulla revoca: investimenti a rischio e caos legale	<i>Gentili Alberto - Mancini Umberto</i>	13
30/01/2020	Gazzettino	12 Olimpiadi, un piano da 21 opere - Giochi, 21 opere e un commissario	<i>Pederiva Angela</i>	14
30/01/2020	Gazzettino Padova	6 "Nuovo" Euganeo per il compleanno - Ecco l'Euganeo: più posti e nuova curva	<i>Cozza Nicoletta</i>	16
30/01/2020	Gazzettino Treviso	16 Accesso nord al traforo: «Una rotonda a Porta Cadore»	<i>C. B.</i>	19
30/01/2020	Gazzettino Venezia	16 Intervista a Francesco Calzavara - «Nuovo ospedale? Io ci credo»	<i>De Bortoli Davide</i>	20
30/01/2020	Gazzettino Venezia	4 Mose, nuovi intoppi e ritardi Imprese al braccio di ferro	<i>Brunetti Roberta</i>	22
30/01/2020	Gazzettino Venezia	17 Cinque milioni per i danni da maltempo - Danni da maltempo Eraclea ha bisogno di cinque milioni	<i>Babbo Giuseppe</i>	24
30/01/2020	Gazzettino Venezia	3 Affitti brevi, rinvio con polemica a Roma Ma il Comune preme	<i>t.borz.</i>	26
30/01/2020	Gazzettino Venezia	17 Sabbia e stop ai canoni, le richieste alla Regione	<i>g.bab.</i>	28
30/01/2020	Gazzettino Venezia	3 «Centri storici stravolti, serve una legge come in Europa»	...	29
30/01/2020	Gazzettino Venezia	3 «No ai vincoli alle case vacanze ma agevolazioni ai residenti»	...	30
30/01/2020	Giornale di Vicenza	32 «Pedemontana, i dubbi sui lavori alle Poscole»	...	31
30/01/2020	Mattino Padova	21 Stipendi, Padova scala posti ma resta alle spalle di Rovigo	<i>Preziosi Luca</i>	32
30/01/2020	Mattino Padova	31 Poliambulatorio S. Polo rileva l'area Bedeschi Via alla riqualificazione	<i>Paduano Felice</i>	34
30/01/2020	Mattino Padova	2 Un Euganeo tutto nuovo è il regalo per il Padova - Lo stadio Euganeo si rifà le curve	<i>Malfitano Claudio</i>	36
30/01/2020	Messaggero Veneto Pordenone	30 Il mercato immobiliare è fermo I prezzi sono "bloccati" al 2018	<i>Schettini Donatella</i>	39
30/01/2020	Nuova Venezia	2 Mose, nuovo sopralluogo ma nessuna decisione - Riecco la commissaria Sopralluogo al Lido e riunione sul Mose	<i>Vitucci Alberto</i>	41
30/01/2020	Nuova Venezia	2 Agenzia al posto del Consorzio il business della manutenzione	<i>A.V.</i>	44
30/01/2020	Nuova Venezia	31 «VGate, un Consiglio aperto per dare voce alle categorie»	<i>Anzoletti Elisabetta B.</i>	45
30/01/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	16 Berti: «L'Alta velocità si può fare con il treno-missile Hyperloop»	<i>Salmaso Albino</i>	47
30/01/2020	Piccolo	16 Treni, il sogno Hyperloop Da Venezia a Trieste in 16' - Il treno superelevato per raggiungere Venezia da Trieste in soli sedici minuti	<i>Ballico Marco</i>	48
30/01/2020	Repubblica Scienze	46 Che meraviglia quel cemento riesce a ripararsi da solo - Quel cemento è una meraviglia riesce anche a ripararsi da solo	<i>Angelillo Marco</i>	50
30/01/2020	Resto del Carlino Rovigo	3 Intervista a Giorgia Businaro - Consumo di suolo, Businaro alla Giunta: «Piano da rivedere» - «Consumo di suolo zero, ora la Giunta ci ripensi»	<i>Moretto Tommaso</i>	53
30/01/2020	Sole 24 Ore	6 Italia divisa in due: dove c'è la Tav il Pil cresce del 7-8% in più - Italia divisa in due dalla Tav Pil a +7% nelle città collegate	<i>Santilli Giorgio</i>	55
30/01/2020	Voce di Rovigo	3 Meno dei belgi, meglio dei padovani	...	58

GRANDE OPERA

Venezia Ultimatum di sei ditte appaltatrici del Consorzio Venezia Nuova: "Il governo assicura che i soldi ci sono, ma qui lavoriamo gratis da mesi"

"Se continuano a non pagare a febbraio fermiamo il Mose"

La lettera a Conte

Il Cipe ha stanziato 413 mila euro: "Se ci blocchiamo noi, stop ai test delle paratoie"

» GIUSEPPE PIETROBELLI

Venezia

I commissari ci hanno detto che in cassa non c'è un euro. La cassa del Consorzio Venezia Nuova è vuota. Per questo abbiamo scritto una lettera al premier Giuseppe Conte. Il problema non è solo quello che lo Stato ci deve pagare, ma la prospettiva futura, visto che ci è stato chiesto di ultimare i lavori del Mose. E di farlo in fretta". Denis Rizzo, del Consorzio Kostruttiva, è uno dei sei firmatari dell'ultimatum per le promesse mancate riguardanti il sistema di paratoie mobili che dovrebbe salvare Venezia dall'acqua alta. "Lavorare va bene, ma non c'è un'impresa al mondo che lavorerebbe gratis. Soprattutto quando il governo assicura che i soldi ci sono".

UNA BELLA GRANA è piombata sui tavoli di chi ha in mano le sorti del Mose. Innanzitutto il commissario straordinario, E-

lisabetta Spitz, nominata dopo l'acqua alta eccezionale del 12 novembre scorso che raggiunse i 187 centimetri. Poi i tre amministratori straordinari del Consorzio, Giuseppe Fiengo, Francesco Ossola e Vincenzo Nunziata, il provveditore interregionale alle opere pubbliche Cinzia Zincone, il ministro Paola De Micheli e i suoi colleghi di governo.

Le imprese chiedono di essere pagate, altrimenti a febbraio si fermeranno. In gioco ci sono un migliaio di posti di lavoro. Prima dello scandalo e degli arresti, nel 2014, tutto era controllato dal gruppo Mantovani, Condotte e Grandi Lavori Fincosit. Ma le inchieste e la crisi le hanno praticamente fatte sparire e così il Consorzio si è affidato a imprese minori, alcune delle quali facevano già parte del sistema. Sono state esse a far ripartire i cantieri, con l'affidamento diretto e una suddivisione dei compiti alle tre bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia. Altre opere sono invece andate in gara con un iter diverso.

La lettera, in rappresentanza di tutte le imprese, è firmata da Devis Rizzo per Kostruttiva, Massimo Paganelli per Vitadello, Renzo Rossi per Rossi Costruzioni, Giovanni Salmistrari che è anche presidente dell'Ance di Venezia, Giacomo

Calzolari presidente di Clodia e Luigi Chiappini di Nuova Coedmar.

"IL VERO MOTIVO è la prospettiva futura, dopo aver appreso pochi giorni fa, ufficialmente, che non ci sono denari - spiega Rizzo -. È vero che sono stanziati, ma con gli stanziamenti non si fa cassa e così le imprese non vengono pagate". Eppure a novembre sia Conte sia il ministro De Micheli hanno assicurato che i soldi ci sono. "È vero, il Cipe ha stanziato 413 milioni, poi altri 138 milioni erano nella disponibilità del Provveditorato. Ma siccome non sono stati spesi, sono ritornati a Roma. Nella lettera abbiamo spiegato che se ci fermiamo noi, si bloccano anche i test delle paratoie".

Le imprese avevano concordato un primo cronoprogramma all'inizio dell'estate 2018. Durante il 2019 hanno firmato nuovi "Protocolli di affidamento" di "progettazione ed esecuzione di tutti i lavori a finire, compreso quelli relativi alla linea di manutenzione delle paratoie". In agosto altri protocolli hanno fissato gli affidamenti alle "Imprese (responsabili) di Bocca". Che ora scrivono: "L'assenza dei necessari finanziamenti, nonché la mancata certezza degli effettivi termini di liqui-

dazione delle attività a oggi eseguite, si ripercuoterebbero in maniera assolutamente negativa sulla prosecuzione dei lavori, mettendo a repentaglio la continuità aziendale delle imprese coinvolte e, conseguentemente, il mantenimento degli attuali livelli occupazionali che a oggi consistono all'incirca in un migliaio di posti di lavoro".

Senza una risposta concreta, "con la fine del prossimo mese di febbraio verranno sospese tutte le attività operative in essere, garantendo esclusivamente le condizioni di minimo presidio".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La cassa è vuota, dicono. Il problema non è solo quello, il dovuto, ma il futuro, visto che ci è stato chiesto di finire in fretta

DENIS RIZZO, COSTRUTTORE



La barriera

I lavori per la costruzione del Mose nella Laguna di Venezia *La Presse*



ULTIMATUM AL PROVVEDITORATO

«I lavoratori vogliono risposte» le imprese del Cvn all'attacco

Dopo la lettera sui pagamenti arretrati e futuri, l'affondo di Devis Rizzo

«Ci sono contratti firmati. E un progetto pronto per difendere San Marco»

VENEZIA. «Non ci ha risposto nessuno. Più che a noi la politica deve una risposta ai lavoratori. Se non ci sono certezze sui lavori e i finanziamenti è il loro futuro che è a rischio». Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva, pesa le parole. Parla a nome delle imprese «minori» del Consorzio Venezia Nuova. Che da due anni hanno raccolto l'eredità di Mantovani, Condotte e Fincosit. E hanno avuto in affidamento i lavori dell'Arsenale e dei progetti complementari del Mose. Ma anche per la «linea di manutenzione delle paratoie. Contratti firmati, lavori in corso. Ma i pagamenti non arrivano. Così Rizzo, ha inviato una lettera ai ministri, alla Regione e al Comune, al Provveditorato e ai commissari e alla commissaria straordinaria Elisabetta Spitz. Firmata insieme agli altri cinque componenti del Comitato consultivo del Consorzio, organo sostitutivo del Cda dopo il commissariamento dell'Anac deciso dopo gli arresti della vecchia dirigenza nel 2014. Cioè Massimo Paganelli, Renzo Rossi, Giovanni Salmistrari, Giacomo Calzolari, Luigi Chiappini. Una sorta di ultimatum. «Se non arrivano i pa-

gamenti e le certezze sul nostro futuro, dal primo febbraio sospenderemo i lavori in corso».

Ieri, nessuna risposta. Nonostante per tutta la giornata si siano susseguite a palazzo Dieci Savi, sede del provveditorato alle Opere pubbliche riunioni di ogni tipo sul Mose.

Le imprese non l'hanno presa bene. «Ci devono dire», scandisce Rizzo, «se i politici che sono venuti qui all'indomani dell'acqua alta di novembre hanno cambiato idea. O se hanno altri progetti che vogliono escluderci». Ragionamento semplice, secondo il rappresentante delle cooperative. Per assicurare i pagamenti non basta che il governo o il Cipe abbiano stanziato i soldi necessari. Cosa che in parte è avvenuta per il Mose negli ultimi mesi. «Serve la cassa, io con le promesse non pago gli stipendi degli operai», dice. E senza la garanzia sugli stipendi, le aziende non vanno avanti.

Il rischio è adesso che i lavori che tutti dicono di voler accelerare subiscano nuovi e importanti ritardi.

Dopo il contenzioso, ancora aperto, fra gli amministratori straordinari del Consor-

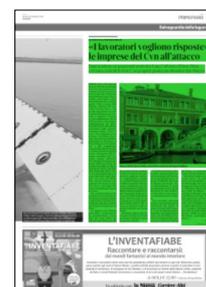
zio e le grandi azioniste, si è deciso di affidare i lavori alle imprese più piccole. «Sono perfettamente in grado di continuare i lavori, anche dal punto di vista tecnico», avevano detto a una sola voce commissari e provveditore.

Non solo Mose. Ma anche gli interventi di mitigazione ambientale alle bocche di porto, i restauri dell'Arsenale. E poi la manutenzione. Questione di grande importanza, visto il verificarsi continuo di problemi alle paratoie per i sedimenti e i detriti sul fondo, in particolare a Treporti-Punta Sabbioni.

Ma anche il rialzo di piazza San Marco. Tra qualche giorno, annuncia Rizzo, presenteremo alla città il nostro progetto per la messa al sicuro dell'intera Piazza fino a una quota di almeno 115 centimetri. Idea di cui si parla da almeno vent'anni. All'inizio approvata, poi bocciata per il suo impatto, e i suoi costi, oltre 50 milioni di euro. Infine dimenticata. Adesso il progetto alternativo, del costo di pochi milioni è pronto. «Anche su questo», dice Rizzo, «aspettiamo risposte». —

A.V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Palazzo dei Dieci Savi, a Rialto, sede del Provveditorato alle Opere Pubbliche



TRATTA BRESCIA-VERONA. La fresa meccanica sarà utilizzata per realizzare il tunnel di Lonato. Intanto si attende di conoscere l'esito del secondo bando di gara

Tav, arriva la «talpa» che scaverà la galleria

Viaggerà su strada, smontata, in decine di container per essere poi assemblata sul Garda. Ha un peso di 1.800 tonnellate

Quest'opera sarà completata entro 3 anni al massimo e detterà la tempistica dei restanti lavori

Katia Ferraro

Nell'attesa di sapere l'esito del secondo bando di gara per realizzare la galleria Tav di Lonato (il primo era andato deserto), è previsto tra fine febbraio e inizio marzo l'arrivo della «talpa» scelta e acquistata dal general contractor Cepav due per scavarla.

L'indicazione sulle tempistiche è stata data nei giorni scorsi dall'ingegner Tommaso Taranta, direttore del consorzio Cepav due e responsabile unico del procedimento (rup) dei quattro bandi di gara ad evidenza pubblica europea finora pubblicati per la tratta Brescia-Verona, ospite relatore di un incontro organizzato dai Lions club dei Colli Morenici, Desenzano lago e Castiglione.

«La fresa Tbm è in arrivo e viaggerà su strada completamente smontata, in decine di container, per essere poi rimontata in cantiere», ha spiegato Taranta. «La galleria di Lonato è l'opera più complessa e importante della Brescia-Verona, quella che nei fatti detterà la tempistica», ha rimarcato. «Si presume possa essere completata in due anni e mezzo, massimo tre, mentre per concludere

l'intera tratta da 47,6 chilometri, 45,4 di linea ferroviaria e 2,2 chilometri di interconnessioni, ci vorranno poco meno di sette anni».

La notizia dell'arrivo della talpa era stata anticipata lo scorso giugno dalla società China Railway Engineering Equipment Group Co. Ltd. (Creg l'acronimo), che aveva annunciato l'uscita dalla propria linea di produzione della macchina costruita nello stabilimento di Zhengzhou, capoluogo della provincia di Henan, in Cina centrale.

Tecnicamente si tratta di una Tbm, dall'inglese Tunnel boring machine, una fresa meccanica a piena sezione che permette la meccanizzazione completa dello scavo delle gallerie e il loro successivo rivestimento.

La talpa che arriverà e sarà assemblata sul Garda ha un diametro di 10 metri, una lunghezza complessiva di 155 e un peso di 1.800 tonnellate. Il tunnel a doppia canna di Lonato arriverà fino a Desenzano passando sotto l'autostrada A4: misurerà circa 7,5 chilometri, con la parte centrale di 4,7 in galleria naturale e due imbocchi di poco più di un chilometro l'uno nei due Comuni bresciani.

Oltre a questa, nella tratta Brescia-Verona sono previste altre tre gallerie naturali, più brevi: quella di Calcinato nel Bresciano, di colle Baccotto a Peschiera del Garda e di San Giorgio in Salici a Sona (con un nuovo sottopasso dell'autostrada), per le quali è probabile venga usata la

stessa talpa anche se per ora non arrivano conferme da Cepav due.

La gara d'appalto di Lonato vale 205 milioni di euro (Iva esclusa) e scade il 4 febbraio, con apertura delle offerte il 25 febbraio.

«Stiamo lavorando in un territorio molto antropizzato, attraversando paesi, realtà produttive, aziende agricole, proprietà di singoli cittadini: ci rendiamo conto che per chi abita qui non è facile avere a che fare con opere come questa», ha aggiunto l'ingegner Taranta sollecitato dalle domande, «ma è per questo che con i territori non abbiamo mai smesso di dialogare: già nella fase di progettazione abbiamo ottemperato per due terzi alle 309 prescrizioni della delibera del Cipe, e provvederemo alle circa ottanta che mancano nella fase costruttiva».

Taranta ha inoltre chiarito una volta per tutte che la stazione intermedia di San Martino della Battaglia non si farà: l'opera era stata inserita nel Programma regionale della mobilità e dei trasporti della Lombardia, ma era stata fin da subito molto criticata sul territorio. •





Il maxi macchinario «talpa» realizzato in Cina: scaverà la galleria della Tav a Lonato

I TRASPORTI LE CAPSULE A LEVITAZIONE MAGNETICA

Il treno supersonico ha convinto Zaia: «Hyperloop, ci credo»

VENEZIA «L'hyperloop realizza un sogno dell'uomo: percorrere distanze terrestri in un tempo che è proprio del trasporto aereo. Noi ci crediamo, speriamo la burocrazia statale non lo blocchi». Il governatore Luca Zaia conferma che il Veneto tifa per l'hyperloop, il treno supersonico che dovrebbe collegare Verona e Trieste in mezz'ora.

a pagina 2 **Zambon**

Hyperloop, il nuovo treno superveloce ha già l'ok di Zaia «Noi ci crediamo» Sì anche dal M5s

Il progetto

di **Martina Zambon**

VENEZIA «L'hyperloop realizza un sogno dell'uomo: percorrere distanze terrestri in un tempo che è proprio del trasporto aereo». Il governatore Luca Zaia conferma che il Veneto questo treno (supersonico) non lo vuol perdere. Di ieri la conferenza stampa romana, anticipata nei dettagli dal Corriere del Veneto, per il lancio di Hyperloop TT, la società del vulcanico Ceo Gabriele «Bibop» Gresta che sta già realizzando la visione immaginata da Elon Musk nei pressi dell'aeroporto Francazal a Tolosa (con fondi europei) e a Dubai dove a breve si inaugurano i primi 5 km di capsule che viaggiano a levitazione magnetica a 1.200 km orari per l'Expo 2020. «Ho incontrato Gresta, - spiega Zaia - e lo reputo una

persona sui generis per la sua genialità, è un uomo che non ha neanche una cellula di analogico, è tutto digitale. E pensa in grande. Hyperloop è il progetto che accarezza da sempre. Un progetto che però, attenzione, è realtà a Dubai e in Francia. Capiro implica comprendere il futuro. Un futuro che ci riserva un cambiamento epocale. Dal punto di vista strutturale ma anche culturale. Perché velocità significa anche capacità di trasporto di numeri alti di persone e merci. Viaggerà talmente veloce che all'interno non si riuscirà a percepire lo scorrere del paesaggio. Gresta si arrabbia se non si usa il suo nome di battaglia, «Bibop» e io invece lo chiamo apposta Gabriele, che è il nome di battesimo. A quest'uomo vanno riconosciute grande intuizione e determinazione. Con lui, abbiamo iniziato questo percorso. Con non poche difficoltà perché siamo nel paese delle scartoffie. L'innovazione viene mortificata». Il go-

vernatore che si spende un'autorevolezza acquisita, però, pare deciso ad andare fino in fondo visto che, dopo la prima tratta individuata nelle Milano Cadorna-Malpensa, la seconda sarà la Verona-Venezia-Trieste con studi di fattibilità entro il 2020: «Ormai l'incubazione è avvenuta, - dice il governatore - e sono certo che Gresta riuscirà a rendere endemica questa rivoluzione. Hyperloop rappresenta l'ultima frontiera e un'arma formidabile nella lotta all'inquinamento. Noi ci siamo. Con tutti i limiti della farraginosità statale, la Regione ci crede. E quanto allo studio di fattibilità assicuro che Gresta da noi trove-



rà porte aperte». E intanto pare che l'assessore regionale ai Trasporti, Elisa De Berti, sia già stata mandata in missione all'estero per vedere dal vivo una capsula di HyperloopTT. Sul tema si scatena il M5s veneto che rivendica una passione per la tecnologia hyperloop della prima ora. «È uno dei nostri cavalli di battaglia: noi non siamo contro le infrastrutture bensì contro le mangiatoie. Domani (oggi per chi legge ndr) depositerò una interrogazione alla Giunta chiedendo di fermare il quadruplicamento dei binari Tav. Dal Mit, il ministero per le Infrastrutture mi assicurano che si può passare al modello friulan giuliano: la riqualificazione della linea storica. Il Veneto deve abbracciare hyperloop per entrare nella Nba».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Luca Zaia



«Bibop» Gresta

**Tolosa** Nei pressi dell'aeroporto Franczal, a Tolosa, in Francia, la stessa società che punta a costruirlo in Italia sta già realizzando l'opera

Comitatone a metà febbraio Mose, più flessibilità per pagare

Spitz in laguna: ok al calendario dei test, ma slitta ad agosto la control room

VENEZIA Meccanismi più flessibili per sbloccare i finanziamenti al Consorzio Venezia Nuova e, per suo tramite, pagare le imprese. Il commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz e il Provveditorato starebbero lavorando a questa ipotesi per «rispondere» alla pesante lettera con cui martedì le Pmi che stanno lavorando al Mose hanno minacciato lo stop ai cantieri se non verranno pagate. Anche perché da Roma il *leit motiv* è sempre quello: «I soldi ci sono». Il Cipe avrebbe infatti predisposto la delibera per sbloccare quei 413 milioni risparmiati per il calo dei tassi d'interesse, poi ci sono i 138 milioni di euro, già nella contabilità provvisoria del Provveditorato ma non spesi, che sono dovuti tornare nella capitale per questioni di bilancio centrale. «I nostri timori non sono solo per il passato, ma anche per il futuro - incalza Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva, uno dei capofila delle Pmi del Consorzio - Se non si sbloccano i soldi rischia di saltare tutto: il Mose è un sistema integrato».

Qualcuno potrebbe infatti eccipere che quello che stanno realizzando le Pmi in questo momento va messo in secondo piano, perché non riguarda strettamente l'urgenza di oggi, cioè il sollevamento delle paratoie: a questo stanno lavorando Comar (la società degli appalti legata al Cvn) e le ditte che hanno vinto le gare degli impianti, mentre le altre si occupano di linea di manutenzione, risoluzione di alcune criticità, inserimento paesaggistico e architettonico, compensazioni ambientali. Ma alcune delle Pmi hanno anche ricevuto in carico la gestione delle bocche di porto, dalla vigilanza alla logistica.

Ieri Spitz era a Venezia e, come avverrà sempre quando

ci saranno progetti legati al Mose, ha partecipato al comitato tecnico del Provveditorato, dove è stato approvato il programma dei test di sollevamento fino ad aprile: lunedì torneranno ad alzarsi le paratoie di Malamocco, poi circa ogni due settimane si cambierà bocca. Inoltre saranno alzate 4 paratoie di Chioggia in continuazione, in situazioni meteo difficili, per vedere che cosa succede. L'unico punto aperto riguarda ancora i soldi: l'Avvocatura dello Stato ha infatti chiesto di chiarire chi dovrà pagare le spese di sollevamento (circa 30-40 mila euro alla volta) e a che voce di bilancio bisogna imputarle. In comitato è poi stato dato il via libera alla variante per prorogare la conclusione dei lavori della «sala operativa» al teso dell'Arsenale, quella da cui si comanderà il Mose: dovevano essere finiti a febbraio, la consegna ora slitta al 31 agosto. Sono inoltre arrivati due progetti importanti, la cui discussione però è stata rinviata: uno servirà per chiudere in maniera fissa la porta della conca di navigazione di Malamocco, in attesa che venga riparata dopo i danni della mareggiata del 2015; l'altro è quello della Procuratoria di San Marco per realizzare una «muraglia» di vetro per proteggere la Basilica dalle acque alte. Il comitato ha chiesto che quest'ultimo progetto sia integrato con quello appena presentato da Kostruttiva e Thetis per l'impermeabilizzazione dell'intera Piazza.

Di Mose si parlerà di nuovo nel prossimo Comitatone, che però dovrebbe essere dedicato più alle grandi navi. Ieri c'è stata una nuova riunione tra ministri a Roma e pare che la data individuata sia nella seconda metà di febbraio.

Alberto Zorzi

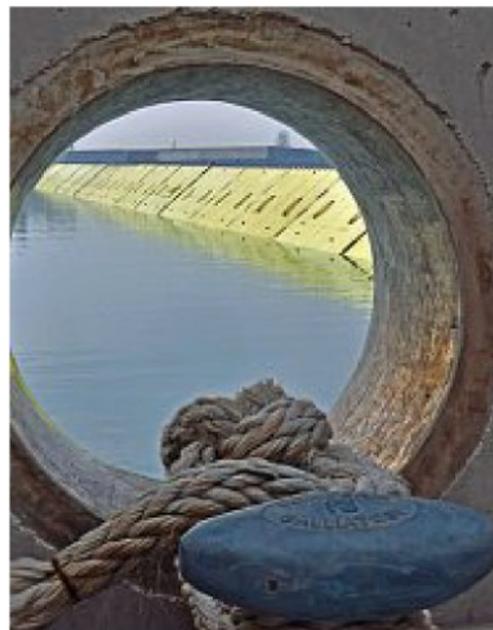
© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'opera

● Il Mose è un sistema di 78 dighe mobili per proteggere Venezia dall'acqua alta

● L'opera dovrebbe essere conclusa per fine 2021, ma si lavora per poter alzare le paratoie già da giugno in casi eccezionali

● Le imprese lamentano però di non essere pagate e minacciano lo stop ai cantieri



In azione

Uno dei test recenti del Mose, effettuato a inizio gennaio alla schiera di San Nicolò senza alcun problema



Pedemontana, l'esposto**«Allarme per voragini, abusi e omissioni»**

CORNEDO Voragini profonde anche dodici metri che si aprono nel terreno in cui si sta avanzando con i lavori della Pedemontana Veneta, a Cornedo Vicentino, in località Cracchi, ma anche «un manufatto non autorizzato e smantellato in tutta fretta dopo la mia denuncia». Con tanto di foto, video e documenti che attesterebbero quanto sostenuto. È tutto contenuto nell'esposto che la consigliera regionale del Coordinamento Veneto 2020 Cristina Guarda (Civica per il Veneto) ha depositato ieri in procura a Vicenza. «Una serie di incongruenze che potrebbero far ipotizzare al magistrato che eventualmente aprirà l'inchiesta, una serie di false affermazioni da parte di incaricati di pubblico servizio, omissioni e abusi che gettano una luce sinistra sull'intera opera» fa sapere la vicentina che solleva dubbi sulla gestione del cantiere e sulle tecniche di avanzamento per lo scavo delle gallerie che, a suo dire, sarebbero inadeguate alla qualità del terreno e quindi rischiose per operai e residenti. «Chiedo di attivare ogni indagine possibile anche avvalendosi di consulenti esterni di chiara fama».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

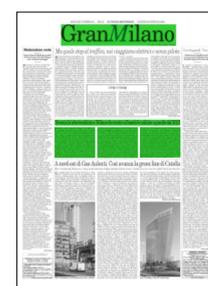


GranMilano

A CURA DI MAURIZIO CRIPPA

Brescia la teleriscaldata e Milano che mette al bando le caldaie a gasolio dal 2023

Proviamo a mettere da parte le tifoserie. Per battere l'inquinamento che soffoca la val Padana, oltre alle limitazioni al traffico privato (che però non può reggere, nemmeno a livello economico, senza miglioramenti nei trasporti regionali e senza un pesante investimento nella riconversione della mobilità cargo all'elettrico, come GranMilano ha raccontato più di una volta), è necessario attaccare uno dei maggiori responsabili dell'inquinamento atmosferico: il riscaldamento domestico. A Brescia - città di quasi 200 mila abitanti - ce l'hanno fatta e la risposta, targata A2A, si chiama teleriscaldamento: una modalità che garantisce una riduzione dell'impatto ambientale, prezzi competitivi, minor dipendenza dalle fonti fossili. E' proprio a Brescia che il sistema è nato nel 1972 (un plauso alla capacità di pensare lungo e in modo strategico) e oggi ha raggiunto una diffusione del servizio paragonabile ai paesi scandinavi. Una copertura del 70% della città, con 21 mila edifici collegati, 670 chilometri di rete sul campo, 130 mila abitanti serviti, il massimo oggi possibile. Ma invece può migliorare ancora la diversificazione nella produzione del calore. Cinquant'anni fa si usavano le fonti fossili, poi, dal 1998 è stata impiegata la termovalorizzazione dei rifiuti che un tempo andavano in discarica. Oggi, tra l'altro, si sta lavorando al progetto di decarbonizzazione che porterà ad azzerare l'uso del carbone e a portare al minimo l'utilizzo dei combustibili fossili. Gli interventi previsti sono due. Il recupero di calore dai cicli produttivi dell'industria, una novità assoluta: ora A2A va a caccia delle fonti di calore presenti sul territorio e, tramite l'infrastruttura, le convoglia verso l'impianto di distribuzione. Così ad esempio l'acciaiera di Brescia ORI Martin mette a disposizione il calore prodotto dalle sue lavorazioni. A Milano la situazione è diversa per le dimensioni della città e l'utilizzo intensivo delle caldaie a gasolio che, almeno in parte, scaldano ancora edifici pubblici e case popolari. La copertura del teleriscaldamento nel capoluogo lombardo è del 10 per cento ma l'estensione procede rapidamente e diventerà un sistema collegato alle fonti di calore. Alla Comasina, grazie all'energia geotermica, sta nascendo una centrale co-generativa in collaborazione con MM. In zona Famagosta sarà realizzato un sistema di accumulatori di calore per massimizzare il recupero dal termovalorizzatore di via Silla anche durante il periodo notturno. Nell'ambito della rigenerazione degli scali ferroviari, A2A partecipa al progetto dell'area Greco-Breda, rappresentato dal Fondo Immobiliare Lombardia (FIL). La realizzazione di 400 nuovi alloggi di housing sociale sostenibile e a basse emissioni e 300 posti letto per studenti, avrà tra i suoi pregi un sistema innovativo di teleriscaldamento di quarta generazione alimentato da fonti rinnovabili (tra cui un campo solare termico che fornirà energia anche per il raffrescamento estivo) e dal calore di scarto recuperato da attività industriali del territorio. E già si lavora al recupero di calore dall'acqua dei pozzi di falda, nell'ambito del progetto Horizon 2020 REWARDHeat dell'Unione europea. E all'impegno del calore delle cabine della rete elettrica di Milano. (Da. Bo.)



GranMilano

A CURA DI MAURIZIO CRIPPA

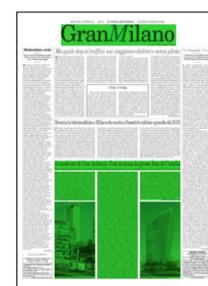
A nord-est di Gae Aulenti. Così avanza la green line di Catella

PER L'ASSESSORE MARAN LA RIQUALIFICAZIONE DI MELCHIORRE GIOIA È SOLO L'INIZIO DI UNA NUOVA DIRETTRICE DI SVILUPPO

Solo cinque anni fa la procedura d'asta per la vendita del Pirellino, con una base di partenza di 60 milioni, è andata deserta. Poi lo abbiamo ceduto lo scorso anno per 194 milioni dopo oltre 80 rialzi e questo perché Milano negli ultimi anni è cambiata nella percezione degli investitori nazionali e internazionali che oggi fanno a gara per venire in una città diventata laboratorio di sviluppo urbano a livello mondiale". Pierfrancesco Maran, assessore all'Urbanistica del Comune di Milano, ripensa a com'è nato il progetto che porterà alla riqualificazione dell'area di Melchiorre Gioia, basata sull'idea dell'amministrazione di "ricongiungere" pezzi della città che non dialogano tra loro e sull'intuizione dell'imprenditore Manfredi Catella, fondatore e amministratore delegato del gruppo Coima, di creare una green line, un tappeto verde di 9,5 chilometri, che partendo da Porta Nuova, passa per la stazione centrale e Melchiorre Gioia per arrivare idealmente fino allo Scalo Farini e poi alle aree di Expo e all'Innovation District. E si dice convinto che è solo l'inizio di una nuova grande fase di sviluppo dell'area milanese, che in questi ultimi 10 anni ha visto aumentare il numero di abitanti di 100 mila unità, con una forte componente giovanile in cerca di abitazioni per motivi di lavoro o di studio. "Coima ha vinto una competizione molto agguerrita per il Pirellino, ma non è detto che in prospettiva sarà l'unico operatore a occuparsi degli interventi urbani su questa direttrice portando a un sistema diffuso di investimenti che dovranno tenere conto anche delle nuove esigenze abitative", prosegue Maran, che conferma che è già stato approvato il masterplan per lo scalo Farini - dove il principale proprietario sono le Ferrovie dello Stato e la stessa Coima possiede il 10 per cento. "Se i progetti di Porta Nuova e Citylife sono stati improntati più a una logica di mercato, i prossimi dovranno rispettare una quota di edilizia convenzionata, a cominciare dallo scalo Farini, oppure incorporare quote di housing sociale e di residenze universitarie come accadrà per lo scalo di Porta Romana", prosegue l'assessore, che ammette che l'amministrazione comunale sta riflettendo su come far fronte all'incremento di popolazione creando le condizioni per un'integrazione anche tra classi sociali, che non sarà facile se Milano si trasforma in una città per ricchi con costi al metro quadro sempre più elevati. "Spendremo metà delle risorse incassate dalla vendita del Pirellino per la riqualificazione delle periferie - prosegue - bisogna creare una nuova offerta di case, visto

che gli stipendi con cui si viene assunti oggi sono di 1500 euro al mese e non si può chiedere una persona di pagare altrettanto d'affitto". Intanto, dopo Porta Nuova, Catella ha convinto il Comune a dargli ancora fiducia con la sua visione in chiave di sostenibilità ambientale che trae ispirazione dalla New York Highline e la dice lunga sullo spirito di tempi in cui quando si parla di progetti immobiliari si punta e mettere in evidenza soprattutto le potenzialità di riuso e di integrazione con il tessuto urbano già esistente. In questo senso l'imprenditore milanese - che ha fatto del Pirellino la punta di diamante di un piano di intervento che per ora è circoscritto al recupero di cinque-sei grandi edifici che si trovano tra Centrale e Melchiorre Gioia, con una previsione d'investimento di 1 miliardo di euro - spera di replicare l'esperienza della riqualificazione della zona Garibaldi-Isola che ha trovato nel punto di congiunzione con Corso Como la chiave del successo. L'operazione ha dimostrato, infatti, che non è impossibile creare una connessione architettonica tra i grattacieli supermoderni di Gae Aulenti, che assomigliano a quelli di Canary Wharf e di Dubai, e le caratteristiche strade del centro storico milanese. Ma come si farà a ricreare la stessa suggestione dal lato di Melchiorre Gioia, dove ponti, incroci e cavalcavia con traffico intenso la fanno da padrone e di storico o caratteristico c'è molto poco? Agli studi di architettura di livello internazionale che stanno partecipando ai bandi di gara sull'area è affidato il compito, fanno sapere da Coima, di trovare "il bandolo della matassa", e cioè un'area o un edificio iconico milanese che faccia da "centro di gravità" per i nuovi interventi. Il Pirellone, simbolo del boom economico della Milano del dopo guerra e oggi sede della Regione, potrebbe svolgere questa funzione di raccordo insieme con la "Biblioteca degli alberi", che già rappresenta l'infrastruttura verde dell'area e sta per allargarsi. Ma si vedrà. Intanto, l'unico edificio del piano di Coima che sarà terminato entro quest'anno è "Gioia 22", il palazzo direzionale a impatto climatico "zero" che la società sta sviluppando con il fondo sovrano di Abu Dhabi e progettato da Pelli Clarke Pelli Architects, lo studio che ha creato il planivolumetrico di Porta Nuova e la sede di Unicredit. Per gli altri palazzi, Gioia 20, acquistato dal Comune di Milano nel 2017 insieme con i terreni circostanti per 79 milioni di euro, e la ex torre Telecom, rilevato da un fondo tedesco per 130 milioni, bisognerà attendere la fine delle gare internazionali per affidare i progetti.

Mariarosaria Marchesano





Prima. La demolizione in via Melchiorre Gioia, 2017 (LaPresse)



Dopo. Il rendering di "Gioia 22" (fonte Coima)

Autostrade, Pd freddo sulla revoca: investimenti a rischio e caos legale

► Nel dossier Mit insieme alle inadempienze della società i costi legati alla possibile rottura
 ► Ma i 5Stelle insistono nella linea dura: «La convenzione va tolta ai Benetton»

NEL VENTAGLIO DI SOLUZIONI SUL TAVOLO DEL PREMIER CONTE TAGLIO DEI PEDAGGI E LA MAXI MULTA

L'USCITA DI SCENA DI ATLANTIA TOGLIEREBBE RISORSE PER REALIZZARE LA GRONDA DI GENOVA E MODERNIZZARE LA RETE

IL RETROSCENA

ROMA Nuova frenata sulle concessioni autostradali. Neppure ieri e neppure a margine del Consiglio dei ministri, se n'è parlato. Probabilmente il dossier verrà affrontato oggi durante la riunione tra il premier Giuseppe Conte e i capi delegazione dei partiti di maggioranza. Ma è da escludere che si arrivi a una decisione: Conte non ha intenzione di far arenare immediatamente la verifica su un tema così divisivo. «Stiamo chiudendo l'istruttoria», dicono a palazzo Chigi per spiegare l'ulteriore rinvio, «ma ancora non è possibile dire quando verrà presa una decisione che, in ogni caso, terrà conto di ogni aspetto, a cominciare dalle problematiche legali ed economiche».

Gli schieramenti in campo ormai sono noti. I 5Stelle continuano a chiedere la revoca della Concessioni ad Autostrade: «Per non ci sono alternative», ha detto ieri il ministro dello Sviluppo, Stefano Patuanelli. Italia Viva invece è fermamente contraria. Il Pd è su una linea di prudenza: il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri non ha nessuna intenzione di caricare le casse dello Stato del peso di un eventuale indennizzo miliardario a favore di Atlantia. E Conte, come al solito, cerca di mediare.

IL PRECEDENTE

La via sarebbe quella già seguita per sciogliere il nodo Tav, mettere cioè i 5Stelle di fronte all'impossibilità tecnica-giuridica di revocare la concessione, così come fatto del resto per sbloccare i lavori dell'alta velocità tra Francia e Italia. E questo, come si ricorderà, nonostante l'analisi costi benefici vo-

luta dall'ex ministro Toninelli mettesse in luce tutte le criticità e gli scarsi vantaggi a proseguire i lavori.

Questa volta, salvo sorprese, sarà proprio l'analisi della Corte dei conti, unita a quella commissionata all'Avvocatura dello stato, a suggerire di evitare strappi. Per non mettere a rischio i conti pubblici, come teme il ministro Gualtieri, innescando un contenzioso lungo e pericoloso con Atlantia. Nella relazione che presenterà la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli è scritto nero su bianco che la forchette dell'indennizzo in caso di rottura può oscillare dai 7 ai 24 miliardi. Ma non c'è solo il nodo del risarcimento e della guerra legale a spingere per la prudenza. C'è soprattutto, e la ministra lo ha sottolineato più volte al presidente Conte, il tema degli investimenti. Senza Autostrade, è stato il ragionamento, chi può mettere sul tavolo risorse per la Gronda di Genova o l'ammodernamento della rete? In ballo ci sono almeno 9-10 miliardi e, dato non trascurabile, la sorte dei dipendenti del gruppo che poco c'entrano con il crollo del Ponte Morandi e le responsabilità dei vertici. Se la concessione passasse all'Anas, come previsto dal decreto Milleproroghe, non è chiaro infatti che sorte avrebbero. E quale potrebbe essere lo strumento tecnico per evitare il licenziamento con il passaggio da un gruppo privato ad uno pubblico.

LA RELAZIONE DEL MIT

Nella relazione della De Micheli ci sono però anche i rilievi dei tecnici del Mit sulle gravi inadempienze sul fronte della manutenzione, insieme alla radiografia degli interventi fatti e degli impegni presi da Aspi. Un quadro che si completa il-

lustrando anche gli ultimi episodi accaduti, come il crollo di una parte del soffitto di una galleria sul tratto ligure dell'autostrada.

Insomma, non ci sono sconti, ma la fotografia di tutta una serie di ritardi ed errori che, almeno in parte, sono stati riconosciuti dagli stessi vertici di Atlantia e Aspi. Per questo la relazione ha anche una parte propositiva, con un ventaglio di ipotesi che sarà il governo, nella sua collegialità, a dovere valutare e poi scegliere.

Se la revoca complessiva appare sfumata, o quanto meno molto remota anche alla luce del "no" di Renzi e del pressing del ministro Gualtieri e di una larga fetta del Pd, sul campo restano da un lato la revoca parziale del solo tratto ligure e una maxi multa da almeno un miliardo. Due soluzioni difficilmente percorribili dal punto di vista legale, ma comunque sul tavolo.

Più probabile, anche per dare un segnale ai 5Stelle, che accanto alla multa, possa scattare il piano per ridurre pedaggi di almeno il 5%. E di farlo da qui al 2038. Gli sherpa sono al lavoro per trovare una mediazione, in un mix di interventi che, secondo la ministra De Micheli, ha l'unico obiettivo di tutelare l'interesse collettivo, senza voglia di vendette e punizioni. Anche per questo Atlantia ha spostato a fine febbraio la dead line per far scattare la possibile risoluzione del contratto. Intanto, ha aperto anche al possibile ingresso di Cdp nell'azionariato. La trattativa sarà lunga e l'esito, nonostante il clima sia cambiato con la debacle dei 5Stelle alle elezioni, resta comunque incerto.

**Alberto Gentili
 Umberto Mancini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Olimpiadi, un piano da 21 opere

► Dalle strade ai treni: tutti gli interventi previsti. Zaia: ma serve un commissario con poteri speciali

Al cda della Fondazione Milano-Cortina 2026, che si riunirà domani, il governatore Luca Zaia proporrà formalmente l'idea lanciata martedì a Belluno. «In vista delle Olimpiadi Invernali, serve un commissario con poteri straordinari per le infrastrutture, altrimenti rischiamo di fare una figuraccia planetaria per colpa dell'ordinaria burocrazia e dei suoi tempi infiniti», ribadisce il leghista, pensando al valore dei lavori necessari fra le Dolomiti e la Lombardia, stimato in almeno un miliardo di euro. Le sole "opere essenziali" del Veneto, così definite in quanto di diretta pertinenza della Regione (a cui vanno poi aggiunti gli interventi complementari), sono infatti ben 21. La lista veneta comprende tre categorie: dalle infrastrutture stradali e ferroviarie fino agli interventi relativi a Verona, che ospiterà la cerimonia di chiusura dei Giochi.

Pederiva a pagina 12

Giochi, 21 opere e un commissario

► Infrastrutture, Zaia proporrà domani al cda della Fondazione Milano-Cortina la nomina di una figura con poteri straordinari ► Alemagna, Statale 12 e ferrovie: ecco i principali lavori veneti «Rischiamo una figuraccia planetaria a causa della burocrazia»

IN CIMA ALLA LISTA IL NODO DI LONGARONE: «È SIMBOLO DI IMBUTO COME LA TANGENZIALE DI MESTRE PRIMA DEL PASSANTE» L'EVENTO

VENEZIA Al consiglio di amministrazione della Fondazione Milano-Cortina 2026, che si riunirà domani, il governatore Luca Zaia proporrà formalmente l'idea lanciata martedì a Belluno. «In vista delle Olimpiadi Invernali, serve un commissario con poteri straordinari per le infrastrutture, altrimenti rischiamo di fare una figuraccia planetaria per colpa dell'ordinaria burocrazia e dei suoi tempi infiniti», ribadisce il leghista, pensando al valore dei lavori necessari fra le Dolomiti e la Lombardia, stimato in almeno un miliardo di euro. Le sole "opere essenziali" del Veneto, così de-

finite in quanto di diretta pertinenza della Regione (a cui vanno poi aggiunti gli interventi complementari), sono infatti ben 21.

TRE CATEGORIE

La lista veneta comprende tre categorie: da una parte le infrastrutture stradali per la Statale 51 di Alemagna e per la 12 dell'Abetone e del Brennero, dall'altra quelle ferroviarie. Il primo blocco comprende necessità che vanno da Vittorio Veneto a Passo Cimabanche, attraversando il Cadore, a cominciare dall'urgenza numero uno: la variante di Longarone. «Com'era la tangenziale di Mestre fino a una decina di anni fa - sottolinea Zaia - così adesso Longarone è diventato il top-nimo-simbolo dell'imbuto. Davanti abbiamo ancora sei anni, ma se iniziamo a entrare nel *tourbillon* di ricorsi e contropreterezie e comitati, non ne veniamo più fuori». Proprio il Passante di Mestre venne realizzato grazie a un commissario: Silvano Vernizzi. E

per una curiosa coincidenza, passarono sei anni anche allora, tra la nomina del 2003 e l'inaugurazione nel 2009. «Ma potrei citare - aggiunge il governatore - anche il caso di Vaia: senza poteri straordinari, non avremo mai potuto aprire in dieci mesi 1.746 cantieri per 467 milioni di euro».

LA STRUTTURA

Nel secondo gruppo sono inseriti due interventi relativi a Verona, città che ospiterà la cerimonia di chiusura delle Olimpiadi. La terza e ultima parte spazia invece nel Veneto, riguardando la circolazione ferroviaria non solo



del Bellunese, ma anche le linee che collegano il Veneziano al Trevigiano e il Bassanese al Trentino. «Se vogliamo arrivare ai Giochi con tutte queste opere completate – sottolinea Zaia – dobbiamo mutuare la positiva esperienza in corso per i Mondiali di sci 2021, con il commissario Luigivallerio Sant'Andrea. Sia chiaro, non ho aspiranti commissari da piazzare, né tanto meno intendo candidarmi io. Credo però che serva una figura assolutamente operativa e di garanzia, dotata di una struttura a cui possano dare il loro apporto anche magistrati, forze dell'ordine, enti di controllo, insomma tutto quello che serve per assicurare la tutela di due condizioni imprescindibili: con i lavori pubblici non si ruba un centesimo e non si danneggia l'ambiente. Ma per tutto il resto, basta con le inutili pastoie burocratiche, giustificate solo dal sospetto che dietro ogni cantiere ci sia sicuramente del malaffare o qualcuno che si arricchisce: di questo passo condanniamo l'Italia all'oblio».

Nella riunione del board, Zaia ne parlerà agli altri soci fondatori: «Credo proprio che capiranno subito cosa intendo, a iniziare dal sindaco Beppe Sala che è stato commissario di Expo Milano, per arrivare fino al ministro Vincenzo Spadafora, perché anche al Governo sarebbe utile avere un interlocutore unico e certo per tutte le opere olimpiche».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA PROMESSA DEL MINISTRO

Il bellunese Federico D'Inca (M5s):
«Il Governo rispetta gli impegni e dimostra di credere nella sfida che avrà ricadute per tutta Italia».

Il dibattito

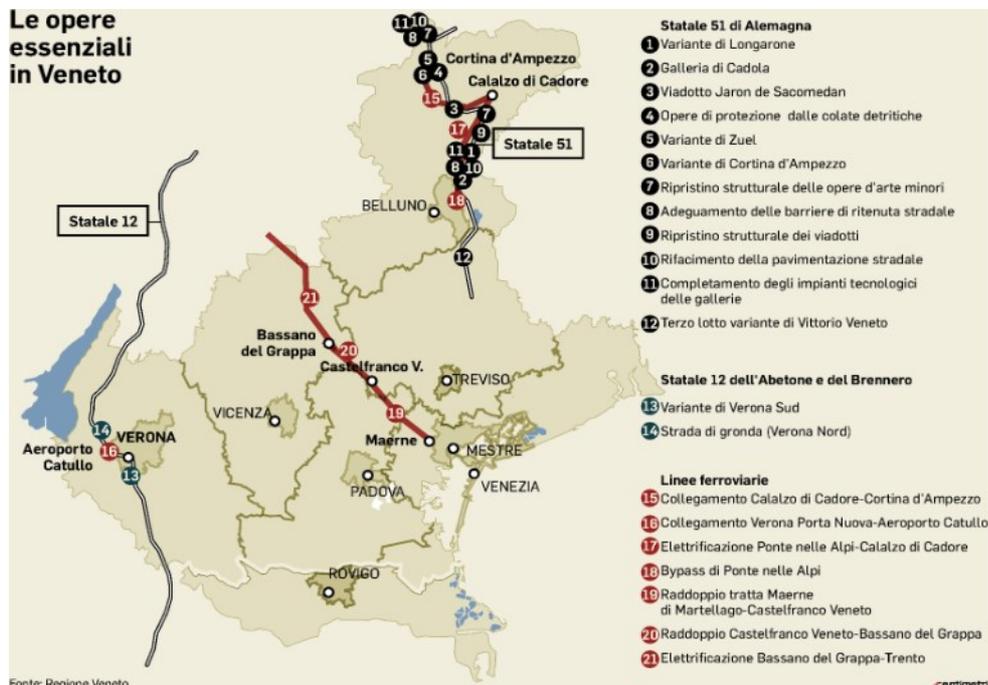


«Serve l'aeroporto molti arriveranno in elicottero»

«Se qualcuno accarezza l'idea di fare le Olimpiadi senza gli elicotteri è assolutamente fuori strada, una parte degli atleti arriverà proprio in elicottero. Ma dico che

dobbiamo pensare anche ad un'aviosuperficie. Non mi permetto di entrare nel dibattito locale su dove vada costruita ma sottolineo che il target dei vip, a cui dobbiamo puntare, non deve atterrare altrove per poi venire a Cortina. Deve atterrare in un posto bello, non in una discarica. Un'elisuperficie può e deve essere rispettosa dell'ambiente». Così il presidente della Regione, Luca Zaia, è intervenuto ieri sulla questione aeroporto a Cortina dopo che il primo cittadino Gianpietro Ghedina ha lanciato l'idea di un accordo con Dobbiaco o di una soluzione a sud, tra Acquabona e Pian Da Lago.

Le opere essenziali in Veneto



Calcio Padova Festa per i 110 anni, presentato il progetto



“Nuovo” Euganeo per il compleanno

STADIO II Padova festeggia i 110 anni col restauro dell'Euganeo. Cozza e Miola alle pagine VI e VII

Il compleanno del Padova

Ecco l'Euganeo: più posti e nuova curva

Presentati ieri a palazzo Moroni i rendering che mostrano come sarà lo stadio dopo l'intervento per avvicinare i tifosi al rettangolo di gioco

**IL SINDACO
SERGIO GIORDANI:
«ORA ATTENDIAMO
I PRIVATI PER FARE
ANCHE GLI ALTRI
DUE STRALCI»**

**L'ASSESSORE
DIEGO BONAVINA:
«CAPIENZA DI 28MILA
PER IL CALCIO
E DI OLTRE 42MILA
PER I CONCERTI»**

LA NOVITÀ

PADOVA La capienza aumenta. E sale a 28mila spettatori per il calcio. O addirittura a 42mila, in occasione dei concerti. Ma l'elemento caratterizzante sarà la nuova curva sud con 3mila 200 posti (a cui si aggiungono i 50 per i disabili), realizzata a sei metri dalla linea di porta, dotata di copertura in policarbonato trasparente e con i seggiolini che, grazie a un gioco di colori che suddividerà

due settori, disegneranno la data "1910", anno in cui è stato fondato il Calcio Padova. A ridosso sono previsti due palasport, uno per il basket e l'altro con una piastra polifunzionale per le attività di base. Sarà così, infatti, la versione rinnovata e ottimizzata dell'Euganeo, pronta per alla fine dell'estate 2021, 12 mesi dopo l'avvio del cantiere fissato per il prossimo primo settembre. I rendering, che mostrano dal campo come diventerà l'impianto di viale Nereo

Rocco al termine dell'intervento, sono stati presentati ieri a Palazzo Moroni dal sindaco Sergio



Giordani e dall'assessore allo Sport Diego Bonavina, entrambi con significativi precedenti biancoscudati, il primo come presidente e il secondo da giocatore. C'erano anche l'attuale numero uno della società, Daniele Boscolo Meneguolo, e l'amministratore delegato Alessandra Bianchi. I due corpi laterali alla curva dei tifosi locali resteranno invariati, mentre sopra il tunnel che porta agli spogliatoi verranno collocati un ristorante, una sala conferenze e il museo che racconterà la storia del Calcio Padova. Per la "tettoia", sopra la quale è previsto un maxi schermo, è stato scelto il policarbonato per evitare che geli la zona di campo sottostante. E se le partite si giocheranno in un contesto nuovo, anche i concerti avranno uno scenario diverso, in quanto il palco sarà posizionato dal lato nord e quindi la nuova curva sud diventerà la tribuna per gli appassionati di musica.

L'ELABORATO

Il futuro dell'impianto è suddiviso in tre step. Questo è il primo: è già pronto il progetto definitivo e nei prossimi giorni si comincerà a predisporre l'esecutivo, in modo da procedere poi con la gara d'appalto. Il costo è di 5 milioni e 800 mila euro, 2 finanziati dallo Stato con il bando-periferie, 3 dal Credito sportivo, mentre 800mila sono stati messi a disposizione dalla Fondazione Cariparo. Per le due tranches successive si ricorgerà all'intervento dei privati, con

la formula del project financing; riguardano in primis il rifacimento della curva nord, con 2mila posti, specularmente alla sud ma con annesso l'impianto per l'arrampicata, e poi lo spostamento del secondo anello della tribuna est sopra il campo: quest'ultima, infatti, con la sistemazione della curva sud, perderà dei posti.

«È una gran bella operazione - ha esordito Giordani - esteticamente efficace e che risponde a numerose esigenze: quelle del calcio, ma anche dell'attività di base. E in futuro l'Euganeo potrà disporre di un'ulteriore struttura indoor per altri sport. Non è facile oggi che un'amministrazione investa su uno stadio, ma l'abbiamo fatto, convinti degli effetti positivi e delle ricadute importanti che avrà per l'intera città. Per noi importante è fare le cose, non chiacchierare a vuoto. Nella fattispecie ci siamo mossi in un'ottica di valorizzazione globale dello sport, investendo con oculatazza, anche se una parte rilevante del finanziamento proviene da contributi ministeriali a fondo perduto». «Io - ha aggiunto il primo cittadino - non sono d'accordo con chi sostiene che l'Euganeo sia brutto, anzi ritengo che gli stadi di altri capoluoghi veneti siano peggiori. Questo progetto, poi, lo valorizza. Ora attendiamo l'intervento dei privati per gli altri due stralci e siamo disponibili a trovare soluzioni con loro. Certo, in futuro anche il calcio Padova potrebbe avere uno stadio di proprietà, e su

questo da parte nostra e della società c'è un interesse reciproco, ma intanto festeggiamo il nuovo Euganeo».

L'AUSPICIO

«Innanzitutto - ha esordito Bonavina - mi auguro che la capienza aumentata presto diventi insufficiente perché significherebbe che la squadra è arrivata ai massimi vertici. Oggi sono molto felice di fare questo dono al Calcio Padova nel giorno del suo compleanno. Considerato il budget a disposizione siamo riusciti a fare un ottimo progetto. C'era l'urgenza di chiudere le curve e quindi iniziamo dalla sud, ma per effettuare il medesimo intervento sulla nord, abbiamo già alcune cordate che hanno avanzato la loro candidatura, in cambio del via libera per costruire a ridosso l'impianto per l'arrampicata». «Sappiamo bene - ha proseguito il presidente Boscolo Meneguolo - che importanza abbia avere i tifosi a ridosso del campo, fattore che può cambiare le sorti delle partite. Considero questo il voucher di un regalo. La città se lo merita». Alessandra Bianchi ha concluso affermando che va avanti pure il progetto per "Padovanello", la cittadella sportiva su area comunale di cui potrebbero far parte nuovi 5-7 campi da gioco, una palestra, una foresteria e un centro medico. «A breve - ha assicurato - avremo delle novità».

Nicoletta Cozza



IN COMUNE Da sinistra Bonavina, Giordani e Boscolo Meneguolo alla presentazione del progetto



Accesso nord al traforo: «Una rotonda a Porta Cadore»

VITTORIO VENETO

Una rotonda per ridisegnare l'incrocio tra via Vallata e la statale Alemagna a Porta Cadore. La proposta dell'amministrazione Miatto è ora al vaglio di Anas. Martedì mattina il sindaco è andato a Mestre, nella sede veneta di Anas, per fare il punto sui lavori del traforo di Santa Augusta e soprattutto per fare delle richieste per mitigare quelle che saranno le ricadute sulla viabilità urbana del traforo una volta che verrà aperto. Ha sollecitato la realizzazione di una rotonda tra le vie Vittorio Emanuele II, Dalmazia e Carso per fluidificare il traffico vicino allo svincolo sud e - novità - ha chiesto anche una rotonda a nord, a Porta Cadore, per facilitare alle auto in arrivo dalla Vallata l'accesso al traforo in località La Sega.

L'INCONTRO CON ANAS

«Ho incontrato i vertici veneti di Anas per fare il punto sul cantiere e in particolare per porre l'accento sulle nostre richieste: le rotonde (una tra le vie Vittorio Emanuele II, Dalmazia e Carso e una tra le vie Cansiglio e De Nadai ndr) e la bretellina (da realizzare per collegare via Pinto alla zona industriale di San Giacomo ndr) - dice il sindaco Antonio Miatto - In quella sede ho fatto un'ulteriore richiesta: una rotonda all'uscita dalla Vallata, a Porta Cadore, per gestire il traffico diretto allo svincolo nord del traforo. Anas ha preso nota. E dopo aver interloquito con Ro-

ma, ci fornirà fra qualche settimana delle risposte alle nostre richieste».

SVINCOLO SUD

In attesa che venga realizzata la rotonda tra le vie Vittorio Emanuele II, Dalmazia e Carso il Comune ha confermato ad Anas che per i mezzi in uscita dallo svincolo sud del traforo sarà vietato svoltare a destra in via Carso, evitando così di lambire la Pieve di Sant'Andrea. Per auto e camion varrà l'obbligo di svoltare a sinistra, finendo così per ingolfare - almeno questo è quanto temuto nelle ore di punta - lo stop di via Carso con via Vittorio Emanuele II. Quanto alla richiesta di una rotonda a Porta Cadore, l'assessore Bruno Fasan commenta: «Quanto chiesto mi trova pienamente d'accordo, tanto che da consigliere di maggioranza all'epoca della presentazione del progetto del traforo avevo fatto proprio un'osservazione in merito. Chiaro che per fare una rotonda si dovrà fare degli espropri. Anche a Porta Cadore, come in via Carso, si rischia che le auto che arrivano dalla Vallata formino una lunga coda dovendo svoltare a sinistra per immettersi nella statale e raggiungere l'ingresso del traforo: per questo incrocio passa la maggior parte del traffico in entrata in città. E bisognerà - osserva Fasan - mettere in difficoltà chi vorrà comunque continuare a passare per Serravalle a traforo aperto, magari istituendo un senso unico alternato così da scoraggiarli».

C.B.



VIABILITÀ Due le rotonde chieste per gli accessi nord e sud del traforo



«Nuovo ospedale? Io ci credo»

► Francesco Calzavara, consigliere regionale ed ex sindaco di Jesolo, insiste per la nuova struttura ► «Se ne riparlerà dopo il voto in Regione: ci vogliono tra i 7 e i 10 anni. Sostituirebbe i due poli esistenti»

SAN DONÀ

Che fine ha fatto il nuovo ospedale? Lo scorso anno nel Sandonatese era sorto un vivace dibattito sull'ipotesi di accorpate le strutture di San Donà e Jesolo, puntando su un presidio sanitario comodamente raggiungibile, magari da realizzare a Caposile o Passarella, anche tenendo conto dell'ingresso di Cavallino nell'Ulss 4. Ma negli ultimi mesi sono stati annunciati investimenti importanti negli ospedali di Portogruaro e Jesolo, con garanzie del presidente della Regione Luca Zaia sul rafforzamento dei presidi. Il progetto sembrava dunque accantonato, ma Francesco Calzavara - consigliere regionale di maggioranza nella lista Zaia ed ex sindaco di Jesolo - ci crede ancora. «Dell'ospedale nuovo si riparlerà dopo le elezioni regionali di maggio - assicura Calzavara - Questo tema potrà essere ripreso e qualsiasi scelta dovrà essere adottata nella prossima legislatura, anche a causa dei tempi necessari per costruire il nuovo polo ospedaliero, che vanno dai sette ai dieci anni».

La Regione sta potenziando i presidi attuali: non si tratta di una scelta in contrasto con il nuovo ospedale?

«Portogruaro non si tocca e

viene potenziato con una visione di lungo periodo. L'ospedale nuovo, invece, andrebbe a razionalizzare le tre strutture dell'area sandonatese. Ma se occorrono una decina di anni per costruirlo è chiaro che in questo lasso di tempo vanno fatti investimenti negli ospedali esistenti. Bisogna trovare un equilibrio tra il mantenimento degli standard qualitativi dei servizi e il futuro della sanità nel Sandonatese».

Le parole di Zaia sull'assenza dell'ospedale nuovo nelle schede regionali avevano gelato le aspettative.

«È un aspetto tecnico. Ora è fuori discussione, non essendo inserito nelle schede, ma potranno essere modificate in futuro, in modo relativamente semplice. Una modifica così importante non può che passare attraverso una forte condivisione del territorio, che però non ho visto. Mi auguro che nei prossimi mesi dai sindaci di San Donà e Jesolo parta un documento condiviso, che sarebbe utile a chi li rappresenta in Regione. Credo che anche il vicepresidente Forcolin continui a crederci».

Un passaggio obbligatorio sarà anche la Conferenza dei sindaci?

«Sarebbe opportuno che la riflessione nascesse nella Confe-

renza con una certa priorità assegnata ai sindaci del Sandonatese. Un percorso da studiare per capire come razionalizzare le risorse e quali servizi implementare nel nuovo ospedale, anche per scongiurare il rischio che i sindaci del Portogruarese paralizzino il progetto».

Se si farà il nuovo ospedale, le strutture attuali di San Donà e Jesolo andrebbero smantellate?

«Sì. Si tratta di aree importanti dal punto di vista urbanistico. Per San Donà potrebbe esserci una vocazione residenziale, per Jesolo turistica. Serve riconsegnare un patrimonio alle due città, con un percorso sulle nuove destinazioni urbanistiche condiviso con la Regione. L'ospedale nuovo non è stata una boutade elettorale, proprio per questo non viene discusso in questi mesi, quando tutto rischia di essere mistificato. Ci crediamo e lo riprenderemo in mano. È un progetto serio di riorganizzazione sanitaria di un'area che per anni ha visto pochi investimenti. Nel frattempo i presidi devono essere mantenuti nelle migliori condizioni con investimenti oculati e una possibile proiezione che tenga conto della nuova struttura».

Davide De Bortoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«I RECENTI INVESTIMENTI NON PREGIUDICANO IL PROGETTO: E' CHIARO CHE NEL FRATTEMPO LE STRUTTURE DEVONO RESTARE EFFICIENTI»

APPELLO AI SINDACI

L'esponente della Lega auspica che il territorio si pronunci e dia indicazioni alla Regione





SAN DONA' Il piazzale davanti all'ospedale di San Donà. Nel fondo in alto, il consigliere regionale Francesco Calzavara

Mose, nuovi intoppi e ritardi Imprese al braccio di ferro

► Devis Rizzo (Kostruttiva): «Dopo il 12 novembre premier e ministri in città, ma le casse sono vuote» ► Stanziati altri 4,7 milioni per la movimentazione ma tempi lunghi. Slitta di 6 mesi la control room

LA MINACCIA DELLE AZIENDE DI BLOCCARE TUTTO SENZA PAGAMENTI DALLE ISTITUZIONI SOLO SILENZIO

LA GRANDE OPERA

VENEZIA «A questo punto vogliamo garanzie dalla politica romana. Se non arriveranno entro febbraio, le nostre imprese si fermeranno. E se ci fermiamo noi, si ferma tutta la macchina del Mose, anche le prove di sollevamento delle paratoie». È esplicito Devis Rizzo, il presidente di Kostruttiva, tra i firmati della lettera-ultimatum che il Comitato consultivo delle imprese del Consorzio Venezia Nuova ha spedito ieri agli amministratori straordinari, al provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone, al commissario straordinario Elisabetta Spitz, ma per conoscenza anche al Governo, ai prefetti di Venezia e Roma, ai sindaci di Venezia, Chioggia e Cavallino Treporti. Il problema è sempre la crisi di liquidità del Cvn, con le imprese che già avanzano soldi e ora rischiano di non essere pagate. Questione annosa.

SOLLEVAMENTI A RISCHIO

«Stavolta, però, è diverso - precisa Rizzo -. Dopo il 12 novembre erano piombati a Venezia tutti, dal premier Conte ai ministri vari, a chiederci di accelerare i lavori, a dare garanzie anche dal

punto di vista delle coperture finanziarie. Ma la settimana scorsa abbiamo scoperto dagli amministratori del Cvn che, ad oggi, la cassa è vuota. Qui non parliamo di finanziamenti: i soldi per il Mose sono stati tutti stanziati. Il problema è che da stanziamenti devono diventare cassa per essere spesi, per pagarci. Imprese che lavorano gratis non ce ne sono!». Ed ecco la minaccia di bloccare il lavoro. «Garantiremo solo il presidio del cantiere, ma fermeremo anche i servizi che stiamo offrendo». In particolare quegli affidamenti sottoscritti ad agosto che hanno individuato le «imprese di bocca». Kostruttiva, ad esempio, si occupa del Lido: sicurezza, guardiana, assistenza ai cantieri, 150mila euro al mese con una squadra di dieci operai a disposizione, indispensabili, in questa fase, per i test di sollevamento. «Senza di noi dovranno fermarsi». L'obiettivo delle imprese è Roma. «Noi siamo l'ultimo anello della catena, il Cvn il penultimo, alla fine c'è il Governo. Loro devono garantire».

REAZIONI PREOCCUPATE

Per il momento dai palazzi della politica romana non c'è voglia di commentare. Chi non si tira indietro è l'onorevole dem Nicola Pellicani: «Sono stupito e preoccupato. Mi sembra di rivedere il film di due anni fa, con il blocco dei lavori, che fui io a denunciare in Parlamento. Il Governo ha fatto i suoi passi. Ora va fatta chiarezza per mettere le imprese nella condizione di lavora-

re. Farò la mia parte. Serve un'attenzione continua, ci vorrebbe un ministro dedicato solo a Venezia». Molto preoccupata anche Roberta Nesto, laprima cittadina di Cavallino Treporti: «Auspico una presa in carico da parte dello Stato. Non possiamo permetterci di fermarci proprio ora che le cose si stavano sbloccando, dopo vent'anni difficili. Sarebbe un danno gravissimo».

SOLDI VIRTUALI

Certo la questione è complessa, legata alle regole della contabilità pubblica, con il paradosso di soldi sulla carta che non si possono spendere. Proprio ieri il Comitato tecnico del provveditorato ha approvato, con una serie di prescrizioni, un progetto del Cvn di movimentazione delle paratoie: 8 test per barriera quest'anno, un po' meno il prossimo, per un totale di 4 milioni di 700mila euro. Soldi, però, che non finiranno subito in cassa del Cvn. Serviranno altri passaggi in un meccanismo che si fonda sui cosiddetti sal, gli stati di avanzamento dei lavori, che negli ultimi anni sono andati a rilento. Lo stesso vale per i 3 milioni di un altro progetto del Cvn approvato ieri, per la manutenzione delle opere già completate a Chioggia. Soldi ancora virtuali, mentre slitta anche il termine per l'operatività della control room dell'Arseale. Il Cvn ha chiesto una proroga di sei mesi, approvata in Comitato. A questo punto la cabina di regia del Mose dovrebbe essere pronta per fine agosto.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





NUOVI RITARDI I test di sollevamento a Chioggia: a febbraio sono a rischio le nuove prove

Eraclea
Cinque milioni
per i danni
da maltempo

Eraclea prova a ripartire, prima di tutto dalla spiaggia devastata dal maltempo dell'autunno. Il commissario prefettizio Giuseppe Vivola ha fatto il punto della situazione in occasione della conferenza dei sindaci della costa veneta: oltre 5 milioni di euro di danni è il conto, pesantissimo, provocato dalle potenti mareggiate dello scorso novembre.

Babbo a pagina XVII

Danni da maltempo Eraclea ha bisogno di cinque milioni

►La stima è emersa per la prima volta ieri durante l'incontro con i sindaci della costa. Il commissario si appella alla Regione

GIUSEPPE VIVOLA:
«NELLE ULTIME
SETTIMANE ABBIAMO
ELABORATO UN
PRIMO BILANCIO,
MOLTO PESANTE»

I COSTI DI NOVEMBRE

Oltre 5 milioni di euro di danni. E' il conto, pesantissimo, provocato dalle potenti mareggiate dello scorso novembre, una stima emersa solo ieri. Eraclea attende il proprio destino e prova a ripartire. Prima di tutto dalla spiaggia, devastata dal maltempo dell'autunno. Il commissario prefettizio Giuseppe Vivola ha fatto il punto della situazione in occasione della conferenza dei sindaci della costa veneta che ieri, per la prima volta dopo il blitz anti-camorra dello scorso febbraio, si è riunita a Ca' Manetti.

SCELTA SIMBOLICA

Una scelta non casuale da parte di Pasqualino Codognotto, presidente della stessa Conferenza, che in questo modo ha inteso dare un forte segnale di vicinanza. E su questo fronte lo stesso com-

missario ha ribadito come l'attività del Comune non si sia mai fermata, illustrando anche per questo i danni registrati sull'arenile di Eraclea mare e nella frazione di Torre di Fine. «E' un bilancio pesante - ammette Vivola - nelle ultime settimane, con le segnalazioni degli operatori, abbiamo elaborato una prima stima che supera i 5 milioni di euro tra danni al patrimonio pubblico e a quello privato. Chiederemo dei fondi alla Regione e al Genio civile. Abbiamo fatto una sorta di pre-censimento per avere un primo quadro della situazione: quando la Regione pubblicherà le schede ufficiali, saranno inoltrate le richieste per i risarcimenti. A Eraclea mare abbiamo danni alla diga di contenimento in cemento, alla passeggiata a mare e anche ai gradoni. Altri danni sono stati segnalati alla darsena di Torre di Fine».

IL RIPASCIMENTO

E poi c'è la necessità di intervenire con un'opera di ripascimento per il ripristino della spiaggia. «Questo è un aspetto fondamentale - sottolinea il commissario - solo nel tratto centrale serviranno migliaia di metri cubi di sab-



bia con uno stanziamento specifico di almeno 200mila euro. Si tratta di interventi indispensabili per garantire la regolarità della stagione».

Anche per questo Eraclea chiede di non perdere tempo e di agire il prima possibile. E con lo stesso obiettivo il commissario martedì scorso ha incontrato gli operatori balneari. «Stiamo già programmando - dice Vivola - le attività per la prossima estate. Abbiamo deciso di organizzare un grande evento sulla spiaggia, un concerto di musica classica che si terrà direttamente sull'arenile. Nei prossimi mesi proseguirà anche la promozione internazionale della città, che continuerà a partecipare alle fiere europee con il progetto "Venice Sands" nel quale Eraclea ha un proprio spazio espositivo».

I PROSSIMI PASSI

Vivola ha poi ribadito come, nonostante le inevitabili difficoltà degli ultimi mesi, la macchina amministrativa sia sempre rimasta in funzione. «In tutti questi mesi - ha spiegato il commissario - non ci siamo mai fermati, abbiamo fatto diversi provvedimenti e l'attività è sempre continuata. La riunione della conferenza dei sindaci è l'ulteriore conferma, ma in questi mesi, per esempio, sono proseguiti anche gli interventi previsti nel piano triennale delle opere pubbliche. Eraclea nonostante tutto non si è mai fermata».

E anche per questo ora si attende la decisione del Consiglio dei ministri. Per febbraio verrà infatti deciso se sciogliere il Comune per mafia, primo caso nel Veneto. Il ministro dell'Interno Luciana Lamorgese relazionerà al Consiglio dei Ministri che, nel caso in cui decidesse di procedere con lo scioglimento, dovrà presentare una richiesta al presidente della Repubblica, al quale poi spetterà il compito di firmare il decreto. In quel caso sarebbero nominati tre nuovi commissari straordinari che amministrerebbero il Comune per un periodo massimo di 24 mesi.

Giuseppe Babbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PRESIDENTE E COMMISSARIO Pasqualino Codognotto (a sinistra) e il commissario di Eraclea Giuseppe Vivola



FOTO DI GRUPPO I sindaci presenti ieri a Eraclea

Foto Vinicio Scortegagna

Affitti brevi, rinvio con polemica a Roma Ma il Comune preme

► Pellicani (Pd) ritira l'emendamento che non piace a Italia Viva: «Decide il Governo»

► Ca' Farsetti: «Da tempo chiediamo che il tema sia affrontato, ora si decida»

LA NORMA INSERITA E POI REVOCATA DAL "MILLEPROROGHE" PREVEDEVA L'OBBLIGO DI ATTIVITA' IMPRENDITORIALE

IL DEPUTATO DEM VENEZIANO: «VOLEVO ALMENO GETTARE IL SASSO ORA C'E' L'IMPEGNO DELL'ESECUTIVO»

IL DIBATTITO

VENEZIA Distinguere attività imprenditoriale e non, con limiti di tre camere anche in diversi immobili come discriminante se sia necessario dotarsi di partita Iva o meno. Oltre a questo, c'è anche la possibilità (e non l'obbligo) per il Comune di consentire le locazioni turistiche su licenza, stabilendone il numero, i criteri e la durata per l'assegnazione.

Sono queste le principali proposte incluse nell'emendamento che il deputato del Pd Nicola Pellicani ha ritirato, dopo la bagarre in Parlamento con l'opposizione di Italia Viva in maggioranza, ma che è servito per iniziare un dibattito all'interno del Governo sullo spinoso tema della gestione dei flussi turistici. E sarà proprio il Governo, ha annunciato Pellicani, ad affrontare la questione.

PALLA AL GOVERNO

«L'esecutivo - aggiunge Pellicani - si è impegnato, e lo ribadirà anche in aula al momento della discussione del Milleproroghe, a riprendere i contenuti dell'emendamento all'interno del Collegato alla Legge di Bilancio sul turismo - una proposta di legge che i vari Ministri hanno facoltà di presentare dopo l'approvazione del Bilancio en-

tro il 31 gennaio 2020».

Pellicani ha quindi commentato: «Lasciare l'emendamento all'interno del Milleproroghe sarebbe stata una forzatura, ne sono consapevole, ma almeno si è iniziato a parlare e ad agire in questo senso, volevo gettare il sasso nello stagno».

Il deputato spiega che, anche grazie alla sua proposta, il tema è sul banco di discussione e gli effetti che avrà sulla città, sebbene siano tutti da vedere, potrebbero essere già ipotizzabili: «Dipende da cosa verrà deciso, però ad esempio il Comune potrà, non dovrà, stabilire un tetto massimo di giorni in cui fare affittanza turistica per l'anno. La legge stabilirà anche il limite massimo, vedremo quanto, forse tre o quattro camere dedicate alla locazione turistica, considerando che oltre le sei si diventa hotel». Un altro nodo è quello della cedolare secca: «Attualmente chi affitta così paga una cedolare secca, ma qualsiasi professionista che invece apre la partita Iva paga quasi il doppio delle tasse, quindi è importante definire l'attività professionale da quella che non lo è. Poi, sarà il Comune a poter creare incentivi a residenti, studenti. L'importante è regolamentare il fenomeno che sta spopolando la città, se poi il mio Governo non farà nulla, sarò il primo a



dannarmi. Non si può fare di Venezia una rendita fondiaria».

LA RICHIESTA DEL COMUNE

Tuttavia dal Comune arriva la richiesta di approntare al più presto gli strumenti normativi per regolamentare il settore. L'assessore comunale al turismo, Paola Mar, spiega che da tempo l'amministrazione chiede al Governo centrale di prendere decisioni: «Il tema delle locazioni turistiche è da sempre importante - osserva - ne abbiamo parlato anche nel corso dell'incontro avvenuto con i commissari dell'Unesco. Già il 30 ottobre 2017 avevo ribadito

la necessità di portare alla luce il problema e due settimane fa la consigliera Giorgia Pea ha fatto una mozione sul tema». Per quanto riguarda l'incontro con i commissari è stato spiegato il problema legato alle affittanze nello specifico: «Nel piacevole confronto si è parlato chiaro, abbiamo chiarito a loro quanto è più redditizio affittare a turisti che non a residenti o studenti. Ad esempio, se faccio un contratto da mille euro al mese a residenti, ma dai turisti ne ricavo 3mila, è chiaro che in quattro mesi incasso quanto un anno. E questo ha ripercussioni evidenti».

Sugli effetti che l'eventuale Legge potrebbe avere, Mar si è detta cauta: «Si tratta di un problema mondiale, abbiamo un deputato che ha recepito ciò su cui stiamo lavorando, ma la ricaduta è da considerare. Il lavoro da impostare sarà diverso, tutti i centri storici sono sottoposti a pressione turistica, è importante che si renda nota la specificità di Venezia». Quindi in termini pratici si vedrà: «Ci saranno sicuramente ragionamenti da fare ad esempio sui giorni disponibili, ma saranno successivi», ha continuato l'assessore. (t.borz.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROBLEMA Turisti con le valigie a San Marco in cerca di un alloggio. In città è boom di affitti turistici

Sabbia e stop ai canoni, le richieste alla Regione

ERACLEA

«Ci è sembrato doveroso riprendere i nostri appuntamenti da Eraclea, la presenza di tutti i sindaci della costa veneta rappresenta un segnale di vicinanza concreta». Così il presidente della conferenza dei sindaci della costa veneta, Pasqualino Codognotto, ieri ha spiegato la scelta di organizzare a Ca' Manetti la Conferenza dei primi cittadini. A ritrovarsi sono stati gli amministratori di San Michele al Tagliamento, Caorle, Eraclea, Jesolo, Cavallino-Treporti, Chioggia, Rosolina, Porto Tolle e Porto Viro che, oltre a esprimere vicinanza all'ente, hanno fatto la conta dei danni provocati dalle mareggiate dello scorso novembre e illustrato le richieste già inoltrate alla Regione. «Lo scorso novembre - ha detto sempre Codognotto - abbiamo vissuto la tempesta Vaia del litorale: ci sono spiagge che sono state completamente cancellate. La stima dei danni è pesantissima, arriviamo a 60 milioni».

I danni, di fatto, si sono registrati ovunque. E per questo i sindaci si aspettano una risposta in tempi rapidi dalla Regione e dal Governo. «Oggi stiamo registrando le prime prenotazioni per l'estate 2020 - prosegue il sindaco di San Michele - : la prima azione da intraprendere è quella di ripristinare gli arenili. E in questo senso attendia-

mo delle certezze». Poi ci sono altre richieste inoltrate alla Regione. «Abbiamo proposto - dice sempre Codognotto - la sospensione per almeno due anni dei canoni demaniali affinché gli operatori non abbiano questa incombenza. Ma anche di poter aumentare da 20 a 50 mila metri cubi la sabbia che si può spostare da una parte all'altra della spiaggia per favorire i ripascimenti, e poi di considerare il legno spiaggiato non come un rifiuto speciale ma come biomassa. Per l'ultima richiesta abbiamo già avuto una risposta positiva, le altre per il momento sono ancora in sospeso. In particolare siamo consapevoli che la questione dei canoni demaniali è delicata, però vale la pena ricordare che di quanto viene versato dai privati, ai Comuni e alla Regione rimane solo il 5%: riteniamo che il Governo debba avere un'attenzione maggiore su questo argomento». In sospeso anche la questione delle opere di difesa, soprattutto con la possibilità di affrontare la tematica con progetti comuni per tutta la costa. «Quattro anni fa - conclude il presidente della Conferenza - la Regione ha presentato uno studio che prevedeva interventi specifici per ogni località. Ora bisogna capire se questo studio è ancora valido o se deve essere aggiornato, anche in considerazione dell'aumento degli eventi eccezionali». (g.bab)



**I SINDACI
DEL LITORALE
ALLE PRESE
CON I DANNI
DA MALTEMPO**
**I danni da
mareggiata**



Gli albergatori

«Centri storici stravolti, serve una legge come in Europa»

VENEZIA Un parere positivo da parte dell'Associazione Veneziana Albergatori all'emendamento presentato dall'onorevole Nicola Pellicani, ora ritirato, che certamente andava nella direzione di regolamentare un settore che ha bisogno di avere paletti e regole.

«Nessuno vuole limitare il diritto alla proprietà privata e quindi anche quello di affittare il proprio appartamento come locazione breve - è la posizione del direttore di Ava Claudio Scarpa - ma contemporaneamente va preso atto dello stravolgimento dei centri storici di tutte città turistiche a livello internazionale, che soffrono dello stesso male».

«Quasi tutte le grandi città europee, infatti - prosegue Scarpa - hanno provveduto a legiferare in senso restrittivo, non bisogna arrivare al punto di vietare le locazioni, ma è ora di trovarsi tutti, da cittadini, attorno a un tavolo, per fissare dei paletti condivisi».

Scarpa ammette che anche tra i propri associati ci siano persone che mettono a reddito le proprietà con gli affitti turistici, ma sottolinea che va messo un freno che deve essere fissato in modo condiviso.

«Non diamo la colpa dello spopolamento alle locazioni, ma è necessario che ci siano delle norme chiare e condivise, bisogna discutere insieme. Questo discorso dunque vale per tutti coloro che "affittano letti". L'obiettivo secondo noi è che devono avere una tassazione equivalente, non ci possono essere delle categorie che vengono agevolate rispetto ad altre, come avviene attualmente. Chiediamo che a Venezia e in altre città vengano messi paletti che consentano di tutelare la residenzialità. Ne va della perdita del tessuto sociale della nostra città».



Claudio Scarpa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I b&b

«No ai vincoli alle case vacanze ma agevolazioni ai residenti»

VENEZIA Silvia Boselli, vicepresidente regionale Abbav, l'associazione che raggruppa circa 500 soci che affittano le proprie abitazioni ai turisti, è categorica.

«Il problema non sono tanto i vincoli da porre alle locazioni turistiche, ma le agevolazioni da dare alle locazioni residenziali.

Se si vuole tutelare la residenzialità ed evitare lo spopolamento bisogna incentivare i proprietari che sono intenzionati a mettere sul mercato i propri appartamenti: a volte è antieconomico. Se le tasse e le spese sono superiori ai ricavi, come in certi casi di locazioni a canone concordato, è evidente che uno sceglie la strada più redditizia. In uno studio, abbiamo calcolato che in alcuni casi si arriva addirittura a una perdita fino al 6 per cento, calcolata sul capitale, affittando a residenti. Solo a livello economico, per non parlare poi della difficoltà nel rientrare in possesso del proprio bene e del rischio che l'inquilino possa provocare danni all'abitazione, che sono difficilmente recuperabili.

Se ci fossero delle condizioni più vantaggiose, invece, sarebbe molto più semplice per tutti l'affittanza residenziale. E gli affitti a canone libero non danno garanzie maggiori.

Abbiamo l'impressione che la politica voglia spostare l'attenzione: bisogna puntare a un'edilizia pubblica gestita in modo diverso, ci sono ancora centinaia di appartamenti sfitti o da restaurare che potrebbero essere assegnati a veneziani. Invece sembra che il male di tutto siano le locazioni turistiche. C'è un occhio di riguardo alle strutture alberghiere, con la scusa che creano posti di lavoro. Invece chi lavora con le locazioni turistiche non rappresenta un posto di lavoro da tutelare altrettanto?»



Silvia Boselli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CORNEDO. L'esposto del consigliere Guarda

«Pedemontana, i dubbi sui lavori alle Poscole»

«Le due voragini che si sono aperte fanno temere conseguenze anche per una famiglia. Indaghi la procura»

«La procura indaghi sulle voragini che si sono aperte a Cornedo durante i lavori per la Pedemontana». Lo chiede il consigliere regionale Cristina Guarda, del Coordinamento Veneto 2020, che ha depositato in tribunale un esposto relativo «agli effetti collaterali relativi ai lavori. «Credo che - osserva Guarda - la Regione su questa vicenda debba comportarsi più da istituzione vicina ai cittadini. E, invece, si ha l'impressione che Luca Zaia sia distratto ed ogni tanto occorra rinfrescargli la memoria sul ruolo che deve avere di controllore. Se non controlla la Regione siamo sicuri che si muoverà la procura a cui abbiamo consegnato una serie di documenti relativi alla Pedemontana, la strada a pedaggio più costosa della storia del Veneto, che purtroppo ha già visto durante la fase di realizzazione un operaio morto, un tunnel ed alcune canaline pensili crollare e delle voragini aprirsi nel terreno». L'esposto è correlato da foto e video da cui emergerebbero una serie di incongruenze che potrebbero far ipotizzare al pm «una serie di false affermazioni da parte di incaricati di pubblico servizio». In particolare, sui crolli in un'area tutelata come le Poscole e sui lavori sotto ad un'abitazione. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il consigliere Cristina Guarda



LAVORO E RETRIBUZIONI

Stipendi, Padova scala posti ma resta alle spalle di Rovigo

Nella classifica nazionale della remunerazione annua lorda siamo al 27° posto In Europa un italiano guadagna in media 10.900 euro in meno di un tedesco

Valerio (Confapi):
«Salari frenati da gap tecnologico e mercato del lavoro ipertutelato»

PADOVA. A Rovigo si guadagna più di Padova. Dai dati del “Jp Salary Outlook” forniti dall’osservatorio JobPricing e incrociati da Fabbrica Padova, centro studi di Confapi, con quelli di Ocse e Istat, emerge come il ral (remunerazione annua lorda) di un padovano sia inferiore a quello di un rodigino. Se nella città del Santo il ral è di 29.191 euro, a Rovigo è di 29.233, mentre a Verona si sale addirittura a 30.103 euro, superando la media dell’intero paese pari a 29.601 euro. Sono comunque tutte al Nord le retribuzioni più alte, che però non reggono sempre il confronto con le big europee. Milano resta in prima posizione: grazie ad un ral di 33.948 euro il capoluogo lombardo stacca di quasi duemila euro la seconda in classifica, che è Bolzano con 32.088). Padova è 27°, ma è comunque risalita di dieci posizioni rispetto allo scorso anno. Trattandosi di remunerazione annua lorda, è ovvio

che vanno scalate le trattenute previdenziali di Inps a carico del lavoratore (circa il 9,19%) e le ritenute fiscali Irpef, addizionale regionale e comunale, oltre alle eventuali detrazioni. Partendo quindi dalla base di 29.191 euro lordi, ad un padovano restano in tasca in media poco meno di 21 mila euro. Cifra che ad un’azienda costa quindi circa 40.000 euro all’anno.

INEUROPA

Con una retribuzione lorda media pari a 29.601 euro l’Italia si posiziona al 9° posto su 17 nella classifica dei salari nella zona Euro, sotto la Francia e sopra la Spagna. Un lavoratore italiano guadagna in un anno 10.900 euro lordi in meno di uno tedesco e 8.700 euro in meno di uno francese. In Lussemburgo la retribuzione media è oltre il doppio di quella italiana (64.595 euro). Tra le regioni il Veneto è al 7° posto (29.473 euro), in una graduatoria guidata da Lombardia e Trentino con un reddito annuo lordo rispettivamente di 31.472 e 31.136 euro. Sul terzo gradino del po-

dio il Lazio, trainato da Roma, che supera l’Emilia-Romagna, quarta. Prima del Veneto ci sono anche Liguria e Piemonte, mentre in coda figurano Calabria e Basilicata.

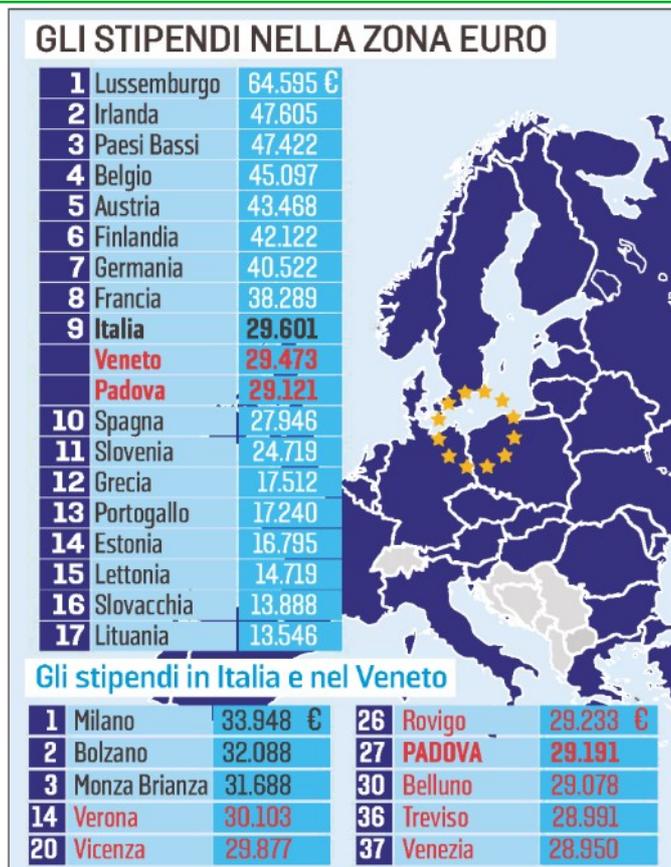
PRODUTTIVITÀ

«È evidente che bisogna capire quali sono i nostri competitors anche in tema di retribuzioni, se Germania e Francia o i paesi dell’Est Europa», commenta Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova. «Di sicuro c’è tanta strada da fare e allargare la prospettiva, perché la questione stipendi è legata a doppio filo a un altro tema non più eludibile, quello della produttività, intesa come valore aggiunto attribuibile al progresso tecnico e ai miglioramenti nella conoscenza e nell’efficienza dei processi produttivi: a riguardo, l’Italia è ferma dall’inizio degli anni 2000. La crescita della produttività si ottiene riducendo il gap tecnologico e smuovendo un mercato del lavoro immobile e ipertutelato, fattori che frenano la crescita delle imprese e i salari». —

Luca Preziosi

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PRIMA ARCELLA

Poliambulatorio S. Polo rileva l'area Bedeschi Via alla riqualificazione

Presentato un progetto per ampliare la struttura sanitaria
L'Arcella guadagnerà 50 posti auto e un giardino pubblico

ARCELLA. I titolari della Casa di cura Arcella, che oggi si chiama Poliambulatorio San Polo, Luca e Pietro Rubaltelli, hanno acquisito, in via Tiziano Aspetti ma con entrata anche in viale Arcella, l'area ex Bedeschi. Ossia gli spazi limitrofi, abbandonati da oltre vent'anni, occupati dall'azienda meccanica, guidata dall'imprenditore Guglielmo Bedeschi, che attualmente si trova a Limena ed è specializzata nella produzione di macchinari industriali e gru portuali.

L'area in questione si trova sull'ato Sudest dell'attuale casa di cura, dove, da anni, è direttore sanitario Enrico Trevisi. In pratica è la superficie appena dopo il parcheggio interno del poliambulatorio. Nelle ultime settimane i Rubaltelli, nipoti del nonno Enrico, che l'aprì nel 1925 dopo

essersi spostato da San Polo d'Enza (Reggio Emilia) a Padova, hanno presentato un progetto di massima al settore edilizia produttiva.

Almeno per il momento si tratta di un progetto (firmato dall'architetto Gastone Bonaldo) che prevede una cubatura limitata e che, in base ad una perequazione urbanistica ancora da definire, prevede un "regalo" al Comune di 50 posti-auto oltre a quelli già esistenti e un giardino pubblico a disposizione degli abitanti che vivono e lavorano in prima Arcella.

In sintesi il Poliambulatorio (c'è anche un centro benessere), verrà ampliato, con nuovi reparti, su gran parte dell'area Bedeschi, mentre il resto degli spazi diventerà di uso pubblico. «È un bel progetto che andrà a riqualificare una fetta di prima

Arcella», osserva l'assessore Bressa. «Il percorso edilizio potrà essere seguito dal Suap (Sportello unico delle attività produttive)».

La notizia è stata accolta con soddisfazione dai residenti e dai negozianti del quartiere. In particolare da Daniele Trover, contitolare della limitrofa officina di rettificazione, Carla Tonello, titolare dell'Angolo della Biancheria, e da Loris Gialain, gestore di un'autoscuola. «Finalmente una bella notizia», sottolinea quest'ultimo. «Ancora oggi è una vera tristezza osservare l'area Bedeschi in stato di abbandono. A tutti noi fa tanto piacere che sia stata acquisita dai titolari della Casa di cura, rimasta una delle poche eccellenze di questo tormentato quartiere».—

Felice Paduano





Due immagini dell'ex area Bedeschi e, a destra, il Poliambulatorio S. Polo

(FOTOBIANCHI)

110 ANNI DEI BIANCOSCUDATI

Un Euganeo tutto nuovo è il regalo per il Padova

Il restyling dello stadio parte dalla curva Sud, sarà più alta per 3.200 tifosi. Pronta nell'autunno 2021



La festa per celebrare i 110 anni del Calcio Padova si è conclusa ieri sera in Prato della Valle dopo l'anteprima nella piazze con i brindisi e il taglio della torta

Lo stadio Euganeo si rifà le curve la capienza scende a 28 mila posti

Progetto modificato: la Sud è più alta per tenere 3.200 tifosi
L'assessore Bonavina: «Sarà pronta nell'autunno 2021»

Dopo il primo stralcio da 5,8 milioni di euro si penserà alla Nord e ad allungare le tribune

Claudio Malfitano

PADOVA. Piace alla sinistra perché c'è un investimento sullo sport di base. Piace alla destra e ai "calciofilo" perché di questi tempi è rarissimo che un'amministrazione possa investire in uno stadio. Piace per-

sino ai tifosi, ammansiti con l'anteprima *social* dei rendering di una fotografatissima curva strabordante di coreografie biancoscudate.

È il sottile equilibrio che ha permesso al progetto di restyling dello stadio Euganeo di concretizzarsi. Era l'impianto «meno sexy» d'Italia, secondo una fortunata definizione coniata dal compianto giornalista sportivo Everardo Dalla Noce quando gli mancava una curva. Tra poco, come dal chi-

rurgo estetico, le curve nuove saranno ben due. E poco importa se la capienza complessivamente scende a 28 mila posti: «Nella storia dell'Euganeo solo in due occasioni si sono superati i 20 mila spettatori», osserva il *king maker* dell'operazione, l'assessore allo sport Diego Bonavina.

CURVA SUDE PALASPORT

Non sarà uno stadio solo per lo sport: per i concerti, infatti, la capienza sale a 42 mila con-

tando anche il prato. Il numero giusto per ospitare anche le rockstar internazionali.

Rispetto al primo progetto, presentato nel dicembre 2017, i cambiamenti principali sono nella curva sud. È più alta e stretta, a 6 metri dal campo: la capienza è salita a 3.200 posti, più 50 per i disabili. C'è un gioco di colori con i seggiolini che permette di formare la scritta in bianco e rosso "1910", anno di nascita della società biancoscudata. Nei corpi laterali (che congiungono la curva alle tribune, "tagliando" le parti estreme delle gradinate superiori) troveranno spazio i servizi igienici e un bar. Sopra, nel tunnel, ci sarà lo spazio per un ristorante e per i locali del Calcio Padova Museum. La copertura garantisce protezione a tutta la curva e permette l'inserimento di un maxi-schermo: è realizzata in policarbonato trasparente per lasciar passare d'inverno i raggi del sole (vista l'esposizione a sud) e assicurare che

il terreno di gioco non congeli.

Dietro restano i due nuovi palazzetti dello sport programmati: uno dedicato al basket e l'altro con una piastra polifunzionale (abbandonata definitivamente l'idea del pattinodromo), ciascuno con una tribuna da mille posti ricavata dalla precedente curva sud.

GLI STRALCI SUCCESSIVI

Il progetto definitivo, già presentato e approvato dal Coni, prevede però altri due stralci oltre la nuova curva sud. Il secondo riguarda la nord: anche questa sarà rifatta ma con capienza minore, 2 mila posti. Sarà un po' più lontana dal campo perché si lascerà una decina di metri per il palco usato per i concerti. La curva nord avrà alle spalle anche una palestra di arrampicata.

Poi il terzo stralcio con la previsione che il secondo anello delle tribune dell'Euganeo si allunghi fino a ridosso del campo, magari interrando le panchine. «Ma voglio essere

chiaro: la seconda e la terza fase possono essere realizzate solo con contributi privati», osserva Bonavina.

PRONTO IN AUTUNNO 2021

Per il primo stralcio, invece, il Comune ha usufruito di 2 milioni a fondo perduto del bando Sport Periferie, più un mutuo di 3 milioni a tasso agevolato da parte del Credito sportivo e un contributo di 800 mila euro della Fondazione Cariparo. Totale: 5,8 milioni. «Ora entriamo nella fase di progettazione esecutiva e poi la gara d'appalto. I lavori inizieranno a settembre e dureranno un anno», spiega ancora l'assessore allo sport.

«È un progetto straordinario, con un'ottica di valorizzazione globale dello sport – commenta a fine presentazione il sindaco Sergio Giordani – Piaccia o non piaccia, pur con qualche errore, questa è l'amministrazione del fare». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CRITICHE DALL'OPPOSIZIONE

«Idee sconclusionate con 4 diverse soluzioni»

«Avremo uno stadio con quattro lati e ben tre configurazioni estetiche». È un giudizio nettamente negativo quello del vicepresidente di minoranza del consiglio comunale Ubaldo Lonardi che sulla progettazione definitiva del nuovo Euganeo esprime seri dubbi: «Ci saranno le configurazioni longitudinali già esistenti delle tribune Est ed Ovest e la struttura ad arco della nuova curva Sud riservata agli ultras. Per la quarta curva, la Nord, non si sa quale sarà la configurazione riservata alle tifoserie ospiti», dice commentando i rendering (nelle foto sopra e qui a sinistra). «È uno stadio nato male che finisce anche peggio, che lascia sempre lontane le tribune principali Est e Ovest e che con l'invasività dell'intervento proposto ora, impedirà in futuro soluzioni che si sarebbero potute perseguire già oggi, come il prolungamento fino a bordo campo delle tribune superiori. Soluzione che avevo proposto già un anno fa e che avrebbe consentito di ricavare nello spazio sottostante tutte le palestre utili», conclude Lonardi attaccando l'assessore Diego Bonavina (nella foto in basso a fianco alla sua foto da giocatore).



PORCIA

Il mercato immobiliare è fermo I prezzi sono “bloccati” al 2018

I dati della Federazione degli agenti e mediatori: stabile il capoluogo, giù le frazioni
Per il nuovo non si superano i 1.900 euro al metro quadrato, 1.300 per l'usato

**L'affitto in centro
non supera i 600 euro
Meno esborsi a Palse,
Rorai e Talponedo**

Donatella Schettini

PORCIA. Anche a Porcia nell'ultimo anno i prezzi degli immobili sono rimasti invariati: sia per la vendita che per l'affitto sono sempre gli stessi degli ultimi dodici mesi, mentre negli anni scorsi soprattutto nelle frazioni i prezzi avevano rilevato un aumento.

È quanto contenuto nel borsino immobiliare Fimaa (Federazione italiana mediatori agenti d'affari) per gli anni 2019-2020 che registra l'andamento immobiliare in provincia, con i prezzi per ogni singola realtà. Un documento utile per capire l'andamento di acquisto e affitti di case e negozi. Per chi volesse risparmiare il consiglio rimane come sempre quello rivolgersi all'usato sia per le case che per uffici e negozio.

Per comprare un appartamento o un locale commerciale nuovo si può spendere da 1.750 a 1.900 euro al metro quadrato in centro a Porcia. Spostandosi in periferia, ovviamente i prezzi scendono: a Sant'Antonio si va da 1.500 a 1.700 e scendono progressivamente a Rorai Piccolo dove si va tra 1.400 e 1.650. Nelle frazioni di Palse e Talponedo i prezzi oscillano tra i 1.300 e i 1.500 euro al metro quadrato.

Questo per il nuovo mentre per gli immobili usati in centro che sono più convenienti: a Porcia i prezzi variano da 700 a 1.300 al metro quadrato.

Uffici e negozi che in città costano di più rispetto ad al-

tri paesi dell'hinterland pordenonese. Un ufficio nuovo in centro città costa da 1.750 a 1.900 euro al metro quadrato (a Cordenons ad esempio si va dai 1.500 ai 1.600 euro al metro quadrato). Il locale usato varia dai mille ai 1.250 euro al metro quadrato.

Per quanto riguarda i negozi anche in questo caso Porcia registra prezzi più alti rispetto ad altre realtà del circondario: un negozio nuovo in città può costare dai 1.800 ai 2.200 euro al metro quadrato.

Decisamente più convenienti, com'è ovvio, i negozi già usati dove si può spendere in una forbice che va tra i mille e i 1.400 euro al metro quadrato.

Capitolo affitti. Un appartamento nuovo non arredato in centro può avere un canone dai 500 ai 600 euro di affitto al mese. Si spende meno in periferia dove il canone di locazione per un usato può scendere alla forbice tra i 400 e i 450 euro al mese. Per quanto riguarda miniappartamenti e monolocali nella zona periferica della città Sant'Antonio registra prezzi più alti: si può spendere da 380 a 450 euro per un miniappartamento. Costa meno, invece a Rorai Piccolo, Palse e Talponedo.

Prezzi che sono rimasti invariati, che non hanno registrato variazioni significative negli ultimi dodici mesi, mentre in precedenza avevano visto un lieve aumento delle valutazioni degli immobili situati nelle frazioni di Sant'Antonio, Palse e Talponedo e Rorai Piccolo. —





I muri tappezzati dagli annunci di compravendita e affitto

LA RIUNIONE

Mose, nuovo sopralluogo ma nessuna decisione

Chi paga gli «extracosti del Mose?». Le prove di sollevamento delle paratoie che si è deciso debbano essere intensificate e anticipate? E chi riparerà la conca di Malamocco, distrutta alla prima mareggiata e ancora

«aperta alle maree»? Due interrogativi che ieri il Comitato tecnico del Provveditorato non ha risolto. Due ore di discussione, alla presenza della commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz. PAGINE 2 E 3

Riecco la commissaria Sopralluogo al Lido e riunione sul Mose

Ma restano due questioni aperte: chi pagherà le movimentazioni delle paratoie e la loro manutenzione. E come si fa a riparare la conca, distrutta dal 2015

Il nodo dei poteri E 200 milioni da trovare per il 2020
Alberto Vitucci

VENEZIA Chi paga gli «extracosti del Mose?». Le prove di sollevamento delle paratoie che si è deciso debbano essere intensificate e anticipate? E chi riparerà la conca di Malamocco, distrutta alla prima mareggiata e ancora «aperta alle maree»? Due interrogativi che ieri il Comitato tecnico del Provveditorato non ha risolto. Due ore di discussione, alla presenza della commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz. Alla fine il rinvio per «acquisire nuovi elementi».

ISOLDI

Fattore non secondario per il rispetto del cronoprogramma del Mose stabilito in Prefettura qualche giorno fa. «Entro giugno le paratoie saranno pronte per l'emergenza», la conclusione. Per quella data, hanno assicurato gli ingegneri del Consorzio, «saranno pronti gli impianti, i compressori e i generatori di emergenza, saranno anche formate le

squadre di Pronto intervento». Ma chi paga? Il nodo è stabilire se quei costi facciano parte della conclusione dei lavori (dunque a carico del Consorzio Venezia Nuova) oppure della fase di avviamento, dunque a carico dello Stato-Provveditorato. Contenzioso non risolto. Si tratta di almeno 200 milioni di costi aggiuntivi per il 2020. Un singolo sollevamento, come quello dei giorni scorsi a San Nicolò di Lido, costa intorno ai 90 mila euro.

CONCA

La conca di navigazione di Malamocco è lo «scandalo nello scandalo». Grande opera definita indispensabile «per separare le esigenze della portualità da quelle della salvaguardia»: 330 milioni di euro e un progetto nato male. Troppo piccola per le navi di ultima generazione. Danneggiata dal maltempo nel 2015, con la rottura della porta. Adesso il Consorzio è in causa per danni con le imprese che l'avevano costruita, la romana Glf Fincosit.

E ha deciso di ripararla. Ma anche qui ieri non si è deciso se affidare i lavori alla Sacaim o alla Cimolai.



CHIOGGIA

Si è affrontato anche il problema dei «sollevamenti» e della manutenzione della bocca di porto di Chioggia. Costo circa 3 milioni di euro.

SOPRALLUOGHI

La commissaria Spitz aveva disertato l'ultima riunione convocata dal prefetto sulla «Cabina di coordinamento», con qualche polemica con il sindaco Brugnaro. Un organismo che dovrebbe informare i cittadini sullo stato dei lavori di salvaguardia, a cominciare dal Mose. Ieri è tornata in laguna con il suo staff. E ha voluto fare un sopralluogo ai cantieri del Mose a San Nicolò. Subito dopo, riunione tecnica nella sede del Consorzio.

Ieri mattina il bis in provveditorato.

LA STORIA

Spitz, già dirigente del Demanio nei primi anni Duemila, è stata nominata commissaria su indicazione del Pd. Aveva seguito i lavori del campanile e della pavimentazione di San Marco. E nel 2005 il passaggio dell'Arsenale in concessione al Consorzio (compresi i Bacini di carenaggio) per impiantarvi la manutenzione del Mose. Una decisione adesso cambiata dal provveditore Linetti, che ha deciso di spostarla a Marghera liberando l'Arsenale per la cantieristica.

LA SEDE

Spitz ha preso ufficio nella

stanza del presidente del provveditorato – ex Magistrato alle Acque – a palazzo Dieci Savi. Può contare sulla collaborazione del nuovo provveditore *in pectore*, il contratto non è stato ancora registrato a Roma per i ricorsi presentati, Cinzia Zinzone. A Roma Spitz con il suo staff, cinque persone tra cui un avvocato, un ingegnere e un portavoce, ha preso sede in un appartamento in affitto.

LA GOVERNANCE

Nella nuova governance del Mose occorrerà far convivere le competenze del commissario con il provveditorato, gli amministratori straordinari del Cvn e l'Agenzia, di cui faranno parte ministeri e Città metropolitana. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CRIFE E DATI

2005

È l'anno del passaggio dell'Arsenale in concessione al Consorzio per impiantarvi la manutenzione del Mose. Una decisione cambiata dal provveditore Linetti.

330

È di 330 milioni il costo della banca di navigazione di Malamocco, ritenuta indispensabile «per separare le esigenze della portualità da quelle della salvaguardia». È stata danneggiata dal maltempo nel 2015.

3

È di 3 milioni il costo del sollevamento e della manutenzione delle paratoie di Chioggia.

78

Il numero complessivo delle paratoie. Per movimentarle tutte insieme serviranno delle squadre speciali, con tecnici pronti ad affrontare eventuali emergenze.

2

È di due al mese il numero di prove di sollevamento delle paratoie, dall'inizio di quest'anno fino alla conclusione dei lavori.



Ancora tanti punti interrogativi sul destino del Mose. Non si sa, infatti, chi dovrà pagare i costi extra della grande opera e chi si accollerà la spesa per il rifacimento della conca di Malamocco. Intanto ieri il commissario Spitz è tornata per un sopralluogo

LA STRATEGIA

Agenzia al posto del Consorzio il business della manutenzione

VENEZIA. « L'indicazione del ministro è chiara. La fase di avviamento del Mose dovrà essere gestita da un soggetto pubblico statale». Eccola l'Agenzia. Teorizzata dalla politica, ora messa sul tavolo dalla commissaria Sblocca Cantieri Elisabetta Spitz nel corso delle riunioni delle ultime ore. Agenzia che dovrebbe sostituire forse anche prima del previsto (il 31 dicembre 2021) il Consorzio Venezia Nuova. Non è più il gigante monopolista che ha guidato la salvaguardia negli ultimi 30 anni, spazzato via dallo scandalo del 2014. Ma un soggetto privato governato da amministratori straordinari pubblici – i tre commissari nominati dall'Anac di Cantone Francesco Ossola, Giuseppe Fiengo e Vincenzo Nunziata. Che deve garantire i lavori ma anche il rispetto della legalità.

Adesso il Consorzio potrebbe essere sciolto. Chiedono certezze i lavoratori, circa 263 comprese le aziende come Teclis e Comar. Il vero business del Mose, a un passo dalla conclusione dei lavori, si chiama manutenzione. Almeno 100 milioni l'anno da spendere, salvo imprevisti. Altri cento milioni sono il costo della riparazione delle

tante criticità scoperte negli ultimi anni.

Dopo la fase di avviamento ci sarà dunque la gestione vera e propria. Decisioni politiche da prendere (quando si chiude, per quanto tempo). Ma anche soluzioni tecniche piuttosto complicate per un'opera che sta completamente sott'acqua. Difficile dunque continuare con il sistema in vigore fino al 2014, il monopolio assoluto con controlli piuttosto blandi.

Difficile anche fare a meno dei tecnici che il Mose lo conoscono. Significa tornare alle vecchie imprese che hanno gestito la prima fase dell'opera? Decisioni che dovranno essere prese a breve.

Dal punto di vista tecnico e legale interrompere il contratto in essere con il Consorzio comporterebbe tempi lunghi. Anche soltanto per la quantificazione dello stato dei lavori e la consegna dei cantieri. Il concessionario, istituito nel 1984 con una legge approvata all'unanimità dal Parlamento italiano, dovrà in ogni caso concludere la sua attività quando il Mose sarà ultimato. L'affidamento della gestione e manutenzione dovrà essere fatto con gara. —

A.V.



Giuseppe Fiengo



Elisabetta Spitz



CHIOGGIA

«VGate, un Consiglio aperto per dare voce alle categorie»

Dolfin (Lega): «Finora l'unico ad essere favorevole al progetto è il presidente del Porto Musolino. In un anno il sindaco Ferro non ha mai detto niente»

**«Danni ad ambiente
pesca e turismo
Ma cosa ne pensa
l'amministrazione?»**

Elisabetta B. Anzoletti

CHIOGGIA. Un anno di silenzio sul VGate, chiesto un Consiglio comunale aperto per capire quale sia la posizione dell'amministrazione comunale. A protocollare la richiesta il consigliere della Lega, Marco Dolfin, alla luce della forte contrarietà ribadita anche di recente dalle sigle del turismo che contrasta con l'apprezzamento per il progetto del porto d'altura espresso dal presidente dell'Autorità portuale di sistema, Pino Musolino.

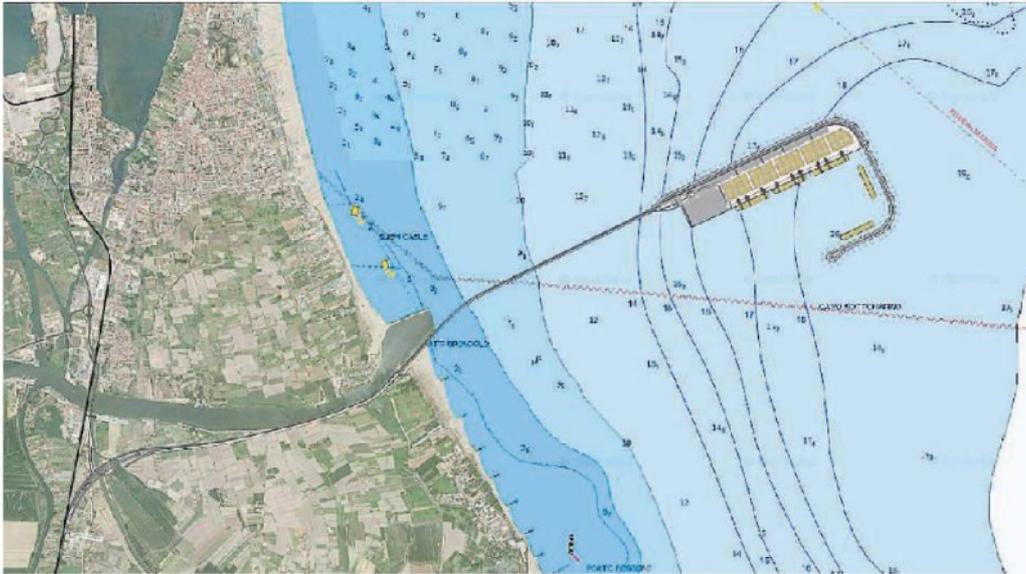
Era gennaio del 2019 quando i vertice della società veneziana VGate erano venuti in Consiglio comunale a presentare il progetto, in vista delle osservazioni che gli enti dovevano inviare al Ministero dell'Ambiente per la fase di scoping. Già in quell'occasione le sigle del turismo, dalla spiaggia alla ricettività, avevano espresso totale contrarietà, inviando anche propri contributi all'amministrazione per arricchire la nota da mandare al Ministero. Il Comune chiese di approfondire alcuni aspetti sugli impatti ambientali, visivi, acustici, sull'ecosistema della pesca, e di porre come precondizioni di fattibilità opere compensative sul fronte infrastrutturale (Romea e ferrovia).

A distanza di un anno, il progetto a Roma ha fatto qualche passo in avanti in vista della Valutazione di impatto ambientale, ma la cit-

tà risulta al momento soltanto spettatrice. «È assurdo che il sindaco Ferro non abbia detto una parola su un tema così importante negli ultimi 12 mesi», sostiene Dolfin, «mentre leggiamo le dichiarazioni di due giorni fa del presidente Musolino che ha speso parole di apprezzamento per il progetto VGate, sostenendo che potrebbe diventare il "nuovo porto di Venezia" come soluzione ai problemi di ingresso delle grandi navi container a Marghera. Lo ha definito un progetto vincente, ambizioso, di caratura internazionale, che tiene conto del problema fondali e della posizione baricentrica rispetto all'asse portuale Venezia-Ravenna e che merita di essere preso in considerazione. Ci piacerebbe capire cosa ne pensa la nostra amministrazione. Se lo domandano anche le sigle del turismo e del commercio che una settimana fa hanno sollevato moltissimi dubbi nell'incontro con l'assessore regionale Elisa De Berti che io ho organizzato per riaccendere l'attenzione sul VGate. Incontri e tavoli di confronto dovrebbero essere promossi dal Comune, invitando anche la società proponente per scendere in tutti i dettagli del progetto. Questo silenzio non è per nulla positivo, non vorremo un giorno svegliarci e trovare un progetto già esecutivo, calato sopra le teste dei cittadini così come per l'impianto Gpl». Per creare un momento di confronto, Dolfin ha protocollato la richiesta di un Consiglio comunale aperto dove anche le sigle possano intervenire e porre domande. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La protesta delle categorie con l'assessore regionale De Berti; in alto il progetto del VGate

IL PROGETTO PRESENTATO A ROMA

Berti: «L'Alta velocità si può fare con il treno-missile Hyperloop»

Il M5S deposita una mozione in Consiglio regionale e chiede di abbandonare la Tav «Se vuole competere con la California, il Veneto accetti la rivoluzione dei trasporti»

**«Basta con gli sprechi
Va fermato il partito
unico del cemento
e degli appalti»**

PADOVA. In treno da Roma a Milano in 25 minuti. O da Milano a Trieste in mezz'ora. Una rivoluzione, che piace al M5s che ha depositato una mozione in consiglio regionale a sostegno dell'idea. Un treno-missile che corre a 1200 km l'ora in un tunnel a lievitazione magnetica. La tecnologia Hyperloop sbarca in Italia guidata da Bibop Gresta, fondatore della californiana Hyperloop Transportation Technology (Htt). Il progetto è stato presentato ieri a Roma, in cantiere anche un centro di ricerca per lo sviluppo delle tecnologie della quarta rivoluzione industriale. Per l'Italia, Gresta e il nuovo team sono al lavoro su 6 progetti, a cui seguiranno altrettanti studi di fattibilità, da realizzare in tre regioni del Sud e del Nord, Veneto compreso.

A sposare questa idea futuribile è Jacopo Berti, leader del M5s, che mette fine a tutte le polemiche: «Questa è una vera rivoluzione nei trasporti che noi appoggeremo senza riserve. La Tav Lione-Torino e Milano-Brescia-Venezia è un'idea degli anni Ottanta che si regge su tre fattori negativi: consumo del suolo, cementificazione e costi da pura follia. Con la Brescia-Verona-Vicenza verranno bruciati 3,8 miliardi senza alcun vantaggio in termini di risparmio di tempo, appena 10 minuti da Milano a Venezia rispetto alla tabella di marcia attuale», spiega Jacopo Berti. «Non siamo contro le infrastrutture ma contro le

grandi opere inutili, decise dal partito unico dell'appalto e del cemento che accomuna destra e sinistra in una grande mangiatoia. No. Il M5s è estraneo alla logica degli sprechi».

Ma cosa significa nel concreto: che si deve smantellare la Tav già realizzata da Milano a Treviglio e da Padova a Venezia, dove i 4 binari funzionano alla meraviglia? No, ribatte Berti. «Il M5s ha presentato una mozione in consiglio regionale in cui chiede di sostenere l'Hyperloop in alternativa alla Tav, che va abbandonata. Si può adottare da subito la soluzione tecnica prevista per la Venezia-Trieste, con i treni che corrono a 200 all'ora sul modello Friuli: basta ammodernare la linea attuale. Se il Veneto vuole entrare nel futuro e giocare la sfida alla pari con la California, Abu Dhabi, Dubai e Milano deve accettare il treno supersonico che vola a 1200 km l'ora, con inquinamento pari a zero. Noi dobbiamo essere lì, mentre Zaia difende il modello anni Ottanta che costa decine di miliardi di euro e brilla per inefficienza: la Tav viaggia a 250 km l'ora, l'Hyperloop a 1200. Il manager Gresta ha spiegato che in 10 anni il suo treno può entrare in funzione mentre la Tav procede a passo di lumaca dal 1990. Qui non sono in gioco scelte politiche, ma tecnologiche. E lo Stato con Rfi non deve sganciare un solo euro. Ecco, temo che la mangiatoia del partito unico del cemento alzi le barricate proprio perché rischia di perdere il monopolio degli appalti».

Albino Salmaso

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il gruppo 5S in Regione e in alto il supertreno Hyperloop



PRESENTATO A ROMA, SFRUTTA LA LEVITAZIONE MAGNETICA

Treni, il sogno Hyperloop Da Venezia a Trieste in 16'

Di fronte a questo progetto (giusto un po' fantascientifico, riconosciamolo) la già irraggiungibile Alta velocità ferroviaria sulla linea Trieste-Venezia farebbe la figura di una tartaruga: Hyperloop, treno passeggeri che

sfrutta la levitazione magnetica e che dovrebbe viaggiare in una sorta di "tubone", è stato presentato ieri a Roma. L'obiettivo è di percorrere quel tracciato in appena 16 minuti. **BALLICO / APAG.16**

Il treno superveloce per raggiungere Venezia da Trieste in soli sedici minuti

Presentata a Roma la start up Hyperloop Italia: sei progetti per il Paese, coinvolto il Friuli Venezia Giulia. Incognita costi

Marco Ballico

TRIESTE. Altro che potenziamento della ferrovia esistente. Anche la Tav sfigurerebbe. Andare da Trieste a Verona in mezz'ora e da Trieste a Venezia in 16 minuti significa viaggiare a 1.200 chilometri all'ora. Fantascienza, forse, viste le risorse (al momento imprecisate) richieste agli enti pubblici. Ma il treno superveloce che sfrutta la levitazione magnetica è un'ipotesi anche per il Nordest.

Ieri a Roma è stata presentata Hyperloop Italia, una start up che lavorerà per la diffusione e realizzazione di tecnologie Hyperloop e di infrastrutture di nuova generazione anche nel nostro Paese. I progetti interessano per ora sei regioni, tre al Nord e tre al Sud: con il Friuli Venezia Giulia e il Veneto anche la Lombardia, mentre in Meridione si tratta di Basilicata, Puglia e Sicilia. «Sì, i contatti con il presidente Fedriga ci sono stati - con-

ferma l'assessore regionale ai Trasporti Graziano Pizzimenti -, restiamo in attesa di valutare costi e modalità di infrastrutturazione. Parliamo del massimo che si può avere nel trasporto via treno e dunque di qualcosa di molto complesso. Ma è il futuro, e non ci facciamo trovare impreparati».

Una tecnologia mai vista prima. Al posto delle carrozze Hyperloop prevede per persone e merci delle capsule aerodinamiche mosse da motori a induzione e compressori d'aria. Le rotaie sono invece costituite da tubi a bassa pressione nei quali le capsule viaggiano stabilizzate da un sistema di levitazione magnetica. Tutto questo permette al treno superveloce di avere un attrito al minimo fino a raggiungere punte superiori ai 1.200 km/h. In Fvg il tubo correrebbe a fianco dell'autostrada, sopraelevato tranne che in Carso, dove ci si dovrà inventare una soluzione meno impattante di quella che era stata disegnata per la Tav. Tutto sulla carta, in assenza di un progetto costi-benefici.

Per adesso non resta che ricostruire il percorso. Il progetto Hyperloop è nato nel 2013 da un'intuizione di Elon Musk, il fondatore di Tesla. Nel 2018, via Twitter, l'annuncio concreto: «sperimeremo una capsula Hyperloop in grado di raggiungere la metà della velocità del suono, 616 km/h, e di frenare in 1.200 metri. Lo sbarco in Italia è conseguenza di un impegno diretto da parte di Bibop Gresta, fondatore della californiana Hyperloop Transportation Technology, la prima società al mondo a sviluppare questo tipo di tecnologia. «Sono stati effettuati numerosi incontri con soggetti istituzionali, industriali e del mondo della ricerca - fa sapere Gresta -, per



garantire quel retroterra necessario a raccogliere il consenso da mettere in campo per un progetto di tale dimensione. Ci sono delle rotte già individuate per le quali è imminente l'avvio di studi di fattibilità funzionali allo sviluppo di progetti altamente tecnologici e innovativi, con condizioni territoriali e morfologiche che risultano favorevoli all'implementazione di Hyperloop». Ma quali rotte? Se ne saprà di più a fine febbraio, ma alcune voci parlano di un collegamento Milano-Malpensa e proprio del Trieste-Venezia-Verona.

Chissà che non possa essere convincente per la politica il modello di business che promette un ritorno dell'investimento in 8 anni (contro i 100 della Tav), visto che il sistema produce più energia di quella che consuma (e dunque il saldo positivo può essere rimesso in circolo e venduto). Una scommessa imprenditoriale che vede progetti in fase di realizzazione in tutto il mondo. La prima a essere operativa sarà la tratta commerciale in costruzione ad Abu Dhabi, ma si lavora in Brasile, Usa, Francia, Cina, India, Corea, Indonesia, Slovacchia, Repubblica Ceca, Ucraina e Germania. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DETTAGLI



La tecnologia

Hyperloop prevede, per il trasporto di persone e merci, delle capsule aerodinamiche mosse da motori a induzione e compressori d'aria. Le rotaie? Tubi a bassa pressione nei quali le capsule viaggiano stabilizzate da un sistema di levitazione magnetica. Così il treno raggiunge punte di velocità superiori ai 1.200 chilometri orari.



I territori

I progetti di nuova generazione interessano per ora sei regioni: il Friuli Venezia Giulia, il Veneto, la Lombardia, la Basilicata, la Puglia e la Sicilia.



Il ritorno economico

Il modello di business promette un ritorno dell'investimento in 8 anni, visto che il sistema produce più energia di quella che consuma.



Nuovi materiali

Che meraviglia quel cemento
riesce a ripararsi da solo • a pagina 46

di Marco Angelillo

NUOVI MATERIALI

Quel cemento è una meraviglia riesce anche a ripararsi da solo

di Marco Angelillo

Il calcestruzzo,
materiale antico,
sta vivendo una
rivoluzione grazie
alla tecnologia
Se reso impermeabile,
non si corrode e può
durare anche 200 anni

Anche il più diffuso ed economico dei materiali edili può trasformarsi in un prodotto innovativo, migliorando la qualità delle case e delle città. È il caso del calcestruzzo, il conglomerato fatto di acqua, cemento, sabbia e ghiaia, sul quale si sta concentrando la ricerca scientifica.

Gli esperimenti più innovativi riguardano il self-healing, vale a dire la capacità del materiale di auto-rigenerarsi. Alcune sostanze e determinati batteri, uniti ai componenti tradizionali (vedi articolo a fianco), sono in grado di attivare processi chimici e biologici che riescono a richiudere le fessurazioni che talvolta si manifestano sulla superficie. Sono scongiurate, in tal modo, le deleterie infiltrazioni di acqua e umidità che, attraverso la corrosione delle armature interne, possono minare la solidità di pilastri, travi e pareti portanti. «Gli studi sono solo agli inizi, esistono solo esperimenti pilota», dice Claudio Mazzotti, professore ordinario dell'Università di Bologna e direttore del Centro interdepartimentale di ricerca industriale su edilizia e costruzioni dello stesso Ateneo. «Ma la direzione è quella giusta e potrebbe avere un futuro».

Sempre nel campo della durabilità, speciali additivi polimerici riescono a ridurre la porosità del materiale: l'obiettivo è realizzare calcestruzzi che possano resistere 200 anni senza perdere le loro caratteristiche.

Esistono poi micro-calcestruzzi in grado di essere modellati grazie alle tecnologie della stampa 3D: si riducono i tempi di costruzione di pannelli e pareti consentendo contemporaneamente un controllo della qualità infinitamente maggiore rispetto alle lavorazioni in cantiere. La tecnologia potrebbe essere applicata, per esempio, alla costruzione rapida e a costi contenuti nelle regioni terremotate.

Un altro versante di studi riguarda la sostenibilità. La componente meno bio del calcestruzzo è sicuramente il cemento il cui impatto ambientale, in fase di produzione, è molto alto. Perciò si stanno sperimentando materiali, naturali o riciclati, che possano sostituirlo: silicati, polverini ceramici, geopolimeri a base di argille. Sul riutilizzo di materiali per sostituire almeno parzialmente sabbia e ghiaia le esperienze sono molteplici, dagli scarti provenienti dalle demolizioni al vetro e alla ceramica. Non mancano tentativi più coraggiosi, che prevedono l'introduzione di conchiglie e gusci d'uova.

Assortimenti granulometrici particolari, utilizzati per lastre di pavimentazione o sottofondi stradali, consentono di realizzare superfici drenanti: l'acqua filtra naturalmente nel suolo annullando l'impermeabilizzazione e aumentando la resilienza delle città a inondazioni e a eventi meteorologici estremi. Ancora sulla ricerca ambientale: è possibile aggiungere alle proprietà del calcestruzzo la capacità di assorbire

il particolato aero-disperso che rende irrespirabile l'aria delle città.

L'innovazione procede anche sul tema delle armature, che, unite al calcestruzzo, generano il calcestruzzo armato. Una delle criticità maggiori è la corrosione degli elementi d'acciaio che riduce le caratteristiche strutturali delle costruzioni. Barre o griglie in materiali compositi, fibre di vetro, di carbonio o di basalto e polimeri plastici possono sostituire l'acciaio. «Negli Stati Uniti la tecnologia è già ampiamente utilizzata perché consentita dalle norme tecniche», spiega Mazzotti. «In Italia finora abbiamo realizzato solo pochi esperimenti pilota: piccoli ponti e viadotti».

L'estetica è la terza via che sta trasformando il calcestruzzo in un nuovo materiale, sempre più versatile. Si possono realizzare calcestruzzi fotoluminescenti, capaci, cioè, di assorbire energia solare e restituirla come fonte luminosa. La fotoluminescenza è ottenuta attraverso un particolare processo termico che consente ad alcuni alluminati di aderire al vetro di riciclo. Altra proprietà applicabile al calcestruzzo, impensabile fino a qualche anno fa, è la trasparenza. La trasmissione della luce viene garantita dalla presenza di fibre ottiche in vetro o in materiale plastico inglobate al conglomerato: hanno un diametro che può variare da qualche micron a pochi millimetri e garantiscono una trasmissione della luce fino a 20 metri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il test

Ecco i primi mattoni viventi sono fatti di sabbia e batteri

Passo in avanti verso le costruzioni viventi: arrivano i mattoni a base di batteri e sabbia in grado di replicarsi. Potrebbero essere usati per costruire le future basi su Marte o edifici in zone della Terra dalle risorse limitate, come i deserti. La tecnica apre anche la via a nuovi materiali con funzioni biologiche, da utilizzare per rilevare e rispondere alle tossine presenti nell'aria. Pubblicato sulla rivista Matter, il risultato si deve ai ricercatori dell'università del Colorado a Boulder, coordinati da Wil Sru-bar.

I mattoni sono stati costruiti con un materiale fatto di sabbia e acqua che fanno da impalcatura e nutrimento per colonie di batteri che, al termine del loro ciclo vitale, mineralizzano con un processo simile alla formazione di conchiglie. Il risultato è un materiale che ha una forza simile alla malta a base di cemento.

“Usiamo i cianobatteri fotosintetici per biomineralizzare l'im-

palcatura, quindi è davvero un processo verde. Sembra un materiale Frankenstein”, dice Sru-bar. “Ciò che stiamo cercando di creare - aggiunge - è qualcosa che rimane vivo”.

Il mattone di sabbia e idrogel non è solo vivo, ma si riproduce: dividendolo a metà e aggiungendo altra sabbia e idrogel, i batteri proliferano formando due mattoni completi. Invece di fabbricare i mattoni uno per uno, i ricercatori hanno dimostrato che da un solo mattone se ne possono riprodurre fino a otto nell'arco di tre generazioni.

“Ciò di cui siamo davvero entusiasti è che questo risultato sfida i modi convenzionali con cui produciamo materiali da costruzione strutturali”, osserva Sru-bar. “Questa - conclude - è una piattaforma che pone le basi per nuovi materiali entusiasmanti che possono essere progettati per interagire e rispondere ai loro ambienti.



▲ **Innovazioni**
Qui sopra, il mattone "biologico". In alto, tettoia di calcestruzzo trasparente

Le caratteristiche



1

Drenante

Può replicare le modalità con le quali l'acqua filtra naturalmente nel suolo. Così consente il naturale drenaggio delle acque, riduce il rischio di impermeabilizzazione dei terreni e assicura una maggiore resilienza rispetto alle inondazioni.



2

Fotoluminescenza

È un calcestruzzo strutturale per pavimentazioni con effetto architettonico e fotoluminescente, capace di assorbire energia solare e riemetterla come fonte luminosa di notte. La fotoluminescenza è una fonte di energia pulita.



3

Costruzioni 3D

Nelle zone interessate da calamità naturali o terremoti, la stampa di edifici 3D in calcestruzzo potrà rappresentare una risorsa cruciale per assicurare una casa alle persone colpite, in tempi rapidi e con costi sostenibili.



Il dibattito in città/1

Consumo di suolo, Businaro alla Giunta: «Piano da rivedere»

Servizio a pagina 3



«Consumo di suolo zero, ora la Giunta ci ripensi»

La presidente della commissione urbanistica Businaro chiede il rispetto del programma elettorale contro l'ipotesi di aumentare gli ettari da 36 a 84

COSA SUCCEDERÀ?

Si è aperta la fase del confronto che in commissione verrà esteso all'opposizione

di **Tommaso Moretto**
ROVIGO

«Per noi stop al consumo di suolo vuol dire consumo di suolo zero» dice Giorgia Businaro, consigliere comunale del Pd e presidente della commissione urbanistica. Il piano di assetto del territorio del 2009 pone il limite massimo del consumo di suolo a 110 ettari. Nel 2017 la Regione ha promulgato una legge che obbliga i Comuni a rivedere la soglia ed i tecnici hanno fissato il limite per Rovigo a 36. Il Comune ha proposto un ricalcolo risalendo ad 84 ettari.

Il 26 settembre scorso la giunta ha approvato la variante e la Regione ha accettato. Il consigliere Mattia Milan (lista Menon) chiede invece di abbassare la soglia a zero ed il consiglio prossimamente dovrà votare la sua mozione. Nel programma elettorale del sindaco Edoardo Gaffeo c'è scritto che limitare

l'espansione urbanistica è un obiettivo imprescindibile e la lista 'Veneto che vogliamo' che il sindaco sostiene alle regionali dice stop al consumo di suolo. **La Regione ha proposto 36 ettari la giunta li ha riportati ad 84. Ve bene così?**

«La Regione ha utilizzato un calcolo che si basa sugli ambiti e l'ambito di Rovigo presenta livelli di urbanizzazione bassi mentre il Comune ha tenuto a sottolineare che si tratta di un capoluogo che ha esigenze differenti». **Passare da 36 ad 84 è una scelta tecnica o politica?**

«È una procedura tecnica ma assumere o meno gli 84 come limite massimo è una scelta politica».

Voi consiglieri di maggioranza eravate stati coinvolti?

«Nella fase precedente all'adozione in giunta no ma ora la delibera è stata ritirata per aprire dei ragionamenti ed avviare il tavolo di confronto».

Nel vostro programma si dice stop al consumo di suolo, perché salire da 36 ad 84?

«La scelta non è ancora stata fatta. La delibera verrà prima discussa in commissione urbanistica».

stica».

Il Pd alla fine potrebbe accettare gli 84 ettari?

«Come Pd siamo convinti della necessità di essere coerenti con il programma elettorale che prevede lo stop al consumo di suolo. Dunque è sia una questione di merito, sia di coerenza».

Stop vuol dire consumo di suolo zero?

«Per noi sì».

La mozione Milan chiede di passare da 36 a 0 invece che da 36 ad 84, la voterete?

«Sì. Siamo favorevoli anche se riteniamo che sarebbe auspicabile aprire un dialogo con loro prima che la mozione arrivi in consiglio».

Il sindaco nelle vesti di 'Gaffey Duck il professorone' su Facebook affronta proprio il tema della coerenza nella prima 'elezione'. È coerente dire stop al consumo di suolo e poi massimizzare il limite?

«Non c'è incoerenza perché la decisione presa in giunta è stata ritirata. Si è aperta la fase del confronto interno che in commissione verrà esteso all'opposizione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



1 Il piano di assetto del territorio del 2009 (il Piano che delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo) pone il limite massimo del consumo di suolo a 110 ettari

2 Nel 2017 la Regione ha promulgato una legge che obbliga i Comuni a rivedere la soglia ed i tecnici hanno fissato il limite per Rovigo a 36. Il Comune ha proposto un ricalcolo risalendo ad 84

3 Il 26 settembre la giunta ha approvato la variante e la Regione ha accettato. Il consigliere Milan chiede invece di abbassare la soglia a zero e il consiglio dovrà votare la sua mozione



Giorgia Businaro, consigliere comunale Pd e presidente commissione urbanistica

Italia divisa in due: dove c'è la Tav il Pil cresce del 7-8% in più

GRANDI OPERE

Uno studio della Federico II confronta i dati 2008-18 di città con e senza stazioni

Per completare la rete servono cantieri da 48 miliardi (di cui 30 già disponibili)

Cascetta: accelerare le opere che sostengono la spinta di export, industria, turismo

L'Italia è spaccata in due dalla Tav: da una parte le città che hanno una stazione dell'Alta velocità, che nei dieci anni del treno veloce hanno accumulato una crescita del Pil fra 8 e 10%, dall'altra i capoluoghi «senza Tav» che si sono fermati fra lo 0,4% e il 3%. La Tav pesa più del reddito procapite, cioè del fatto che una città sia collocata in una Regione sopra o sotto la media di reddito. Per completare la rete Av ci sono opere in corso per 48 miliardi di cui 30 già disponibili. Serve solo accelerare ed evitare ulteriori blocchi.

I dati sono contenuti in una ricerca dell'Università Federico II di Napoli, rilanciata da Ennio Cascetta, docente nella stessa Università ed ex

capo della struttura di missione sulle grandi opere al ministero delle Infrastrutture. Il tema è quello di un piano di opere prioritarie da realizzare rapidamente. Tema di grande attualità politica nei giorni della verifica di governo che rilancerà il tema infrastrutturale.

Cascetta lega le priorità al sostegno di quei segmenti dell'economia italiana che tirano di più: l'export, soprattutto nella Ue, l'industria, il turismo internazionale, le città. Attività che hanno bisogno di infrastrutture: collegamenti ferroviari fra porti e valichi alpini, una rete Av completa, collegamenti ferroviari veloci per gli aeroporti, metropolitane.

Giorgio Santilli — a pag. 6

Italia divisa in due dalla Tav Pil a +7% nelle città collegate

Infrastrutture. Cascetta: «Priorità a opere che spingono i punti di forza dell'economia italiana: aeroporti per il turismo, valichi per l'export, allargamento della rete Av, metro»

Giorgio Santilli

L'Italia della crescita spaccata in due: da una parte le 12 città (con 20 milioni di abitanti nelle aree metropolitane) collegate ogni giorno da 303 treni Tav, dall'altra le città «senza Tav». Nelle regioni più ricche (con reddito pro capite sopra la media) le città dotate di stazione Alta velocità hanno visto crescere il Pil del 10% nel decennio 2008-2018 (è il dato provinciale) contro il 3% delle province che hanno una distanza superiore alle due ore da una stazione. Sette punti di differenza. Nelle regioni meno ricche le città con stazione Av sono cresciute dell'8% contro lo 0,4% dei capoluoghi distanti più di due ore. Oltre sette punti e mezzo di differenza. La Tav pesa più del reddito pro capite. A conferma di una relazione fra Tav e Pil il dato intermedio delle

città che non hanno stazione Tav ma distano un'ora dallo scalo: 8% nelle regioni ricche, 6% in quelle povere.

143 milioni di spostamenti Av registrati nel 2017 sono per il 40% nuovi spostamenti. Qui è il dato della crescita. Poi c'è quello ambientale: il 23% del traffico è sottratto all'aereo, il 21% alla strada, il 16% alla ferrovia tradizionale.

I dati arrivano da uno studio realizzato dall'Università Federico II di Napoli e rilanciato in questi giorni da Ennio Cascetta, ordinario di pianificazione dei trasporti nella stessa Università ed ex capo della struttura di missione del ministero delle Infrastrutture (è la struttura che pianifica le opere). Ha riscritto lui il piano delle grandi priorità infrastrutturali durante il ministero di Graziano

Delrio, alleggerendo i costi delle opere con la project review e inserendo massicce dosi di manutenzione ferroviarie e stradali.

Non a caso Cascetta ha parlato di questo studio sulla Tav mercoledì scorso al convegno Cisl di Firenze sulle infrastrutture e oggi ne parla al Politecnico di Milano in un seminario dedicato ai dieci anni dell'Alta velocità. Rilanciare le infrastrutture sarà



uno dei temi chiave della verifica e del nuovo programma del governo Conte, ma oggi nel confronto tra forze politiche tutt'altro che convergenti il tema di cosa fare - quali priorità inserire in un piano straordinario da realizzare subito - è totalmente scomparso, fra goffi tentativi di accelerazione, stop della politica, tempi abnormi, procedure a ostacoli.

Si preferisce deviare sulle semplificazioni procedurali vere o presunte, fra varie edizioni di sblocca cantieri, commissari straordinari e riforme del codice appalti. Il tema tornerà in questi giorni. E a rendere ancora meno chiaro il quadro delle priorità c'è ora il tema della sostenibilità o del «green» in cui sembra confluire qualunque investimento pubblico.

Per questo acquisisce maggior valore il discorso di Cascetta. A Firenze ha spiegato il nesso tra sviluppo infrastrutturale e crescita dell'economia. Non un nesso astratto ma un'indicazione utile per decidere concretamente "cosa fare". Partendo da un'analisi dell'economia italiana: dal 2009 al 2018 il Pil è rimasto praticamente fermo, ma sono crollati gli investimenti pubblici mentre a tirare (e salvare) l'economia italiana sono stati l'export (+42%) e in particolare l'export verso

i Paesi Ue il 61% del totale), la produzione industriale (+18,4%) e la crescita del turismo, giunto al 13% del valore del Pil (compreso l'indotto) grazie soprattutto al boom di presenze straniere (+50%). Infine, le città che nel mondo sono ormai il motore della crescita. «Tutte attività fondamentali per il nostro futuro che hanno un bisogno essenziale di infrastrutture», dice Cascetta, che aggiunge: «Abbiamo una finestra temporale entro la quale fare le infrastrutture necessarie per rafforzare la competitività di questi segmenti. Se non la sfruttiamo, la finestra si chiuderà e l'impatto sulla nostra economia sarà drammatico».

Se questo è il quadro vediamo allora quali sono le opere da realizzare prioritariamente entro la finestra.

Per favorire le esportazioni delle nostre merci e la centralità dei nostri porti negli scambi marittimi intercontinentali, bisogna completare i 4 corridoi che ci interessano delle reti Ten-T e favorire i collegamenti merci di standard europeo (treni di 750 metri di lunghezza e 2.00 tonnellate di carico e 4 metri di altezza delle sagome in galleria) tra le Alpi e i porti. «Nel 2027 serve un treno merci europeo dal Brennero a Gioia Tauro passando sia per l'Adriatica che per la

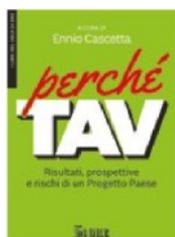
Tirrenica». Nel contratto di programma di Rfi ci sono già 66 miliardi sui 101 necessari per il progetto.

Secondo punto: completare la rete Alta velocità. Il valore delle opere in corso da completare è di 48 miliardi di cui 18 da trovare. Ma servono ancora project review per ridurre i costi su trasversale Liguria-Alpi, Genova-Ventimiglia e Verona-Brennero e progetti di fattibilità per velocizzare la Salerno-Taranto e la Napoli-Palermo. In questo modo il 76% della popolazione vivrà al massimo a un'ora di distanza da una stazione Alta velocità (oggi è il 51%) e il 100% della popolazione a un massimo di due ore.

Per il turismo serve attuare il piano nazionale aeroporti del 2015 che prevede collegamenti ferroviari (veloci o metropolitani) per gli aeroporti principali. Servono nuove ferrovie veloci per Linate-Malpensa, Orio al Serio, Venezia, Genova, Napoli, Lamezia Terme e Catania. Bisogna completare e mettere in sicurezza la rete stradale. Infine per le città sono già previsti 23 miliardi (di cui 20,5 finanziati) per nuove metropolitane o ferrovie veloci, mentre 7 miliardi andranno a svecchiare il parco autobus (con 30 mila nuovi veicoli) e 2,4 all'acquisto di nuovi treni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Crescita accelerata nel decennio dell'Alta velocità
Per completare la rete opere per 48 miliardi di cui 30 già disponibili



Perché TAV

Il libro di Ennio Cascetta, edito da IlSole24Ore



Ennio Cascetta.

È professore ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto presso l'Università degli Studi di Napoli Federico II e docente di "Advanced Modelling of Transportation Systems" presso il Massachusetts Institute of Technology (MIT)

Investimenti prioritari (2018-2019)

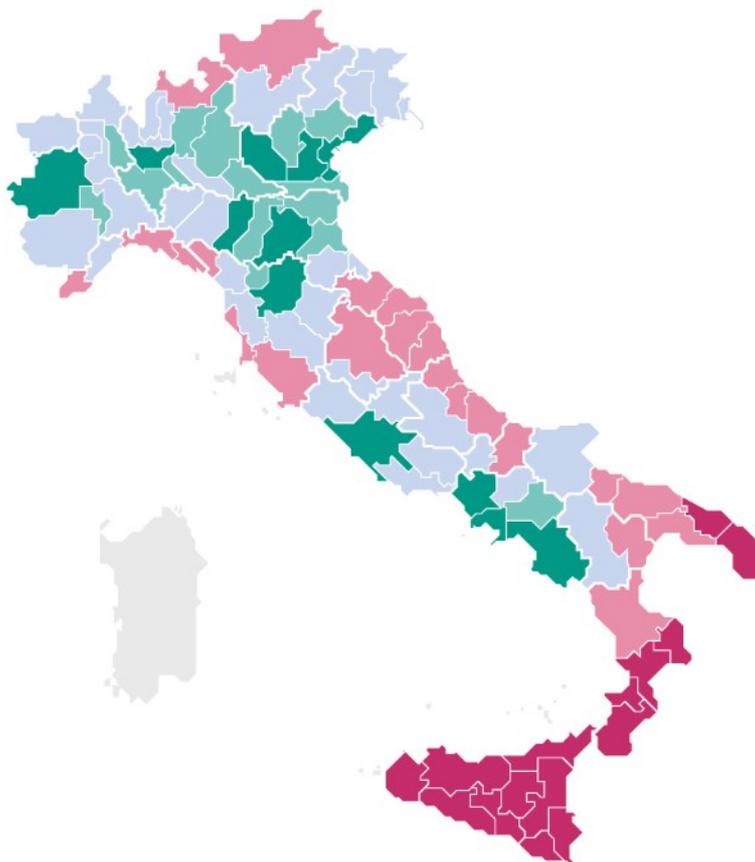
In milioni di euro

INTERVENTO	COSTO	FONDI DA TROVARE
Nuova linea Torino-Lione	7.385	5.690
AVR Milano Tortona-Genova; AVR Torino Alessandria-Genova	1.056	941
Potenziamento Gallarate-Rho, raddoppio Vignale - Oleggio - Arona	1.174	1.115
Galleria dei Govi	6.158	0
Nodo di Milano e nodo di Genova	2.000	610
Linea AV/AC Brescia Verona, Shunt di Brescia	3.450	555
Linea AV/AC Verona Bivio, Vicenza, Bivio Vicenza Padova	5.241	3.747
Tratto di Valico	5.922	868
Velocizzazione e raddoppio tratte Venezia - Trieste - Udine	2.365	2.005
Velocizzazione Bologna - Foggia - Bari (AVR)	1.349	0
Tratta Napoli - Foggia - Bari	6.198	716
AVR Palermo Catania fasi prioritarie	6.411	1.678
Totale	48.318	17.925

L'alta velocità divide il Paese

La fotografia attuale dell'accesso all'alta velocità, in minuti

- MENO DI 30 MINUTI
- TRA 30 MINUTI E 1 ORA
- TRA 1 E 2 ORE
- TRA 2 E 3 ORE
- PIÙ DI 3 ORE



I NUMERI

20
milioni

Gli italiani che vivono in
aree metropolitane
(province comprese) con
stazioni ad alta velocità

3
per cento

L'aumento di Pil stimato se si
completerà il potenziamento
dell'alta velocità

ECONOMIA Il reddito medio lordo dei polesani è di 29.233 euro a testa. Ma in Italia c'è chi sta meglio

Meno dei belgi, meglio dei padovani

In provincia di Padova si guadagna di meno, ma nel resto del Veneto e in mezza Europa di più

I polesani guadagnano meno di belgi, austriaci, francesi e abitanti del Lussemburgo, e meno della media di italiani e veneti, ma leggermente di più dei padovani. Per la precisione il reddito medio dei cittadini della **provincia di Rovigo è di 29.233**. Ma attenzione si tratta di cifre lorde, perché per i polesani quel che arriva in tasca è meno di 21 mila euro, mentre per le aziende il costo per ciascun lavoratore si aggira sui 40 mila euro.

Emerge da uno studio di Confapi Padova che risponde alla domanda quanto guadagnano gli italiani? Ecco la risposta: con una retribuzione lorda media pari a 29.601 euro il Belpaese si posiziona al nono posto su 17 nella classifica dei salari nella zona Euro, sotto, la Francia e sopra la Spagna.

Un lavoratore italiano guadagna in un anno 10.900 euro lordi in meno di uno tedesco e 8.700 euro in meno di uno francese. Per fare un confronto con gli altri Paesi dell'Unione Europea, in Lussemburgo (al 1° posto in classifica) la retribuzione media è oltre il doppio di quella italiana (64.595 euro). Non solo: negli ultimi 10 anni il trend di crescita delle retribuzioni nazionale è stato inferiore solo a Irlanda, Portogallo e Grecia.

E il **Veneto** come si posiziona in questo quadro? Nel 2018 è salito di una posizione rispetto all'anno precedente posizionandosi sulla settima piazza fra le regioni italiane, con 29.473 euro, in una graduatoria guidata da Lombardia e Trentino Alto Adige con un reddito annuo lordo rispettivamente di 31.472 e 31.136 euro. Sul terzo gradino del podio il Lazio, trainato da Roma, che "supera" l'Emilia-Romagna, quarta. Prima del Veneto ci sono anche Liguria e Piemonte, mentre in coda figurano Calabria e Basilicata, unica regione sotto al tetto dei 25 mila euro (24.495). In Veneto si guadagna, quindi, un terzo in meno che in Germania.

Dati che estratti dal "Jp Salary Outlook" dell'osservatorio JobPri-

cing, che Fabbrica Padova, centro studi di Confapi, ha incrociato con i dati Ocse e Istat.

E le province? Sono tutte al Nord quelle con le retribuzioni più alte. Milano resta in prima posizione: grazie a una Ral di 33.948 euro il capoluogo lombardo stacca di quasi 2.000 euro la seconda in classifica (Bolzano, con 32.088). In Veneto colpisce un po' che Rovigo (29.233) faccia meglio di Padova (29.191 euro, 27esima città in Italia, comunque con un miglioramento di 10 posizioni rispetto al 37° posto dell'anno precedente), mentre "comanda" Verona con 30.103 euro. Si parla di Ral, ovvero di remunerazione annua lorda. Non è quanto arriva in busta paga al lavoratore, perché vanno considerate le trattenute previdenziali (Inps) a carico del lavoratore (circa il 9,19%) e le ritenute fiscali Irpef, addizionale regionale e comunale, oltre alle eventuali detrazioni: in media da una base di 29.131 euro lordi restano in tasca poco meno di 21 mila euro. Da precisare anche che il costo a carico azienda per una Ral di 29.000 euro è pari a circa 40.000 euro.

"È evidente che bisogna capire quali sono realmente i nostri competitors anche in tema di retribuzioni, se Germania e Francia o i paesi dell'Est Europa. Di sicuro c'è tanta strada da fare in questo campo per recuperare terreno ma, appunto, per analizzare il quadro che emerge occorre allargare la prospettiva, perché la questione 'stipendi' è legata a doppio filo a un altro tema non più eludibile, quello della produttività, intesa come valore aggiunto attribuibile al progresso tecnico e ai miglioramenti nella conoscenza e nell'efficienza dei processi produttivi: a riguardo, l'Italia è sostanzialmente ferma dall'inizio degli anni 2000", commenta Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova.

"Una produttività bassa contribuisce a tenere alto il numero delle ore lavorate e basse le retribu-

zioni. Una più alta produttività - intesa come valore aggiunto per lavoratore - si traduce ad esempio in una retribuzione oraria del 20% più alta in Francia. E la crescita della produttività si ottiene riducendo il gap tecnologico e smuovendo un mercato del lavoro immobile e ipertutelato, fattori che frenano la crescita delle imprese e i salari dei lavoratori".

Nello specifico, i dati Istat confermano che tra il 1995 e il 2018 **la crescita della produttività** del lavoro in Italia (+0,4%) è risultata decisamente inferiore alla media dell'Unione Europea a 28 (1,6%). Tassi di crescita in linea con la media europea sono stati registrati in Germania (1,3%), Francia (1,4%) e Regno Unito (1,5%). E la stessa Spagna ha registrato un tasso di crescita più basso (0,6%) rispetto alla media europea ma più alto di quello dell'Italia. Lo scorso anno, in Italia, la produttività ha registrato una diminuzione dello 0,3%, a fronte di una crescita delle ore lavorate (1,3%) superiore a quella del valore aggiunto (1,0%).

"Il rallentamento della crescita della produttività è un fenomeno che tocca molte altre nazioni, i cui politici si preoccupano, perché minore produttività significa salari che non crescono ed economia che stagna", conclude Valerio. "In Italia, invece, il tema sembra non appassionare. Ma forse, invece di rilanciare temi come la settimana di 4 giorni lavorativi, che periodicamente tornano alla ribalta, bisognerebbe pensare a come riportare il lavoro al centro, rimettendo in discussione abitudini e rendite di posizione".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



 GLI STIPENDI NELLA ZONA EURO	
Lussemburgo	64.595 €
Irlanda	47.605 €
Paesi Bassi	47.422 €
Belgio	45.097 €
Austria	43.468 €
Finlandia	42.122 €
Germania	40.522 €
Francia	38.289 €
Italia	29.601 €
Veneto	29.473 €
Rovigo	29.233 €
Padova	29.191 €
Spagna	27.946 €
Slovenia	24.719 €
Grecia	17.512 €
Portogallo	17.240 €
Estonia	16.795 €
Lettonia	14.719 €
Slovacchia	13.886 €
Lituania	13.546 €

Elaborazione Fabbrica Padova su dati OCSE - JobProcing (stipendi lordi)



Stipendi dei polesani inferiori alla media veneta