

Rassegna del 14/02/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

14/02/2020	Mattino Padova	23	Padova del futuro Per le opere mancano cinque dei sette miliardi - Padova del futuro mancano all'appello 5 dei sette miliardi «Servono risposte»	Marian Matteo	1
14/02/2020	Sole 24 Ore	23	Appalti Per le ritenute certificazione da presentare entro il 24 febbraio - Appalti e ritenute, certificazione da presentare entro il 24 febbraio	Latour Giuseppe	4

SCENARIO

14/02/2020	Arena	9	Morandi, da Valeggio il maxi impalcato	F.L.	6
14/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Decine di barche in corteo per gli scavi Via libera al nuovo protocollo fanghi	Zorzi Alberto	7
14/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Scontro con gli ambientalisti «Basta con le fake news» «Navi fuori dalla laguna»	A.Zo.	9
14/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Crociere, stretta su tre ipotesi «Bozza a marzo in Comitato»	A.Zo.	10
14/02/2020	Corriere delle Alpi	34	Varianti, c'è il via libera per Tai - Variante di Tai, la commissione Via dà l'ok	Forzin Alessia	11
14/02/2020	Gazzettino	4	Autostrade, M5S: revoca complicata E Salvini li sfida: pronti a votarla noi	S.Can.	13
14/02/2020	Gazzettino Belluno	2	«Sbocco a Nord diventi priorità nell'agenda della politica»	A.Tr.	14
14/02/2020	Gazzettino Belluno	7	Cantieri al lavoro per riparare i disastri di Vaia	Bertolio Valerio	15
14/02/2020	Gazzettino Padova	7	Lonardi: «Strade? Non ne faranno»	...	16
14/02/2020	Gazzettino Venezia	2	Porto, mobilitazione e vittoria - Porto, altra spallata E stavolta è decisiva	Fullin Michele	17
13/02/2020	L'Amico del Popolo	3	È il momento di «Ri-Costruire» - «Ri-Costruire» torna con «Arte in Fiera Dolomiti»	...	19
13/02/2020	L'Amico del Popolo	4	Perché delegare alla Provincia di Vicenza la gestione delle gare?	...	21
13/02/2020	L'Amico del Popolo	26	I cantieri in vista dei Mondiali 2021 - Ecco i cantieri di Anas	De Col Enrico	22
14/02/2020	Mattino Napoli	22	Una "pinza" smantellerà la Vela verde tre mesi per concludere l'abbattimento	p.b.	24
14/02/2020	Nuova Venezia	2	Via al protocollo fanghi nel giorno della protesta - Via libera al nuovo protocollo fanghi Imprese e lavoratori: «Il porto viva»	Favarato Gianni	25
14/02/2020	Nuova Venezia	2	«Non si deve dipendere soltanto dal turismo»	...	27
14/02/2020	Nuova Venezia	2	Le nuove "linee guida" per gli escavi ribaltano le procedure esistenti dal 1993	G.Fav.	28
14/02/2020	Nuova Venezia	3	«Senza le navi Venezia muore» Il grido di dolore dei portuali	Berlinghieri Laura	29
14/02/2020	Nuova Venezia	18	Mancano i soldi: prove a rischio delle paratoie «Li troveremo» - Mose, prova delle paratoie a Malamocco Operazioni a rischio: mancano i soldi	Vitucci Alberto	31
14/02/2020	Nuova Venezia	36	Interventi in via dei Mille Protesta dei disabili	G.Ca.	33
14/02/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	17	Autostrade, la norma straccia-concessioni resta	Paolini Roberta	34
14/02/2020	Repubblica Napoli	3	La Vela verde va giù ma Medicina non c'è - La Vela verde muore tra 7 giorni De Magistris: "Giù il mostro"	Di Costanzo Antonio	35

GLI STATI GENERALI

**Padova del futuro
Per le opere
mancano cinque
dei sette miliardi**

A voler essere generosi si parla di oltre 5,2 miliardi di euro da trovare sui 7 miliardi totali di opere previste. **MARIAN/APAG.23**

**Padova del futuro
mancano all'appello
5 dei sette miliardi
«Servono risposte»**

Bertin (Ascom): «Emerso un grave problema di risorse»
Raddoppio 308, nuova Valsugana e Gra sono al palo

**Cazzaro (Ance)
«Coinvolgere
capitali privati
per ridurre i tempi»**

A voler essere generosi si parla di oltre 5,2 miliardi di euro da trovare sui 7 miliardi totali di opere previste. Tolti gli interventi previsti da Università e Camera di commercio, la lista delle opere che dovrebbero spingere Padova verso un futuro da capitale del Nordest è, a oggi, un libro dei sogni. Fatto di progetti e, in qualche caso di semplici ambizioni, che non trovano alcun riscontro nella cruda realtà dei numeri. A scorrere la lista dei progetti calati sul territorio di Regione, Provincia e Comune che l'Ascom ha messo insieme nel corso dell'iniziativa "Tutti convocati", la domanda che ricorre è: chi paga?

OLTRE L'ELENCO

Bene la sintesi e l'unità d'intenti, quindi, ma trovare e mettere sul tavolo più di 5 mi-

liardi di euro è altra cosa. «Due gli obiettivi della nostra iniziativa» spiega Patrizio Bertin, presidente di Ascom. «Ottenere un quadro d'insieme dei progetti dei singoli enti e mettere faccia a faccia gli attori del territorio. L'iniziativa ha, inoltre, fatto emergere con forza come esista un grande e grave problema di risorse da reperire per portare a compimento le opere programmate. Un problema che ha un minimo comune denominatore: la continua ricerca di consenso elettorale. Bisogna dirselo francamente e far presente alla politica a tutti i livelli che non è più tempo. Diluite nel tempo, gran parte delle opere che sono state messe nero su bianco sarebbero oggi realtà. Invece siamo qui a inseguirle da lustri e nel frattempo il nostro territorio è andato impoverendosi. Le categorie economiche devono rappresentare questa urgenza in modo compatto. Chi deciderà di scendere in campo per le prossime regionali, ad esempio, si assuma

un impegno concreto sulle opere che Padova ritiene necessarie. Chi le condivide? Chi è pronto a impegnarsi per reperire le risorse necessarie? Lo dica prima, poi noi vighileremo e nel caso denunceremo pubblicamente chi usa le esigenze del territorio solo per fare propaganda».

GOVERNO E SINDACI

Non è, aggiunge Bertin, solo una partita che chiama in causa Venezia. «Va detto chiaramente anche ai sindaci: per governare una città come Padova e cogliere le sfide per il suo futuro non si può pensare che servano 8 mesi per decidere se fare o meno un parcheggio o due anni per tracciare un attraversamento pe-



donale. Basta con le distrazioni, ci sono delle risposte da dare». Risposte che, in verità, si attendono anche da Venezia. Basta scorrere l'elenco messo a punto durante "Tutti convocati": raddoppio nuova strada del Santo - 308; tangenziale verso Cittadella-Valsugana; Grande raccordo anulare di Padova. Opere che invecchiano ancor prima di nascere. «È chiaro che la Regione non ha le risorse necessarie per trasformare immediatamente tutte queste opere in cantieri» sottolinea Roberto Marcato, assessore regionale allo Sviluppo economico. «Va immaginato un percorso con il governo per poter utilizzare fondi strutturali. Per fare questo, però, va posta con chiarezza e condivisione la necessità di avere queste ope-

re. Uno studio sull'impatto della nuova Pedemontana sui nostri territori va fatto, e lo evidenzierò all'assessore regionale competente Elisa De Berti. Personalmente, già dieci anni fa, da assessore provinciale alla Viabilità io l'ho posto».

RUOLO DEI PRIVATI

Un ruolo importante, però, va attribuito anche all'iniziativa privata, almeno secondo quanto sostiene Mauro Cazzaro, presidente dei costruttori di Ance Padova. «Se utilizzata bene, con equilibrio e con la dovuta trasparenza, la finanza di progetto potrebbe essere uno strumento per accorciare i tempi di realizzazione» spiega Cazzaro. «Se utilizzato male il project financing è devastante, ma di per sé può essere una soluzione da

valutare anche visto il periodo». Le banche, riflette Cazzaro, «hanno liquidità da impiegare e attualmente offrono rendimenti pari a zero se non addirittura negativi. Ha quindi un senso pensare a delle iniziative pubblico-private, con la dovuta trasparenza ed equilibrio». Quanto ai progetti messi in fila dalle istituzioni padovane, Cazzaro conclude: «Non c'è dubbio che la parte relativa alle infrastrutture di collegamento è prioritaria. Passa in primis da qui la competitività del nostro territorio. La convergenza e la disponibilità al confronto che anche in questa occasione le istituzioni padovane hanno dimostrato è un valore che va capitalizzato». —

Matteo Marian

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE OPERE

Pedemontana e alta velocità i nodi dello sviluppo

Dalla Tav alla connessione con la Pedemontana passando per le riqualificazioni di stazione (in alto) e area Pp1: queste il piano delle opere messo nero su bianco dall'iniziativa "Tutti convocati" (a sinistra).

200 mila **Appalti**
Per le ritenute
certificazione
da presentare
entro
il 24 febbraio

È il valore-soglia superato il quale i contratti "labour intensive" rientrano nella nuova disciplina che prevede controlli sulla regolarità fiscale delle aziende coinvolte

— Servizi alle pagine 23-24

Appalti e ritenute, certificazione da presentare entro il 24 febbraio

ADEMPIMENTI

Le indicazioni degli sportelli dell'Agenzia sul nuovo documento

Le imprese: «È eccessivo il peso degli oneri di controllo a nostro carico»
Giuseppe Latour

Il nuovo Durf, la certificazione che salva le imprese dai pesantissimi adempimenti in materia di ritenute fiscali, andrà presentato dall'appaltatore al proprio committente entro cinque giorni lavorativi dalla scadenza del termine per i versamenti. Quindi, in fase di prima applicazione, bisognerà attivarsi al massimo il 24 febbraio. Anche se sulle sanzioni ci sarà una moratoria fino al 30 aprile prossimo.

L'importante chiarimento, che cristallizza il calendario per le imprese, arriva dalle indicazioni interne che l'agenzia delle Entrate ha appena messo a disposizione dei propri funzionari. Con l'obiettivo di dare istruzioni su una norma che avrà «significativi riflessi sull'attività degli uffici».

La norma, sulla quale mercoledì le Entrate hanno diffuso la circolare 1/E, prevede che il certificato sia messo a disposizione dagli uffici territoriali dell'Agenzia: non serve, quindi, una richiesta specifica. Per facilitare l'adempimento, però, è stato comunque predisposto un fac-simile.

In attesa di un applicativo centrale che produca automaticamente questi certificati, consentendo la verifica immediata del loro contenuto, è stata

predisposta una soluzione provvisoria, per rispettare i tempi molto stretti. La nuova funzione è stata sviluppata dalla Direzione regionale della Lombardia e sarà reperibile all'interno dell'applicativo chiamato «Tcer». Il software consentirà, all'inizio, la produzione del certificato solo con riferimento all'ultimo giorno del mese precedente rispetto alla data della richiesta. Sono previste a breve delle migliorie tecniche che consentiranno anche l'emissione di certificati relativi a qualunque mese.

L'applicativo risconterà l'esistenza dei quattro requisiti previsti dalla legge e produrrà una bozza di certificato con esito positivo o negativo. Il funzionario avrà il compito di verificare «con attenzione» questi risultati. In caso di esito negativo, saranno evidenziati solo i requisiti non soddisfatti dall'impresa.

Sel'esito negativo dipende dai carichi, sarà possibile fare un passaggio ulteriore e interrogare i web service degli agenti della riscossione ottenendo, per il codice fiscale analizzato, il dettaglio dei carichi: questo documento potrà essere consegnato al contribuente, su richiesta, per effettuare le sue verifiche sulla propria posizione. C'è anche la possibilità che il contribuente ritenga il certificato non corretto: in questo scenario potrà rivolgersi all'ufficio che lo ha emesso, segnalando i dati che ritiene non siano stati considerati e chiedendo il riasse. L'Agenzia dovrà procedere «tempestivamente» a una verifica ed eventualmente all'emissione di un nuovo certificato.

In un caso bisognerà fare attenzio-

ne particolare: può succedere che il contribuente abbia effettuato un pagamento l'ultimo giorno del mese. Questo, per un problema di tempi tecnici, potrebbe non rientrare nel flusso di dati degli sportelli.

Sulla circolare, intanto, arrivano le prime reazioni. Il presidente Ance, Gabriele Buia spiega che «non ci sono le risposte che ci aspettavamo». A preoccuparlo è soprattutto il fatto che «nonostante le promesse di semplificare, si introduce un grande carico di oneri. Le imprese dovranno strutturarsi per fare controlli più che per impegnarsi nello sviluppo. Mi chiedo come si farà, in un settore come il nostro, a controllare tutta la filiera dei subappaltatori». La norma, insomma, «è da riscrivere».

Francesco Quattrone, direttore lavoro e relazioni sindacali di Federdistribuzione, sottolinea che la circolare «ha chiarito alcuni passaggi: è positiva l'esclusione dall'applicazione della norma della somministrazione lecita di manodopera». Tuttavia, «resta il nodo relativo al ruolo di controllore del committente. Un ruolo delicato e oneroso che prevede la responsabilità anche in merito alla congruenza dei versamenti rispetto alle retribuzioni, senza avere a disposizione strumenti per effettuare queste verifiche».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IN BREVE**1. L'applicativo**

Gli uffici delle Entrate avranno a disposizione un software che, all'inizio, produrrà il certificato solo con riferimento all'ultimo giorno del mese precedente rispetto al momento della richiesta. A breve ci saranno migliorie tecniche che consentiranno di guardare a qualunque mese

2. L'esito

Il software verificherà l'esistenza dei quattro requisiti previsti dalla legge e produrrà una bozza di certificato, positivo o negativo. Il funzionario avrà il compito di verificare i risultati. Se l'esito negativo dipende dai carichi, sarà possibile ottenere il dettaglio dei carichi per analizzare la propria posizione

PONTE DI GENOVA. Lungo 100 metri, viene da Fincantieri Infrastructure

Morandi, da Valeggio il maxi impalcato

Realizzata dalla ex Cordioli, oggi con 80 dipendenti

Batte un cuore d'acciaio veronese nel ponte-nave della Val Polcevera che sta prendendo forma a Genova. Ieri si è allungata di cento metri in una sola volta la struttura che andrà a sostituire il ponte Morandi, e la cui costruzione è affidata a Fincantieri Infrastructure del gruppo Fincantieri e Salini Impregilo, unite nella joint venture Pergenova.

Per l'intera opera occorreranno 9mila tonnellate d'acciaio per armatura e 15mila tonnellate per le carpenterie. Numeri eccezionali che stanno impegnando senza sosta anche lo stabilimento di Fincantieri Infrastructure di Valeggio sul Mincio, inaugurato nel marzo dello scorso anno: quel taglio del nastro, alla presenza del premier Giuseppe Conte e dell'allora ministro per le Infrastrutture Danilo Toninelli, in quel capannone che era la ex Cordioli, segnava anche la rinascita di un'azienda dal grande passato, grazie a Fincantieri, che l'ha rilevata dalla procedura di amministrazione straordinaria nella quale si trovava dal 2016. Oggi sono ottanta i dipendenti diretti che lavorano a Valeggio, numero che sa-

le a 200 se si conta anche l'indotto che ogni giorno è impegnato nello stabilimento, da dove partono le componenti in acciaio più minute, compatibili con il trasporto su gomma e destinate a Genova. Dal porto di Castellammare partono invece i pezzi più grandi, gli scheletri d'acciaio del carico di centinaia di tonnellate che, una volta arrivati nel porto ligure, vengono caricati su chiatte da gru di grandi dimensioni e scaricati a Genova. Poi, nell'apposita area allestita in cantiere, gli elementi vengono assemblati.

Ieri è stato posizionato il maxi impalcato campata da oltre 1800 tonnellate, che si aggiunge alle altre otto. Al momento sono montati e visibili 500 metri complessivi su 1.067 di ponte. «Fin dal primo momento abbiamo raccolto questa sfida animati da spirito di servizio e dalla voglia di partecipare alla rinascita di un territorio a beneficio del Paese», ha detto ieri Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri. «Quello che sta prendendo corpo è il risultato del lavoro di tutti, di maestranze, ingegneri e tecnici». • FL



Il maxi impalcato del nuovo ponte Morandi di Genova



Decine di barche in corteo per gli scavi Via libera al nuovo protocollo fanghi

Sirene assordanti nella nebbia. Musolino: rischiamo di morire. Brugnaro: colpa di chi da vent'anni dice bugie. Ma arriva l'ok dell'Istituto di sanità. Martella: risultato acquisito



Marinese
Se per qualcuno quello di Venezia non è un porto strategico, almeno abbia il coraggio di dirlo

VENEZIA Il suono delle sirene, nella nebbia, è assordante. Suonano le piccole imbarcazioni degli ormeggiatori, ma anche i grandi rimorchiatori Elma C e Lourdes C, che a un certo punto spruzzano l'acqua per aumentare la teatralità del corteo. Una cinquantina di imbarcazioni di tutti i tipi ieri mattina hanno sfilato lungo il canale della Giudecca per ribadire - come da striscioni - che «il porto è vita» e che senza l'economia delle navi, quelle commerciali più ancora di quelle da crociera, Venezia diventerà una «ghost town», una città fantasma. «Venezia / senza / porto muore», intona un coretto di dipendenti in Marittima, dove si chiude la parte mobile della protesta e inizia un convegno, che si chiude con la sottoscrizione di un manifesto da parte del sindaco Luigi Brugnaro e di tantissime aziende e associazioni di categoria per garantire al porto lagunare un futuro. «Abbiamo dimostrato che la comunità portuale è compatta, qui c'erano imprese e lavoratori insieme per la prima volta», esultano il presidente nazionale di Assoagenti Gian Enzo Duci e quello Veneto Alessandro Santi, organizzatori della giornata.

Nel mirino c'erano soprattutto il governo e quel protocollo fanghi, che riscriverà le norme per gli scavi in laguna, fermo da mesi tra i ministeri

di Ambiente e Sanità. Ma proprio ieri mattina, nelle stesse ore in cui in laguna si protestava, al Provveditorato l'ennesima riunione sanciva la chiusura dell'istruttoria, con l'ufficializzazione del parere positivo da parte dell'Istituto superiore di sanità, che aveva sollevato alcune obiezioni relative all'impatto degli scavi sulla catena alimentare. «Il risultato è stato acquisito, come avevamo garantito - afferma il sottosegretario di Palazzo Chigi Andrea Martella, che si è speso molto con i colleghi di governo sull'argomento - Ora si può procedere con il decreto interministeriale: non ci sono più scuse». «Inizia una nuova pagina di tutela e sviluppo per la Laguna», aggiunge soddisfatto il ministro dell'Ambiente Sergio Costa. Sulla stessa linea la collega Paola De Micheli (Infrastrutture): «Forniamo alla città uno strumento fondamentale per la salvaguardia della Laguna». L'ultimo ostacolo era proprio il parere dell'Iss, arrivato grazie anche all'interessamento del ministro della Sanità Roberto Speranza.

Lo stallo sulla gestione dei fanghi ha infatti bloccato per un paio d'anni gli scavi e la Capitaneria di Porto è stata costretta più volte a ridurre il pescaggio autorizzato nel canale dei Petroli: secondo il piano regolatore portuale dovrebbe essere a quota 12 metri con pescaggio a 11,50, ma ora per le navi più grandi si è scesi addirittura a 10,20. «La legge mi obbliga a garantire l'accessibilità del porto, noi chiediamo solo quello, anche perché abbiamo già messo a bilancio i soldi - ribadisce il presidente dell'Autorità di sistema Pino Musolino - Altrimenti siamo dei malati a cui non si consente di prendere la medicina: così si rischia di far morire un comparto che occupa 21 mila persone, 95 mila con l'indotto, e fattura 6 miliardi e mezzo di euro l'anno». «Il lavoro non

può essere in contrapposizione con l'ambiente - aggiunge il sindaco - E' da 20 anni che ci sono dei personaggi che raccontano bugie e barzellette che non fanno più ridere e intanto si tiene tutto fermo colpevolmente: sono dei "pescioloni" che stanno sempre sul fondo, speriamo di prendere anche loro, quando scaveremo». Brugnaro strappa applausi da una platea a lui molto vicina. «Qui non stiamo discutendo solo del futuro di Venezia e del Nordest, ma di salvare l'Italia dal declino economico - prosegue - Voi siete degli eroi». Addirittura più esplicito il presidente di Confindustria Venezia Vincenzo Marinese: «Ne abbiamo le p... piene - si accende - in un paese manifatturiero come il nostro i porti sono fondamentali. Se per qualcuno quello di Venezia non è strategico, almeno abbia il coraggio di dirlo».

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Alessandro Russello

Ministro
Paola De
Micheli:
diamo alla
città uno
strumento
fonda-
mentale
per la sal-
vanguardia
della
laguna



In acqua e a terra ieri cinquanta barche hanno sfilato con il sindaco Brugnaro per arrivare in Marittima (Foto Vision)



Scontro con gli ambientalisti

«Basta con le fake news»

«Navi fuori dalla laguna»



Varagnolo (Filt Cgil)
Per qualcuno in laguna è sempre tutto delicato, più di lavoro e imprese: è inaccettabile



Vianello (Vecon)
Questo porto potrebbe fare il doppio di container se avesse i pescaggi massimi

Il dibattito

VENEZIA Il presidente di Assoagenti Veneto, Alessandro Santi, le chiama «fake news» e per smentirle usa stralci dei libri di uno degli «idoli» del mondo ambientalista: lo storico docente di Idraulica dell'Università di Padova Luigi D'Alpaos. Per esempio in quel testo del 2010 in cui diceva che gli effetti del Canale dei Petroli sulle acque alte a Venezia erano «del tutto trascurabili», smentendo la tesi del giornalista Indro Montanelli con una ricerca degli anni Settanta del collega Claudio D'Attei. Ricorda poi che il Vittorio Emanuele non è quel «canaletto» che si vuole far credere («era profondo 10 metri e mezzo»), che lo smog a Venezia c'è soprattutto d'inverno quando le navi sono meno, che i crocieristi non «invadono» la città, ma sono appena il 5 per cento dei turisti.

Gli ambientalisti avevano «preparato» la protesta con una raffica di domande, concentrate principalmente sul

perché l'Autorità portuale non stia proseguendo sui progetti «off-shore», fuori dalla laguna: sia quello per i container a Malamocco, che il Dufferco di Cesare De Piccoli (ieri in sala) per le crociere alla bocca di Lido. «Perché l'Autorità portuale non ha ancora provveduto al nuovo piano regolatore a 25 anni dalla riforma? - si chiede AmbienteVenezia - Perché l'area ex Montefibre non è stata ancora predisposta per la piattaforma logistica?». Un interrogativo riguardava anche i sindacati e la divisione tra portuali e chimici sulle navi a Marghera. Ieri Renzo Varagnolo, segretario generale della Filt-Cgil, ha spiegato chiaramente la linea dei portuali, con un intervento applaudito: «Il nostro lavoro deve avere la stessa dignità delle vongole e dei mitili - ha detto con un'ironia beffarda - Per qualcuno in laguna è sempre tutto delicato, più delicato del lavoro e delle imprese: ma questo è inaccettabile». I sindacati avevano dichiarato 72 ore di sciopero per sensibilizzare sugli scavi e hanno manifestato sotto la commissione

di Salvaguardia per spingere la via libera al rialzo delle Tresse per ospitare i fanghi. «Ma poi c'è sempre un tassello mancante», ha concluso.

Sul palco sono saliti anche alcuni referenti delle imprese. Riccardo Vianello, direttore commerciale del terminal Psa-Vecon, non ha negato le difficoltà degli ultimi due anni. «Il potenziale del porto di Venezia sui container sarebbe almeno il doppio dei 600 mila teu che si fanno ora - ha spiegato - se avessimo i pescaggi massimi». Mauro Fanin, capo di Cereal Docks, ha ricordato gli 80 milioni di investimenti a Venezia e altri che sarebbero in arrivo: «Ma abbiamo bisogno di pescaggi più importanti», ha concluso. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Incontro a Roma**Crociere, stretta
su tre ipotesi
«Bozza a marzo
in Comitato»**

VENEZIA «Vado a Roma a un importante incontro sulle crociere», aveva detto di mattina l'ammiraglio Piero Pellizzari. Nel pomeriggio sia lui, che il presidente del Porto Pino Musolino, che il provveditore reggente Cinzia Zincone sono andati a Roma alla sede del Mit per «stringere» sulle tre ipotesi in campo per i cosiddetti «approdi diffusi». La politica vuole spostare circa duecento navi all'anno dal bacino di San Marco a Fusina, alla banchina Lombardia di Tiv e alla sponda nord del Canale industriale nord di Marghera. Ora però sono da affrontare le questioni tecniche e quella di ieri è stata una delle ultime riunioni al ministero delle Infrastrutture. «Nei prossimi giorni ce ne sarà un'altra su aspetti più tecnici, per arrivare a una bozza di provvedimento da adottare al Comitato

nei primi giorni di marzo - ha spiegato Musolino all'uscita dagli uffici di Porta Pia - Siamo lavorando a un range di soluzioni cantierabili». Anche perché, per esempio, per usare la banchina Tiv servono dieci mesi di lavori e circa 1,2 milioni di investimenti. Ieri il sindaco Luigi Brugnaro ha parlato però di «idea strampalata»: «Non sapendo cosa decidere buttano le navi un po' a casaccio». Scettico anche sull'avvio dell'iter della nuova legge speciale con le audizioni di martedì: «Un talk show che spero non sia l'alibi per rinviare i soldi», l'ha definito, lui che sarà sentito mercoledì, ricordando la richiesta di 150 milioni all'anno per la città. «I talk show li fa lui in mimetica per la città con Matteo Salvini», replica il promotore Nicola Pellicani (Pd). (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Varianti, c'è il via libera per Tai

La commissione ha dato parere favorevole dopo che l'Anas ha recepito le osservazioni del Comune di Pieve e del comitato dei cittadini

La commissione Via statale il 31 gennaio ha dato parere favorevole di compatibilità ambientale all'opera che servirà per deviare il traffico diretto a Cortina dall'abitato di Tai.

È la terza variante, fra quelle che rientrano nel piano delle infrastrutture Anas per i Mondiali 2021, ad ottenere il via libera. All'appello manca solo quella di San Vito. Quel-

la approvata è la terza alternativa progettuale: Anas ha recepito le osservazioni e le richieste arrivate dal Comune di Pieve e dal comitato dei cittadini. **FORZIN / A PAG. 34**

PIEVE DI CADORE

Variante di Tai, la commissione Via dà l'ok

C'è il parere di compatibilità ambientale per l'opera, sono state accettate le modifiche chieste dal Comune e dai cittadini

Lieve spostamento della rotonda sul lato est. Sarà anche demolita l'ex colonia Montagnana.
Alessia Forzin

PIEVE DI CADORE. Passi avanti. La commissione Via statale il 31 gennaio ha dato parere favorevole di compatibilità ambientale all'opera che servirà per deviare il traffico diretto a Cortina dall'abitato di Tai. È la terza variante, fra quelle che rientrano nel piano delle infrastrutture Anas per i Mondiali di sci 2021, ad ottenere il via libera dalla commissione per la Valutazione di impatto ambientale. All'appello manca solo quella di San Vito.

Quella approvata è la terza alternativa progettuale: Anas ha recepito le osservazioni e le richieste arrivate dal Comune di Pieve e dal comitato dei cittadini sorto proprio per sollecitare migliorie al progetto. Si prevede infatti un lieve spostamento della rotonda sul lato est, la rettifica del tracciato della galleria, la demolizione dell'ex colonia Montagnana, l'eliminazione di un varco (inizialmente in progetto) che avrebbe creato problematiche nella zona dello stadio

del ghiaccio. Sarà anche migliorato lo svincolo per chi deve raggiungere Calalzo, da Tai, anche questa una richiesta avanzata dal Comune.

«Attendiamo il decreto», premette il sindaco, Giuseppe Casagrande, «ma sono state accolte tutte le richieste che erano state formulate dal Comune e dal comitato dei cittadini. Diamo atto ad Anas di averci ascoltato». Il sindaco è ovviamente soddisfatto per la chiusura della procedura, ma aspetta «a stappare lo spumante. Ora si apre una nuova fase, tutte queste considerazioni devono essere intrecciate con i vincoli paesaggistici e deve essere fatta la progettazione esecutiva».

Difficile, quindi, ipotizzare quando si aprirà il cantiere, ma non dovrebbero volerci molti mesi. I lavori, poi, saranno sviluppati in due fasi: «Nella prima saranno realizzate tutte le opere all'aperto, le rotonde e gli svincoli», spiega Casagrande. «Poi sarà costruita la galleria. Speriamo di poter vedere l'opera finita in tempo per le Olimpiadi». È lecito supporre che, se non sorgeranno intoppi, il taglio del nastro avverrà ben prima dei Giochi del 2026.

La variante sarà lunga poco

meno di 1,2 km, di cui 981 in galleria. All'entrata e all'uscita del tunnel saranno costruite due rotonde. Quella ad est (lato Longarone), per dare un'indicazione) sarà spostata verso sud di 85 metri lineari e sarà riorganizzata per garantire un accesso dedicato a via delle Piazze (strada comunale) e sarà assicurato un collegamento dedicato anche ai fabbricati esistenti.

Sul lato ovest (direzione Cortina) sarà garantito un miglioramento dell'accesso allo Ski bar e sarà razionalizzata l'interferenza con via Madoneta e con la ciclabile Alta via delle Dolomiti. Gli spazi contermini alla rotonda saranno riorganizzati mediante la demolizione della ex colonia Montagnana. È stata abbandonata l'ipotesi di un'uscita di emergenza dalla galleria con sbocco nel piazzale retrostante lo stadio del ghiaccio.

Una volta realizzata la variante, si prevede che il 90% del traffico utilizzerà la nuova viabilità (i camion saranno obbligati a farlo), liberando il centro abitato di Tai dal traffico. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il rendering della variante di Tai di Cadore, che si svilupperà per circa un chilometro in galleria

Autostrade, M5S: revoca complicata E Salvini li sfida: pronti a votarla noi

**BOCCIATI GLI
EMENDAMENTI
DI RENZIANI E FORZA
ITALIA AL MILLEPROROGHE
RESTANO LE NORME
SULLE PENALI
IL CASO**

ROMA La miccia nel campo della maggioranza l'ha gettata Matteo Salvini davanti alla stampa estera: «Io sarei per la revoca di fronte a 43 famiglie distrutte», ha detto il leader della Lega a proposito di Autostrade. «È evidente che qualcuno non ha fatto il suo lavoro. Se la revoca è suffragata dai fatti noi del gruppo della Lega la voteremo, se fossi al governo, se i ministri me la portano, io lo farei in 12 secondi». Una stoccata indirizzata al M5S che su questa battaglia si trova ancora nel guado. La maggioranza, anche su Autostrade marcia divisa. La riprova, l'ennesima è arrivata ieri. Le Commissioni Affari costituzionali e Bilancio della Camera, infatti, hanno bocciato gli identici emendamenti di Iv e FI che miravano ad eliminare dal Milleproroghe l'articolo che prevede nuove regole sulle concessioni autostradali indicando il percorso da seguire in caso di revoca (nella transizione la gestione passa ad Anas) e riduce le eventuali penali a carico dello Stato. La relatrice, Vittoria Baldino (M5s) e il governo avevano espresso parere negativo su questi emendamenti. L'articolo del Milleproroghe (il 35) che gli emendamenti di Iv e FI puntavano ad abrogare stabilisce che «in caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di auto-

strade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, Anas, può assumere la gestione delle medesime».

LA TRATTATIVA

Un segnale chiaro. Che spinge Palazzo Chigi a prendere tempo e a valutare tutte le soluzioni. Ma come stanno vivendo i grillini, l'invasione di Salvini anche sul tema di Autostrade? Fonti governative del Movimento aprono le braccia: «Sappiamo che tecnicamente la revoca della concessione è molto complicata, se non impossibile. Ma allo stesso tempo per noi la narrazione comunicativa non cambia». Perché? «Noi come M5S - dicono ancora fonti pentastellate di primo piano - non esprimiamo né il ministro dell'Economia né quello delle Infrastrutture e nemmeno il premier», spiegano con un sorriso amaro. In molti, dalle parti della maggioranza di governo, c'è la consapevolezza che il dossier Autostrade-Benetton è destinato ad attendere. Prima dovrebbero passare le turbolenze con Italia Viva e Matteo Renzi. Intanto, dalla relazione della Corte dei Conti arriva un messaggio chiaro: le concessioni autostradali devono «garantire l'interesse pubblico» e «vanno accelerate le procedure per l'affidamento, da svolgersi prima della scadenza delle vecchie convenzioni per evitare ulteriori proroghe alle convenzioni vigenti».

S. Can.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Paola De
Micheli,
ministro
delle
infrastrutture**

(foto LAPRESSE)



«Sbocco a Nord diventi priorità nell'agenda della politica»

►Gli industriali ribadiscono la posizione in vista del convegno di oggi a Mestre

IL DIBATTITO

BELLUNO E' stato detto e ripetuto, ma tanto meglio ribadirlo. Il prolungamento dell'A27 s'ha da fare. Nel giorno del grande convegno "Il Veneto nelle nuove rotte economiche globali. Porto di Venezia e autostrada A27" organizzato per oggi all'Hotel NH Laguna Palace di Mestre da Cisl Veneto e Unioncamere Veneto, la presidente di Confindustria Belluno Dolomiti Lorraine Berton torna a esprimersi sull'annoso e controverso tema dello sbocco a nord. La categoria, si sa, da anni preme affinché la politica assuma una decisione e tolga la provincia dall'imbarazzo di una viabilità non più all'altezza del territorio. L'appuntamento in terra veneziana, infatti, appare come una nuova partenza per il fronte del sì. «Il prolungamento dell'A27 o comunque di uno sbocco a nord deve diventare una priorità nell'agenda politica regionale e nazionale - spiega -. Non si può continuare a perdere altro tempo. Le categorie economiche sono state fin troppo chiare, la convergenza su questo tema è massima. Più in generale il Veneto non può perdere competitività e attrattività di fronte all'asse Milano-Bologna-Brennero. Fino a qualche tempo fa la questione era diventata quasi un tabù. Oggi finalmente se ne parla apertamente e le categorie industriali, artigiani, sindacati hanno il me-

rito di aver riportato il tema al centro del dibattito». Bene dunque se ne parli anche fuori dalla provincia, in un convegno di ampio respiro. A questo proposito, Berton ricorda la posizione unitaria espressa nel luglio 2019 dal Tavolo delle infrastrutture della Provincia di Belluno, coordinato da Domenico Limana, alla presenza dell'assessore regionale ai Trasporti Elisa De Berti in un incontro a Villa Patt di Sedico, a indicare come in questi anni la pressione sul tema da parte di chi ci crede è stata continua. «Abbiamo costituito un fronte comune a favore del territorio, chiedendo di affrontare senza paura il tema delle infrastrutture materiali e immateriali - ricorda -. Lo abbiamo fatto anche in una lettera consegnata allo stesso governatore Luca Zaia, sottolineando come il tema di uno sbocco a nord non riguardi solo il Bellunese ma buona parte del Veneto, che rischia di rimanere indietro sul fronte infrastrutturale. Fa quindi bene la Cisl a porre la questione e inserirla all'interno di un dibattito più complessivo che riguarda anche il sistema portuale di Venezia. Ogni nuova opera infatti deve essere interconnessa e messa in rete. Mi auguro che la politica superi visioni ideologiche ispirate dall'eterno fronte del no e affronti la questione dello sbocco a nord con spirito pratico trovando risorse e iniziando seri percorsi di progettazione e fattibilità».

A.Tr.



SOPRA L'autostrada A27. SOTTO Lorraine Berton (Confindustria)



Cantieri al lavoro per riparare i disastri di Vaia

LAMON

Doppio cantiere sulle strade di Lamon. Una circostanza che viene vista con favore dal sindaco Ornella Noventa. Dopo Vaia Veneto Strade è intervenuta sul territorio di Lamon con appalti a ditte competenti per la sistemazione di diversi tratti stradali messi a dura prova dalla furia di Vaia della fine ottobre, inizio novembre, del 2018. Non solo per tratti di strada provinciale di cui Veneto Strade ha la competenza e responsabilità; ma anche per tratti di comunali come la strada di San Donato e di Valina. Il primo cantiere a vedere la luce è quello della strada di Arina aperto, prima dell'inverno, oltre il Ponte sul torrente Senaiga e grazie al meteo recentemente per altri 100 metri in prossimità del settimo tornante, per salire al paese. Ora la ditta appaltatrice, l'Impresa Edil Costruzioni di Sedico, si è spostata anche al terzo tratto da sistemare per la ricostruzione per sicurezza, questa volta più lungo dal km 4,100 al km 4,300. Una miglioria che prevede anche allargamenti

su una zona geologicamente fragile, e tuttavia caratteristica. Non ci saranno le limitazioni di traffico che furono imposte subito dopo Vaia per l'urgenza di rendere al più presto la strada transitabile e sicura. Il lavoro del terzo tratto continuerà fino al 20 marzo 2020 con limitazioni di passaggio anche di 30 minuti, ore 8-12 e ore 13-17, compresi i sabati ed esclusi i festivi. Nelle ore in cui i dipendenti non staranno lavorando attivamente la circolazione sarà regolata con un semaforo. L'altro cantiere è stato aperto a Ponte Serra, altri 100 metri, proprio in prossimità dell'albergo dell'Osteria Ponte Serra. In questo caso non è prevista nessuna interruzione del traffico nei due sensi sulla Regionale sul lato a monte del cantiere. Il cantiere è gestito dall'impresa Ipogeo di Feltre, sempre su mandato di Veneto Strade. E' stato ricostruito il ciglio a valle, con muratura in cemento armato e micropali. La ditta completerà l'opera con la posa dei guardrail protettivi sul burrone e con l'asfaltatura sul tratto interessato.

Valerio Bertolio



IL NUOVO CANTIERE A Ponte Serra lavori lungo la Regionale 50



Il convegno in Camera di Commercio**Lonardi: «Strade? Non ne faranno»**

«Dal convegno sul futuro della città in Camera di Commercio non uscirà niente di buono». L'opinione è di Ubaldo Lonardi consigliere comunale di opposizione. «Se vi fosse solo una decisione condivisa e definitiva sulla viabilità futura sarebbe una grande cosa. Parlo di Alta velocità, raddoppio delle corsie della nuova statale del Santo e collegamento con pedemontana; collegamento della circonvallazione di Limena con Cittadella e Bassano e quindi ancora con la pedemontana. Completamento della statale 10 per la bassa padovana e il grande parcheggio della Prandina. Aggiungo la terza corsia da Padova a Bologna, uno scandalo che sia ancora a due». «Ma non sarà così - continua - perché la visione dell'amministrazione guidata dal duo Giordani-Lorenzoni è diametralmente opposta. Per cui l'idea di un patto di sviluppo fino al 2030 lanciata da Giordani resterà lettera morta. L'unica fortuna della città è la prosecuzione del progetto del nuovo ospedale, voluto da Bitonci e l'importantissima attività immobiliare dell'università, vero e positivo motore urbanistico della città con l'unico neo della scelta poco lungimirante per le imprese di costruire le aule di ingegneria in Fiera».



Porto, mobilitazione e vittoria

►Ieri mattina corteo e convegno dai toni accesi, nel pomeriggio il via libera da Roma al protocollo fanghi

Il porto di Venezia tra mobilitazione e vittoria. Il via libera tanto atteso è stato rilasciato dall'Istituto superiore di Sanità e finalmente il nuovo Protocollo fanghi potrà essere emanato. L'ok al documento è arrivato ieri mattina, mentre a Venezia era in corso una grande mobilitazione per chiedere attenzione per il porto e il suo indotto logistico, commerciale e industriale. Adesso non ci sono più ostacoli né scusanti e il Governo dovrà

emanare il provvedimento. Il Protocollo sostituisce quello del 1993 per classificare i fanghi, in base al loro grado di inquinamento, da scavare per liberare i canali portuali. Si tratta di un provvedimento essenziale per far partire le draghe e riportare il pescaggio del canale dei Petroli a 11.5-12 metri. È ora necessario solo il decreto interministeriale Ambiente-Mit. La firma è attesa entro un paio di settimane.

Fullin e Gasparon a pag. II

Mobilitazione a Venezia

Porto, altra spallata E stavolta è decisiva

►Corteo acqueo e manifestazione in mattinata, nel pomeriggio da Roma arriva il via libera sul protocollo fanghi. Martella: «Impegni mantenuti, ora la firma»

**L'ISTITUTO SUPERIORE
DI SANITA' HA DATO L'OK
ORA BASTERA' IL DECRETO
INTERMINISTERIALE
ATTESO PER IL COMITATONE
DEI PRIMI DI MARZO**

**BRUGNARO AVEVA
TUONATO AL CONVEGNO
IN MARITTIMA: «C'E'
IL RISCHIO CHE PRIMA
O POI LA PAZIENZA
FINISCA, MUOVETEVI»**

PORTO

VENEZIA Il via libera tanto atteso e sudato è finalmente stato rilasciato dall'Istituto superiore di Sanità e finalmente il nuovo Protocollo fanghi potrà essere emanato. L'ultimo ok al documento è arrivato ieri mattina, mentre a Venezia era in corso un'enorme mobilitazione per chiedere attenzione per il porto e il suo indotto logistico, commerciale e industriale.

Adesso non ci sono più ostacoli né scusanti e il Governo dovrà emanare il provvedimento, che già aveva promesso sarebbe stato firmato all'inizio di questo mese. Il nuovo Protocollo fanghi sostituisce quello del 1993 per classificare i fanghi, in base al loro grado

di inquinamento, da scavare per liberare i canali portuali. Si tratta di un provvedimento essenziale per far partire le draghe e riportare il pescaggio del canale dei Petroli a 11.5-12 metri che l'Autorità di sistema portuale ritiene fondamentali per non perdere ulteriori traffici e magari recuperare quelle linee con l'Oriente perse proprio perché le navi non riuscivano più ad entrare.

LO SBLOCCO

La situazione si è sbloccata ieri anche grazie all'intervento del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Andrea Martella, in collaborazione con i ministri Sergio Costa (Ambiente) e Paola De Micheli (Mit). Il procedimento è

concluso e basterà solo un decreto interministeriale, senza passaggi parlamentari. La firma è attesa entro un paio di settimane. In ogni caso, è stato assicurato che al Comitato di marzo il Protocollo fanghi ci sarà.

«Quello che avevamo dichiarato qualche tempo fa è stato mantenuto - commenta Martella -



L'Istituto superiore di Sanità ha reso il parere e ora il Protocollo può essere operativo. Questo è a favore sia del rispetto della questione ambientale sulla laguna, che del rispetto dell'attività portuale a Venezia».

«Bene - commenta il deputato dem Nicola Pellicani - ma ora il Governo deve accelerare».

NON VOGLIAMO MORIRE

Come San Tommaso, il sindaco Luigi Brugnaro al momento preferisce non commentare, ma ieri mattina al convegno organizzato in Marittima da Federagenti e Assoagenti Veneto, durante il quale è stato firmato da tutte le categorie il manifesto in 9 punti "Il Porto è vita. Venezia è viva" è andato giù pesante.

«A Roma - ha detto - Non fanno nemmeno le cose di legge. Adesso decidono di buttare le navi un po' a casaccio nel porto. Attenzione, perché la pazienza, non la mia ma quella degli operatori, prima o poi finisce. Noi pretendiamo

che la profondità del canale dei Petroli torni a livello di legge per non continuare a perdere traffici. Noi siamo sempre disponibili, ma non a morire. In ballo c'è il futuro dell'Italia che va salvata dal declino economico».

Anche il presidente di Confindustria Venezia e Rovigo, Vincenzo Marinese, non è andato giù delicato.

«Venezia è centrale per una zona d'Italia che ha un fatturato di 120 miliardi - ha detto - se il porto resterà in difficoltà, quando il baricentro logistico sarà spostato si sposteranno anche le aziende. Qualcuno dovrà spiegare mettendoci la faccia: senza aziende i figli che faranno? Io con il reddito di cittadinanza non voglio vivere. Ne abbiamo le p... piene. Già abbiamo rinunciato alla chimica perché non c'è stato il coraggio del Governo».

TUTTI UNITI

Tra i firmatari del manifesto anche Giuseppe Fedalto, presidente della Camera di Commer-

cio: «Noi tutti imprese, categorie economiche e lavoratori ci stiamo chiedendo perché ormai da tempo i Governi che si sono succeduti, il Comitato, alcune associazioni e comitati sono contrari allo sviluppo del porto di Venezia e quindi al fatto che una città e un territorio vivano».

«Spero siamo riusciti a mettere la politica di fronte alla coesione del settore - commenta Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti - Credo che a questo punto la politica debba una risposta, di cui la riunione del Comitato fanghi è solo una prima parte».

«A fronte di questo manifesto firmato - conclude il presidente di Assoagenti Veneto, Alessandro Santi - chiederemo subito un confronto ai ministeri facendo capire che i temi sono quelli elencati e che noi siamo tanti».

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ESASPERATI I lavoratori con i loro striscioni durante la manifestazione. Nella foto sotto le imbarcazioni lungo il canale della Giudecca

LONGARONE FIERE

È il momento di «Ri-Costruire»

A pagina 3



LONGARONE FIERE - Il salone dell'edilizia, del risparmio energetico e della sicurezza in 2 fine settimana (15/16 e 21/22/23 febbraio)

«Ri-Costruire» torna con «Arte in Fiera Dolomiti»

L'iniziativa, nonostante la crisi del settore, si ripropone come luogo di promozione, incontri e discussione su tematiche di attualità

«Ri-Costruire 3.0» si conferma punto d'incontro per il territorio e una vetrina delle competenze acquisite dalle imprese di costruzioni e dai produttori di materiali per l'edilizia che, operando quotidianamente in montagna anche in condizioni di forte criticità, possono proporsi a livello nazionale con un background di alta professionalità. Il salone dell'edilizia, del risparmio energetico e della sicurezza resiste, nonostante la crisi del settore, e si ripropone come luogo di promozione, incontri e discussione su tematiche di stretta attualità. L'evento si terrà a Longarone Fiere nei fine settimana del 15/16 e del 21/22/23 febbraio. «Ri-Costruire è il primo appuntamento fieristico del 2020. Un evento che ha avuto uno sviluppo interessante e ringraziamo le aziende: continuiamo a ritenere contenitore importante e punto di riferimento», ha commentato il presidente della Provincia, Roberto Padrin.

Tra gli stand saranno esposti 152 marchi, provenienti da 5 regioni italiane (Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Trentino Alto Adige e Veneto) e 9 paesi esteri (Finlandia, Germania, Austria, Slovenia, San Marino, Olanda, Spagna, Norvegia e Usa).

«Il numero degli espositori è in linea con quello dello scorso anno», ha evidenziato Gian Angelo Bellati, presi-

dente di Longarone Fiere Dolomiti. «Già questo è un dato estremamente positivo, vista la realtà attuale: una congiuntura economica di certo non semplice. Da sottolineare anche il fatto che «Ri-Costruire», nonostante le difficoltà, è arrivata all'edizione numero 15». Lo stesso numero raggiunto da «Arte in Fiera Dolomiti», che si svolgerà nelle stesse giornate del salone dell'edilizia.

Questa edizione di «Ri-Costruire», ha sottolineato poi Bellati, sarà ancor di più concentrata sul risparmio energetico, sulla green economy, sui temi del consumo del suolo, della rigenerazione urbana, del recupero del patrimonio edilizio esistente. «Ci sarà un convegno sull'economia circolare», ha detto ancora, «e verranno assegnati premi alle imprese che si distinguono nell'utilizzo dei materiali da costruzione».

Il salone dell'edilizia sarà inaugurato sabato 15 febbraio alle 11. Seguiranno poi incontri, convegni, approfondimenti. Come quello di domenica 16 sul «Miglioramento del comfort abitativo e la riduzione delle dispersioni energetiche degli immobili esistenti»; o quello di venerdì 21 sulla «Gestione dei rifiuti derivanti da attività di manutenzione e costruzione edile». Sabato 22 febbraio, tra gli altri argomenti, si parlerà

di rischio sismico, terremoti e ricostruzioni. E domenica 23 non mancherà la premiazione del *Virtual escavator talent contest*, organizzato dal Centro per la formazione e la sicurezza di Belluno. «Abbiamo sempre partecipato a questa fiera», ha messo in risalto Danilo De Zaiacom, direttore del Centro. «I cambiamenti climatici andranno anche a incidere sulle modalità di costruzione. C'è bisogno di una grande preparazione».

«Arte in Fiera Dolomiti» è stata illustrata dal direttore artistico Franco Fonzo. «Sarà un'edizione ricca di eventi», ha detto, «tra i quali segnalo il confronto tra due grandi maestri della scultura italiana del Novecento, entrambi veneti: il maestro del ferro Toni Benetton e il maestro del legno Augusto Murer. Esporrà poi anche quest'anno il maestro vetraio soffiatore Francesco Volpato. Si presenta inoltre particolarmente ricca la sezione dedicata alla fotografia, con un evento dedicato a Mario De Biasi, collaboratore di Enzo Biagi e fotoreporter per la rivista Epoca». Arriverà a Longarone il fumettista veneziano Lele Vianello e si festeggerà con una mostra i quarant'anni di attività artistica di Tobia Rava. Ci saranno inoltre gli artisti di Weiz, a conferma del gemellaggio artistico, nato tre anni fa, tra la caratteristica cittadina austriaca e Longarone Fiere.





BELLUNO - La presentazione di «Ri-Costruire 3.0». Da sinistra Gian Angelo Bellati, Roberto Padrin e Franco Fonzo.

Perché delegare alla Provincia di Vicenza la gestione delle gare?

«Se non sono i bellunesi a difendere il proprio territorio e le proprie maestranze non possiamo aspettarci che altri lo facciano per noi». Ne è convinto il presidente della Sezione costruttori edili di Confindustria Belluno, Antonio Olivotto. Il riferimento è alla decisione del Comune di Belluno di delegare alla Provincia di Vicenza il ruolo di stazione appaltante per tutte le gare di lavori, servizi e forniture di competenza del Comune. Olivotto ricorda come «la provincia di Vicenza si era già occupata delle gare per i lavori di riqualificazione delle periferie, con risultati molto penalizzanti per le nostre imprese, di fatto escluse da ogni invito secondo un'ottica di massima apertura del mercato». «Una scelta che se allora era limitata ad alcune gare e per certi importi – prosegue – ora rischia di ripercuotersi su tutto il panorama degli affidamenti pubblici».

Il ritornello che sembra risuonare – continua Olivotto – è: «Massima concorrenza e trasparenza senza nessuna valorizzazione della specificità del territorio». Ma in una provincia chiusa tra la specialità friulana e le Province autonome tutto ciò può suonare come uno slogan un po' beffardo. Secondo Olivotto, «se alla Provincia vicentina non si può rimproverare nulla dal punto di vista formale, forse dal comune di Belluno ci si dovrebbe aspettare più impegno a fare sistema per il territorio e quindi se effettivamente "costretto" a dover demandare ad un altro Ente la gestione delle procedure di gare pubbliche, cercare almeno di dettare a quest'ultimo delle linee guida nell'ottica della salvaguardia e tutela delle imprese locali».

«Non sappiamo se la scelta locale sia stata focalizzata in un'ottica di risparmio delle risorse; ma se così fosse, quanti soldi perderanno le nostre imprese e di conseguenza il territorio in generale?», si chiede Olivotto. «In ogni caso – dice ancora il presidente della Sezione edili di Confindustria Belluno Dolomiti – si tratta delle legittime aspettative di chi paga i servizi locali e le tasse comunali al di là di ogni considerazione tecnica o politica».

Non ultimo, infine, il timore del presidente degli edili

per una rincorsa ad aggiudicarsi gare con sconti – a fronte del prevalente uso del massimo ribasso – materialmente insostenibili per chi non conosce il territorio, con risultati penalizzanti per imprese e committenti. Situazioni già viste nel recente passato.

«Negli anni - osserva Olivotto - si è riusciti, con uno sforzo di sistema, a identificare con una legge regionale forme di valorizzazione delle imprese locali, tramite l'istituzione di albi specifici. Perché non farne uso? Perché non coinvolgere la Provincia o allargare la prospettiva alle altre stazioni appaltanti locali per costruire una soluzione tutta ed esclusivamente solo bellunese?»

Conclude il presidente Olivotto: «Anche la recente assemblea di Confindustria e l'inaugurazione della sede della Luiss a Belluno hanno dimostrato che fare squadra è vincente. Il territorio vive se si creano opportunità per le imprese e l'economia locale, per le persone che vivono sul posto, importando esperienze positive e non delocalizzando le proprie competenze. Per questo è utile ricordare che l'edilizia e i servizi in generale non sono secondari a nessuno, perché creano ricchezza sul posto dove sono radicati e operano. La proposta allora, se della provincia di Vicenza non si può fare a meno, è quella di imporre l'utilizzo, l'uso dell'albo degli operatori locali. Nel pieno rispetto delle norme l'obiettivo non è quello di escludere nessuno, ma proprio per questo le prime a essere escluse non possono essere le imprese che qui operano e risiedono».



LONGARONE ZOLDO**I cantieri in vista
dei Mondiali 2021**

A pagina 26

LUNGO L'ALEMAGNA - Il piano in vista dei Mondiali 2021**Ecco i cantieri di Anas***Uno dei progetti coinvolge l'accesso al centro di Longarone*

Partito l'anno di grandi cantieri per la viabilità longaronese. Da qualche settimana, fino almeno alla fine del 2020, l'Anas ha fatto finalmente scattare i lavori del piano in vista dei mondiali 2021 a Cortina.

Gli automobilisti hanno già notato manovre in alcune zone: si tratta della prima parte del progetto che sta coinvolgendo l'accesso al centro di Longarone e allo Zoldano e il marciapiede dalla stazione di Longarone fino a Castellavazzo. A vincere l'appalto è stata la ditta Deon, che è già al lavoro con l'obiettivo di completare il tutto entro la fine dell'estate. Come noto gli interventi sono quelli di creare una corsia di preselezione verso lo Zoldano e una serie di passaggi pedonali più sicuri con anche nuovi marciapiedi.

Intanto è a buon punto la sistemazione di Via Uberti, lo sfogo da Castellavazzo alla zona Malcolm che era stato gravemente danneggiato da Vaia. «I primi cantieri sono al lavoro», spiega il sindaco Roberto Padrin, «entro l'esta-

te contiamo di veder finiti i primi interventi che, specifichiamo, non causeranno particolari disagi alla normale circolazione. Una della nostre priorità da ormai un anno a questa parte è la riapertura di via Uberti che è un punto di sfogo del traffico, ancora più urgente e fondamentale quando tra qualche mese inizierà la seconda parte dei lavori in zona Castellavazzo».

«Il nostro obiettivo è una riapertura di questa strada entro marzo», prosegue, «prima con senso unico così da poter permettere alla macchina la discesa verso la zona Malcolm, in attesa della sistemazione definitiva in tutti i sensi di marcia. Ci sono stati ritardi perché la strada è in una posizione difficile perché sotto passa un importane gasdotto e ha una curva sopraelevata molto pericolosa, quindi per la sicurezza è stato necessario inserire dei micropali».

Ritardi logistici, dovuti in particolare alla sistemazione di alcuni sottoservizi, hanno invece rallentato l'avvio dei lavori dalla zona industriale

fino a Fortogna, ma si conta di iniziare tra qualche settimana. Si tratta della creazione della rotonda a Fortogna e di uno svincolo nella zona 4 Valli, uno dei punti critici per la creazione di ingorghi.

Infine, il lotto più importante ovvero quello di Castellavazzo con la creazione di viadotti e rettifiche di curve verso il Cadore. Anas conta di far partire i cantieri a maggio e protrarli, se tutto va bene, fino alla fine dell'anno. In questo caso ci saranno ripercussioni e disagi maggiori con coinvolgimento anche della ciclabile che ora è chiusa ma sarà risistemata e allargata, non prima però di essere usata come strada di servizio per i cantieri.

«In questa parte dei lavori si prevedono dei disagi», aggiunge Padrin, «e quindi aspettiamo qualche settimana con la fornitura della programmazione definitiva per poi indire una riunione pubblica a Castellavazzo per informare correttamente i cittadini su modi e tempi dei lavori».

Enrico De Col





LONGARONE - Il sindaco sottolinea che entro l'estate si conta di vedere finiti i primi interventi.

Una "pinza" smantellerà la Vela verde tre mesi per concludere l'abbattimento

**NIENTE DINAMITE:
TRA UNA SETTIMANA
INIZIERANNO
LE OPERAZIONI
CON GIGANTESCHI
MACCHINARI**

**ETTOLITRI D'ACQUA
PER INNAFFIARE
LA STRUTTURA
E FERMARE LA POLVERE
CHE TRAVOLGEREBBE
TUTTA SCAMPIA**

L'OPERAZIONE

Tra una settimana, il 20 di febbraio, partirà l'abbattimento della Vela verde di Scampia. La notizia è stata diffusa, con enfasi, dalla pagina social dell'assessorato all'urbanistica retto da Carmine Piscopo: «Il sindaco di Napoli Luigi de Magistris ha annunciato per giovedì 20 febbraio alle ore 11.30 l'inizio delle operazioni di demolizione della Vela Verde: "Sarà un giorno storico per Scampia, per Napoli e per il Paese"».

Allegato alla notizia un ardito fotomontaggio con il Vesuvio piazzato sullo sfondo della Vela verde che si disintegra per un'esplosione: sull'immagine sono state incollate le foto di una telecamera che riprende il crollo e di una fotografia che immortalava la scena.

NIENTE DINAMITE

Il 20 febbraio non ci sarà nessuna esplosione, però. La Vela verrà smantellata, pezzo dopo pezzo, da un avveniristico e gigantesco macchinario che, peraltro, è già arrivato a Scampia da qualche giorno, sicché le fotografie del sito dell'assessorato di Carmine Piscopo ha suscitato un po' d'ironia nel mondo social. Qualche sfottò, ma niente di più, perché la questione è seria da morire.

IL PERCORSO

L'abbattimento della vela, al quale seguirà, in tempi non ancora noti, quello di altre due (una sola, la "B" resterà in piedi e sarà riquilificata), viene considerato un momento di svolta per il quartiere di Scampia e per l'intera città.

Le operazioni di sgombero definitivo e di presidio dell'edificio

sono iniziate a maggio dello scorso anno. Quelle per l'abbattimento si apriranno fra una settimana e, stando ai documenti ufficiali, dovrebbero durare più o meno tre mesi: secondo il cronoprogramma l'abbattimento vero e proprio durerà un mese mentre le operazioni propedeutiche e quelle conclusive prenderebbero la maggior parte del tempo.

Grande attenzione alla sicurezza e alla tutela dell'ambiente circostante che potrebbe essere travolto dalle operazioni.

LE PINZE

Sarà in azione un gigantesco macchinario capace di allungarsi fino alla parte più alta della vela. Utilizzerà una immensa pinza che riuscirà a fare a pezzi l'edificio "mangiandolo" lentamente fino a raggiungere le fondamenta.

Le operazioni, però, producono lenti cedimenti e generano immense nuvole di polvere: per evitare disagi al quartiere, al fianco della pinza ci sarà un'apparecchiatura che genererà, costantemente, nuvole di acqua vaporizzata che dovrebbe imprigionare la polvere facendola precipitare subito al suolo evitando che le nuvole aggrediscano tutta Scampia.

Una parte dei rifiuti edili prodotti, verrà utilizzata per ricoprire il vuoto lasciato sul suolo dall'edificio abbattuto, la maggior parte degli scarti dovrà essere portata a discarica da grossi camion che potrebbero impattare con il traffico della zona: è stato deciso che si muoveranno solo di mattina, fino alle otto, e di sera, dopo le 20, per non intralciare la circolazione.

p. b.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SOCIAL L'immagine della pagina dell'assessorato all'Urbanistica che ricostruisce, sbagliando, l'abbattimento con un'esplosione



IL FUTURO DEL PORTO

Via al protocollo fanghi nel giorno della protesta

Imprese e lavoratori uniti per far vivere la portualità: «Andremo a trattare con il governo»

Ma arriva lo sblocco più atteso. Martella: «Promesse mantenute» BERLINGHIERI E FAVARATO / PAGINE 2 E 3

Via libera al nuovo protocollo fanghi Imprese e lavoratori: «Il porto viva»

Manifestazione in Marittima per sbloccare i dragaggi dei canali. Martella: «Ma noi abbiamo mantenuto le promesse»

Gianni Favarato

VENEZIA. Il via libera dell'Istituto Superiore di Sanità (Iss) al tanto atteso e nuovo "Protocollo per la gestione dei sedimenti lagunari" che riduce il pescaggio dei canali portuali, era annunciato da giorni ed è arrivato proprio ieri dalla sede veneziana del Provveditorato alle Opere Pubbliche, mentre alla Marittima di Santa Marta il "fronte del porto" - dopo il corteo acqueo a Venezia - ha tenuto la sua prima grande manifestazione all'insegna dell'unione tra lavoratori e operatori e imprese portuali per garantire un «futuro alla città-porto di Venezia». Un'unione "benedetta" dal sindaco di Venezia e con il sostegno attivo dei lavoratori e dei sindacati di categoria di Cgil, Cisl, Uil, presenti in gran numero alla manifestazione alla Marittima. Erano presenti e sono intervenuti anche il presidente dell'Autorità Portuale di Venezia e Chioggia, Pino Musolino, e il comandante della Capitaneria di Porto, l'ammiraglio Piero Pellizzari.

Unica assente all'appuntamento la Regione del Veneto.

Ieri è anche arrivata la conferma che entro i primi giorni di marzo ci sarà, dopo l'ok della Commissione di Salvaguardia, anche il via libera del Provveditorato alle Opere Pubbliche che autorizza il rialzo di un metro dell'Isola delle Trezze. Così si potranno conferire i fanghi che saranno dragati

ti dal fondo del Canale dei Petroli, per riportare il pescaggio a quota 11,40 metri, mentre ora, sulla base del decreto dell'ottobre scorso della Capitaneria, è ridotto a 10,20 metri, tanto da aver fatto desistere gli armatori cinesi che hanno interrotto la linea diretta settimanale di una nave porta-container. «Il Protocollo, con le nuove linee guida per il dragaggio dei canali lagunari e il loro corretto confinamento - ha spiegato Andrea Martella, sottosegretario del Governo con delega alla "Attuazione del programma" - dovrà ora essere controfirmato dai ministri dell'Ambiente e delle Infrastrutture e Trasporti con un apposito decreto». «Abbiamo così mantenuto gli impegni assunti per accelerare i tempi di approvazione di un nuovo Protocollo con le scelte idonee a garantire la compatibilità tra ambiente lagunare e attività portuali». Ma all'auditorium della Marittima, mentre ieri mattina si è teneva il convegno con manifestazione per la difesa della portualità, organizzato dagli operatori di settore, la notizia del via libera all'agognato nuovo Protocollo, non era ancora arrivata e di conseguenza l'aria di protesta di lavoratori e operatori portuali presenti, non si è per niente sopita. Anzi, i toni degli interventi il sindaco, Luigi Brugnaro - sono stati duri e diretti esclusivamente contro il Governo nazionale.

«A Roma non sono ancora

riusciti a garantire l'entrata in funzione del Mose e ora ritardano altre decisioni importanti per la nostra città e il suo importante e centrale porto commerciale e passeggeri - ha detto il sindaco, ormai in piena campagna elettorale per la sua rielezione, con il sostegno della Lega di Salvini che capeggia l'opposizione in Parlamento -. Ma noi restiamo fiduciosi e ci aspettiamo dal Governo la Legge Speciale e i fondi necessari a riportare a 12 metri il pescaggio sul Canale dei Petroli e a garantire la Salvaguardia dell'intera laguna».

«Di promesse non mantenute e ritardi ne abbiamo piene le balle - ha tuonato, a sua volta, il presidente di Confindustria Venezia, Vincenzo Marinese -. Il porto lagunare è uno snodo vitale per la nostra città e la sua economia e da esso dipende il nostro futuro di molte imprese e lavoratori. I canali vengono dragati in tutti i porti del mondo, perché a Venezia deve prevalere la mentalità del no? Il protocollo dei fanghi va sbloccato perché se chiudono il porto e le industrie che grazie ad esso operano, non lamentiamoci se le famiglie re-



stano senza un reddito e rimane solo l'industria turistica come sbocco per l'occupazione». A fare la parte del leone per conto degli operatori e le imprese portuali sono stati Alessandro Santi (presidente degli Agenti Raccomandati e Mediatori Marittimi del Veneto) e Gian Enzo Duci (presidente nazionale di Federagenti) che sono saliti sul pulpito per spiegare i termini del "manifesto" sottoscritto alla fine del convegno e presentare un dossier di «fake news in tema di inquinamento, interrimento della laguna, fumi, colpa delle navi nel danneggiamento delle fondamenta di Venezia» che secondo lui caratterizzano i contestatori delle Grandi Navi da crociera a Venezia. A sua volta il segretario generale dei portuali della Cgil, Renzo Varagnolo, ha proposto che «vista l'unità dimostrata da operatori, imprese e lavoratori che difendono il futuro del porto, continuiamo a restare uniti e andiamo, tutti insieme, a trattare con il Governo per rimuovere gli ostacoli che bloccano la funzionalità e il futuro sviluppo delle attività portuali commerciali e passeggeri». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La testa del corteo acquatico degli operatori portuali che ieri ha attraversato il canale della Giudecca

IL MANIFESTO

**«Non si deve
dipendere
soltanto
dal turismo»**

Una premessa e 9 punti fermi; si articola così il manifesto sottoscritto ieri alla Marittima da operatori e imprese portuali e dal sindaco in cui si ricorda che «nella sua lunga storia Venezia si sono ripetuti fondamentali interventi per la salvaguardia della laguna e della sua funzione portuale». Il manifesto ribadisce, innanzitutto, che «Venezia ha diritto ad affermare il proprio futuro» poiché «è sì patrimonio del mondo, ma specialmente lo è di chi ci vive e lavora, cresce la sua famiglia, produce reddito e paga le tasse, nel rispetto di norme e leggi». «E' venuto il momento di affermare che Venezia, con tutto il suo territorio metropolitano – puntualizza il manifesto del “fronte del porto” – non ha solo il dovere di affrontare l'acqua alta e le sfide climatiche in modo resiliente, ma ha anche, e specialmente, il diritto di disegnare e scegliere il proprio futuro che non dipenda esclusivamente dal turismo e da quanto ad esso collegato». «E' ora di rovesciare l'idea di Venezia, raccontata da pochi, spesso organizzati in associazioni e comitati – continua il manifesto – per lasciare finalmente spazio alla voce di tutti gli altri soggetti, che sono maggioranza, fino ad adesso troppo silenziosa perché concentrata nel proprio lavoro». —



LA NOVITÀ-

Le nuove “linee guida” per gli escavi ribaltano le procedure esistenti dal 1993

ROMA. Come annunciato il parere favorevole dell'Istituto Superiore di Sanità è arrivato e proprio ieri è stato illustrato nella sede veneziana del Provveditorato alle Opere Pubbliche – su iniziativa del sottosegretario Andrea Martella e alla presenza del Provveditore Cinzia Zincone e dei rappresentanti dell'Autorità Portuale e della Capitaneria di Porto – il testo integrale e gli allegati del cosiddetto “Protocollo per la gestione dei sedimenti lagunari”, sulla base del quale – nel corso di una prima fase di sperimentazione di 24 mesi – saranno ora concesse o meno le autorizzazioni per la caratterizzazione (con carotaggi a maglia stretta) dei fondali dei canali interessati per determinarne lo stato di contaminazione. In tutto, tra il testo con le “Linee guida” per i dragaggi dei fondali e gli allegati, si tratta di un centinaio di pagine che modificano sostanzialmente i criteri di classificazione dei sedimenti (o fanghi) contaminati – da cui dipende la possibilità di trasferirli in siti adatti – prevista dal protocollo, ora scaduto, in vigore dal 1993 che di fatto determinava che solo una piccola percentuale (dal 3 al 5%) possa essere riutilizzata in laguna, per rinforzare velme e barene, senza vincoli di confinamento. Nel nuovo Protocollo, invece, si indicano me-

todologie e procedure per la caratterizzazione dei sedimenti (suddivisi nelle classi A o B) da dragare e in quanto tali considerati alla stregua di rifiuti, sulla base del “Regolamento per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini e in relazione alle attività di movimentazione dei sedimenti necessarie al contrasto del degrado morfologico e al mantenimento della navigazione in laguna». Le “Linee guida” del nuovo protocollo prevedono la «caratterizzazione e la classificazione dei sedimenti secondo una valutazione integrata dei dati chimici ed ecotossicologici per il riutilizzo ambientalmente compatibile dei sedimenti dragati all'interno della Laguna e in coerenza con le direttive europee di settore».

Le attività considerate e regolamentate riguardano «esclusivamente quelle che si sostanziano nell'estrazione del sedimento, nel suo stoccaggio ed eventuale reimmersione in prossimità del medesimo o in altro sito lagunare». Il monitoraggio sarà commisurato alla tipologia, dimensione dell'intervento e contesto ambientale, tenendo conto della variabilità intrinseca dell'ambiente lagunare e del “biota”, a cominciare dal rischio di contaminare le vongole allevate nelle aree autorizzate della laguna. —

G.Fav.



Andrea Martella



«Senza le navi Venezia muore» Il grido di dolore dei portuali

IL REPORTAGE

Laura Berlinghieri

Piloti, ormeggiatori, addetti ai servizi, guardie ai fuochi, lavoratori dei terminal portuali. Oltre 600 dei 22 mila impiegati totali per dire che «porto è uguale a lavoro e vita» e che loro vogliamo lavorare perchè «Venezia senza porto muore». Sono solo alcuni degli slogan urlati dai lavoratori dei porti commerciale e turistico di Venezia e Marghera, scanditi dal suono delle sirene della cinquantina di imbarcazioni che ieri mattina ha solcato il canale della Giudecca, facendosi largo nella nebbia, fino a raggiungere la Marittima.

Lì, ad attenderle, lungo il ballatoio del terminal 103 era una lunghissima linea gialla e arancione: il colore delle casacche, indossate con orgoglio dai lavoratori del porto. Tra striscioni, bandiere (anche dei sindacati: Cgil, Cisl e Uil) e slogan di chi si sente il cuore pulsante della città e vuole continuare a battere. «Ho due figlie adolescenti, che studiano, mentre mia moglie lavora in Fincantieri. Sì, ho paura di perdere il posto». Andrea Guidotto a Marghera ha trascorso una vita: ci vive e, al porto commer-

ciale, ci lavora. «Operaio specializzato: stivatore, muletta, tutto quel che serve. Sono qui per dire "sì" allo scavo dei canali, altrimenti Venezia si ferma: porto, navi, ferrovie, commercio». «Il lavoro c'è, Musolino non lo intralci. Bisogna scavare il Vittorio Emanuele e le grandi navi devono passare da lì» gli fa eco Mauro Piazza, delegato della compagnia lavoratori portuali. Elisabetta Sinagra, di Mestre, lavora nell'amministrazione del terminal passeggeri. «Quel reparto l'ho visto crescere e ora rischio di essere lasciata a casa». Le sue parole e il tono della voce rivelano una delusione anche superiore alla rabbia.

«Il porto di Venezia è un'eccellenza nel mondo, le cui strutture vengono studiate e copiate dai porti esteri. Eppure continuiamo a essere in balia di noi stessi. Senza risposte, il porto chiude». I veneziani Bruno Gasparini e Giorgio Fornaro lavorano da 20 anni per la Conepo, che ha sede a Malcontenta. Si occupano dello smaltimento rifiuti. «Se l'azienda dovesse chiudere, 25 famiglie non sapranno come mettere insieme il pranzo con la cena. Siamo aperti a qualunque soluzione. I comitati non vogliono che le grandi navi passino per il bacino di San Marco? Che si scavi il Vittorio Emanuele. Subito, però, perché gli armatori hanno già iniziato a spostarsi

a Trieste e Ravenna». «Crociere = Lavoro = 4000 famiglie» recita uno dei tanti striscioni. «Si continua a parlare dell'escavo del Vittorio Emanuele, ma le notizie sono fumose. Intanto i traffici sono in calo e le navi con un pescaggio superiore ai 10,20 metri non possono entrare nel canale dei petroli» sintetizza Tiziano Trevisan, delegato Cgil che lavora al terminal rinfuse. È fiducioso Stefano Doné: da 10 anni è cassiere al terminal passeggeri. «È la prima volta in cui noi lavoratori siamo al fianco degli imprenditori».

Non è dello stesso avviso Corrado Centa, delegato sindacale, lavora al terminal intermodale Venezia (Tiv) occupandosi della manutenzione delle gru portuali. «Il dirottamento delle crociere a Marghera causerebbe un problema di convivenza tra i settori commerciale e crocieristico. Il commerciale potrebbe subire ritardi dovuti al canale prioritario del turismo. Mentre i passeggeri si ritroverebbero in un'area per e merci. Al terminale container della Tiv abbiamo tre banchine di attracco, le grandi navi ci priverebbero di due di queste, con riduzione del nostro traffico. Se aggiungiamo l'entrata in funzione del Mose da giugno, si determinerà un ulteriore rallentamento dell'accesso delle navi ai canali e alle banchine portuali». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il racconto degli addetti al terminal, tra allarme e preoccupazione per il posto di lavoro



Alcuni lavoratori portuali protestano sopra una chiatta ieri mattina alla stazione Marittima



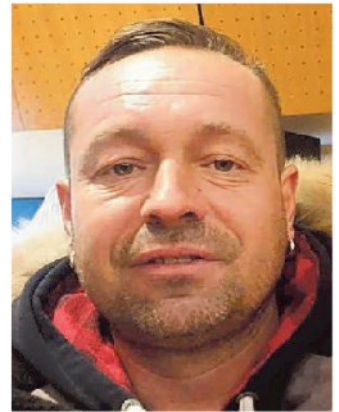
Elisabetta Sinagra



Tiziano Trevisan



Corrado Centa



Andrea Guidotto



Bruno Gasparini



Stefano Donà

LAVORI DEL MOSE

Mancano i soldi: prove a rischio delle paratoie «Li troveremo»

Prove Mose a Malamocco. Ma lavori a rischio: come anticipato dalla «Nuova», mancano i soldi. Zincone: «Li troveremo». VITUCCI / A PAG. 18

SALVAGUARDIA

Mose, prova delle paratoie a Malamocco Operazioni a rischio: mancano i soldi

Zincone: «Li troveremo». Non ancora pronti i compressori e i sistemi di emergenza. Il 3 marzo a Roma il Comitato.

Alberto Vitucci

Un test sulle paratoie di Malamocco, la notte di lunedì 17 gennaio. La Capitaneria ha già firmato l'ordinanza, i tecnici sono pronti. Ma c'è il rischio che tutto salti. Le imprese del Consorzio infatti non hanno ancora avuto i soldi dei lavori già finiti. E minacciano il blocco. «I soldi li troveremo, semmai li sposteremo da un'altra parte», garantisce il provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone, «quei test sono fondamentali per rispettare il nuovo cronoprogramma». Il Piano prevede la conclusione dei lavori del Mose il 31 dicembre 2021. Ma intanto a partire dal 30 giugno la possibilità di «sollevare le paratoie in caso di emergenza». Annuncio dato pubblicamente dalla commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz, anche davanti alla commissione Ambiente della Camera due giorni fa.

Ma per sollevare le paratoie occorrerà concludere prima alcuni interventi, come da tempo predicano i tecnici del Consorzio. La notte del

12 novembre in tanti premevano per chiudere le paratoie. Dal prefetto Zappalorto alla stessa commissaria. Ma l'intervento non era possibile per «ragioni di sicurezza». Come scritto dagli ingegneri del Consorzio in un decalogo inviato al ministero. «Mancano i sistemi di emergenza, i compressori e le squadre, manca la *Control room* per il coordinamento, non sono mai state fatte le prove con il mare agitato, com'era quella notte con bora e scirocco contemporanei a 100 chilometri l'ora». «Non era possibile chiudere il Mose, per motivi di sicurezza», ha detto Zincone davanti alla commissione. Ammettendo anche l'esistenza della corrosione delle cerniere. Altro punto controverso, da sempre denunciato dalla Nuova. «L'ho vista con i miei occhi», ha detto ancora il Provveditore, «anche se bisogna dire che non inciderà sul funzionamento ma sulla durata dell'opera».

Si va avanti, in un percorso che presenta ancora molti ostacoli. Difficoltà tecniche, criticità. E anche scarsità di ri-

sorse. Del «prezzo chiuso», cioè 5 miliardi 493 milioni di euro, non fanno parte ad esempio gli interventi del Piano Europa, l'avviamento, gli imprevisti. Non è ancora risolta la controversia su chi debba pagare le prove. Il Consorzio, perché fanno parte dei lavori del Mose. O il Provveditorato con fondi supplementari, perché si tratta della fase di «avviamento». Intanto il Consorzio denuncia la mancanza di «liquidità» e le difficoltà a pagare gli stipendi. Azienda in *default* che non ottiene più nemmeno i mutui dalle banche. Vicino il ricorso alla Cassa integrazione e alla riduzione degli stipendi per i circa 250 dipendenti (Consorzio più Thetis e Comarsrl).

Temi di cui si dovrà parlare al Comitato, convocato per il 3 marzo a Roma. Si parlerà di grandi navi e soluzioni alternative, di *governance* del Mose e del futuro dell'opera. La gestione e la manutenzione (costo almeno 100 milioni l'anno) che dovranno essere affidate a una Agenzia pubblica. —





VENEZIA

Callegarogioielli
Via Garibaldi - Mestre

«Ecco perché il Mose non si può usare finché non sarà finito»

«Il sindaco» dice: «non si può usare finché non sarà finito»

LA CRITICITA'

12 novembre «Un pericolo alzare il Mose»

La prova sulle paratoie di Malamocco, la notte del 3 dicembre, con il sindaco Brugnaro. A fianco, la pagina della Nuova del 28 dicembre e le cerniere prima degli interventi di riparazione.

LA CRITICITA'

12 novembre «Un pericolo alzare il Mose»

La prova sulle paratoie di Malamocco, la notte del 3 dicembre, con il sindaco Brugnaro. A fianco, la pagina della Nuova del 28 dicembre e le cerniere prima degli interventi di riparazione.



JESOLO

Interventi in via dei Mille Protesta dei disabili

JESOLO. Lavori in via dei Mille, proteste dei residenti. E anche dell'associazione Animo, di Ennio Billiato che tutela i disabili. I lavori per un milione di euro derivanti dal beneficio pubblico sono già oggetto di dibattito al lido.

«Chi ha controllato i lavori in via dei Mille?», si chiedono ora alcuni commercianti e disabili, in particolar modo Billiato che aveva già denunciato il problema sei mesi fa non solo alla stampa, ma anche a uno dei responsabili del cantiere: i gradini in prossimità delle strisce pedonali sono in alcuni casi oltre i 3 cm, e per legge dovrebbero essere max 2.5 per permettere il transito di una carrozzina.

«Serve istituire una figura che controlli che i lavori vengano fatti a misura di disabile», concludono, «altri problemi sono le piastrelle appena posate sporche di malta e parte di strada già con avvallamenti».

I commercianti della zona ora sperano che almeno le pendenze per l'acqua siano state fatte correttamente, ma questo si vedrà solo con la prima pioggia abbondante che si abatterà sul litorale jesolano. —

G.Ca.



Autostrade, la norma straccia-concessioni resta

Bocciate le modifiche proposte dall'opposizione: entro il 29 il Milleproroghe avrà pieno vigore e la società diverrà a rischio

Roberta Paolini

PADOVA. Il dossier Autostrade rischia ora di finire in un punto cieco. Ieri in Commissioni Affari costituzionali e Bilancio della Camera sono stati bocciati gli identici emendamenti di Iv e FI che miravano ad eliminare dal Milleproroghe l'articolo che prevede nuove regole sulle concessioni autostradali indicando il percorso da seguire in caso di revoca (nella transizione la gestione passa ad Anas) e riducendo le eventuali penali a carico dello Stato.

La modifica dell'art. 35 del Milleproroghe era l'elemento base per consentire il negoziato per l'ingresso di Cdp o F2i, o di entrambi, nel capitale di Autostrade (controllata da Atlantia e a salire da Sintonia-Edizione dei Benetton).

Era una conditio sine qua non, poiché vincola molti aspetti di tenuta stessa della società. Quell'articolo, che era stato definito da più fonti vicine alla vicenda, come "una pistola carica" sul tavolo della trattativa, invece è ancora lì. E probabilmente ci rimarrà, visto che entro il 29 il decreto deve diventare legge. Ma il problema è che se effettivamente la trattativa si dovesse interrompere per Autostrade rischia di aprirsi il caos. Il Milleproroghe da solo genera incertezza normativa, genera incertezza su valori e tempi di ristoro in caso di revoca, genera incertezza sia per la raccolta del capitale (nuovi soci) che per la richiesta di nuova finanza. Le modifiche delle norma hanno prodotto immediatamente un downgrading del debito di Aspi a "junk" (spazzatura). Perdere l'investment grade mette a rischio 2,1 miliardi di euro di prestiti, di cui la Cdp e la Bei potrebbero chiedere la restituzione. E questo già oggi.

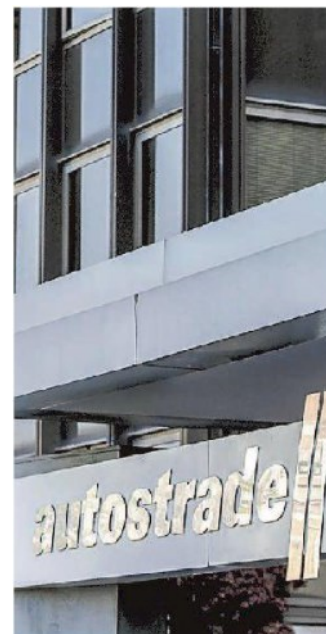
Inoltre il braccio di ferro con l'Esecutivo produrrà quasi cer-

tamente un esito giudiziario. Finirà con una battaglia legale per far cancellare una norma che non impatta solo su Aspi, ma su tutti i concessionari. L'art. 35, infatti, da un lato modifica il contratto di concessione: introducendo il ristoro in caso di revoca da parte del Governo a valori di libro e non più di cassa, l'ammontare scenderebbe, per esempio per Aspi, da 23 a 7 miliardi di euro, con tempistiche non chiare. Dall'altro, fa venire meno la possibilità per il concessionario di restituire la concessione, qualora sopravvenga una normativa penalizzante.

Tutto ciò va a colpire Autostrade e tutti gli altri concessionari, e rende poco attraente investire in infrastrutture in Italia. Inoltre un quadro normativo di questo tipo impedisce la bancabilità di qualsiasi investimento: come potrebbe Autostrade, chiunque fosse il suo proprietario, finanziarsi con delle regole di questo tipo? E quale investitore, fosse pure lo Stato con Cdp, accetterebbe una normativa che rende così aleatorio il ritorno sull'investimento? E chi, con tutte queste premesse, si prenderebbe l'onere di sostenere un piano di manutenzioni e investimenti della portata immaginata dal nuovo corso di Autostrade?

«La conferma dell'art. 35 è un ostacolo enorme alla soluzione di qualunque trattativa» diceva ieri una fonte vicina al dossier. Infine non ci si sta interrogando sui rischi di far morire di asfissia un'azienda come Autostrade. Non si sta valutando l'impatto sociale (tralasciando la questione dei dipendenti ndr) che un'azienda in difficoltà può avere su azionisti e obbligazionisti (su circa 10 miliardi di debito 800 milioni sono retail il 70% in istituzionali: fondi pensione e assicurazioni principalmente). La tragedia del Ponte Morandi grida giustizia non vendetta. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La sede di Roma



L'URBANISTICA

La Vela verde va giù ma Medicina non c'è

Il sindaco de Magistris annuncia che l'abbattimento dell'edificio comincia il 20 febbraio e durerà 40 giorni, ma la facoltà è ancora un cantiere 24 anni dopo la firma del protocollo L'emendamento salva-Napoli passa in commissione Bilancio. La destra: non serve alla città

di Antonio Di Costanzo • a pagina 3 Alessio Gemma • a pagina 7

La Vela verde muore tra 7 giorni De Magistris: "Giù il mostro"

Scampia, il 20 febbraio l'abbattimento: la demolizione avverrà con un escavatore cingolato di 130 tonnellate e alto 52 metri. Costo dell'operazione: 27 milioni. L'intervento durerà 40 giorni. L'assessore Piscopo: "Così inizia la trasformazione del rione"

di Antonio Di Costanzo

«È ufficiale: il 20 febbraio a Scampia sarà abbattuta la Vela verde. Si tratta di un altro passo verso la distruzione dei mostri di cemento in cui gli abitanti di questo quartiere sono stati costretti a vivere per troppo tempo», il Comitato accoglie come una liberazione l'annuncio del sindaco Luigi de Magistris che ufficializza la data d'inizio delle operazioni che porteranno alla demolizione del simbolo di Gomorra: 20 febbraio giorno da cerchiare in rosso. «La Vela non sarà demolita da semplici ruspe e pinze - afferma Omero Benfenati, rappresentante del comitato Vele - ma dalla forza dell'organizzazione di tutti gli abitanti che per decenni hanno lottato. In quella giornata prenderà corpo il nostro sudore, il sacrificio, la lotta, la perseveranza e la forza di un intero popolo».

Che si tratta di un evento forse fondamentale per il futuro del quartiere a Nord di Napoli, lo confermano anche parole di de Magistris: «Sarà un giorno storico per Scampia, per Napoli e per il Paese». La svolta, come ha raccontato *Repubblica* nei

giorni scorsi, è arrivata dopo che l'Asl ha attestato che l'amianto presente nell'edificio era stato eliminato e dopo che lunedì è giunto nel cantiere l'escavatore cingolato "PMI 980 super long demolition", la cosiddetta "pinza", che cancellerà il simbolo di Gomorra. Lo chiamano così perché demolisce chirurgicamente le costruzioni, pezzo per pezzo: pesa 130 tonnellate e può arrivare a 52 metri di altezza.

L'intervento di abbattimento delle Vele, seguito nel suo lungo e complicato iter dall'assessore comunale all'Urbanistica Carmine Piscopo, ha un costo complessivo di circa 27 milioni di euro.

La demolizione sarà finanziata per 18 milioni da fondi del "Bando periferie" e per 9 milioni da quelli Pon metro. Piano promosso dal governo di Matteo Renzi e poi dall'esecutivo di Paolo Gentiloni che ha sbloccato i fondi necessari. Il Comune con il contributo dell'Università Federico II ha portato avanti i bandi. L'iter è stato costellato di rinvii e polemiche, ma adesso la svolta sembra essere davvero arrivata. «È l'esito di un processo che nasce da lontano, da istanze delle collettività, che ha attraversato negli anni la po-

litica e rappresenta solo l'inizio di una trasformazione più ampia. Un processo che ha tenuto insieme istituzioni, territorio, collettività e competenze scientifiche e ridarà a Scampia la centralità e la dignità che merita da sempre. La direzione è oramai tracciata» afferma Piscopo.

L'operazione verrà effettuata con la cosiddetta tecnica della demolizione meccanica top-down, mediante l'escavatore cingolato. Non sarà utilizzato, quindi, l'esplosivo come, invece, avvenne in passato per la demolizione delle prime tre strutture. «Si partirà con pinze più piccole che inizieranno a demolire le parti laterali della Vela poi, con una pinza più grande, si procederà sul corpo centrale con una demolizione meccanica "top down",



dall'alto al basso, fino alla pavimentazione del livello più basso. L'intervento durerà circa 40 giorni. Ne occorreranno altri 16 per la frantumazione del materiale e la sistemazione delle aree esterne» spiega Piscopo. Il piano prevede anche la riqualificazione della Vela Celeste che dovrà ospitare temporaneamente gli abitanti delle altre strutture distrutte, in attesa della realizzazione di case dove saranno trasferiti, a scaglioni, tutti gli abitanti.

«Non solo stiamo andando a smantellare, fisicamente, un simbolo che non possiamo più accettare - afferma l'assessora alle Politiche sociali, Monica Buonanno - ma lo stiamo facendo tenendo ben impresse in mente tutta una serie di aspetti che vanno oltre la situazione emblematica. Chi ha trascorso la sua vita nelle Vele sa che è difficile andare avanti relegati in una condizione di degrado, di esclusione sociale e lavorativa: abbiamo voluto porre un freno a tutto ciò, condividendo con gli abitanti del luogo e con il Comitato Vele le priorità su cui agire. Abbiamo assicurato che la Vela non fosse oggetto di sgomberi coatti, ma che i residenti fossero accompagnati in un percorso di mobilità».

Demolite le altre Vele e recuperata la Celeste, l'unica che resterà in piedi, per Scampia ci sono altri 50 milioni a disposizione, destinati al recupero del quartiere attraverso il fondo di sviluppo e coesione. «Nonostante la gioia dei passi che via via stiamo facendo verso l'abbattimento delle Vele sappiamo che la battaglia non è ancora vinta ma come l'esperienza di questi anni ha dimostrato non abbiamo paura di metterci in gioco, di ficcarci le maniche e imporre il volere popolare. Continueremo fino alla fine», conclude il Comitato Vele.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Monica Buonanno



L'assessora alle Politiche sociali, Monica Buonanno
"La Vela non sarà oggetto di sgomberi coatti"

Carmin Piscopo



L'assessore comunale all'Urbanistica
"27 milioni di euro il costo di demolizione"



▲ Cantiere

La Vela da demolire. Lunedì scorso è giunto nel cantiere l'escavatore cingolato "PMI 980 super long demolition", la cosiddetta "pinza", che cancellerà il simbolo di Gomorra