

Rassegna del 27/02/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

27/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Mose, soldi finiti: saltano gli stipendi	Zorzi Alberto	1
27/02/2020	Nuova Venezia	34	Le assicurazioni non bastano Le imprese bloccano i lavori - Imprese Mose, i soldi non sono arrivati «Blocchiamo le attività dal primo marzo»	Vitucci Alberto	2

SCENARIO

27/02/2020	Arena	28	Una deviazione per la Tav Così in salvo una fabbrica - Tav, il percorso deviato salverà l'industria	Valbusa Federica	4
27/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Dieci milioni per il restauro delle case - Torna il bando per i restauri «Dieci milioni per i residenti»	Bottazzo Francesco	6
27/02/2020	Corriere delle Alpi	27	Ponte sul Piave, arrivate 25 proposte già selezionati i cinque progetti finali	Aliprandi Irene	8
27/02/2020	Gazzettino Venezia	12	Case disastrose, primi soldi	Guidone Paolo	10
27/02/2020	Gazzettino Venezia	13	Blitz per il cantiere Iperlando, ora giù le case	f.fen.	12
27/02/2020	Gazzettino Venezia	14	«Ponte translagunare, bisogna rinviare i lavori»	Degan Diego	13
27/02/2020	Gazzettino Venezia	10	Rialto, "piovono" finestre	M. F.	14
27/02/2020	Gazzettino Venezia	8	Dieci milioni per restaurare casa	Fullin Michele	16
27/02/2020	Gazzettino Venezia	9	Mose, il Consorzio non ha più soldi	Brunetti Roberta	18
27/02/2020	Gazzettino Venezia	9	Due scuole più "efficienti" Corsa per avere i fondi europei	...	19
27/02/2020	Giornale di Vicenza	20	Tav, bocciato il sottopasso ai Ferrovieri - Tav, altolà ai Ferrovieri Bocciato il sottopasso «Opera impraticabile»	Negrin Nicola	20
27/02/2020	Il Fatto Quotidiano	13	Per salvare San Siro basta fermare l'affare Scaroni	Barbacetto Gianni	24
27/02/2020	Italia Oggi	29	In evidenza - Amministratori, bonus facciate rischia il flop	...	25
27/02/2020	Italia Oggi	33	Diagnostica degli edifici affidata anche ai geometri	Damiani Michele	26
27/02/2020	Nuova Venezia	34	Ai Bacini restauro del jack-up Bisogna adattarlo alle paratoie	A.V.	27
27/02/2020	Nuova Venezia	39	Pertini, piano di lavori per il risanamento delle case di Insula	M.Ch.	28
27/02/2020	Nuova Venezia	44	Lavori al ponte translagunare il Comune chiede il rinvio	Anzoletti Elisabetta B.	30
27/02/2020	Nuova Venezia	38	Bandi per restauro di immobili privati Ci sono 10 milioni	...	32
27/02/2020	Piccolo Trieste	29	Trieste "chiama" la Regione sul bando per i bonus affitti	Ballico Marco	33
27/02/2020	Sole 24 Ore	12	Panorama - Carpi, virus in azienda 260 lavoratori a casa	Ronchetti Natascia	35
27/02/2020	Sole 24 Ore	11	Intervista a Raffaele Cantone - «Priorità prevenzione, bene il modello italiano»	Santilli Giorgio	36
27/02/2020	Tribuna-Treviso	55	Tunnel, barriere, scolo acque una raffica di cantieri sull'A27	Dal Mas Francesco	37
27/02/2020	Tribuna-Treviso	47	Pedemontana, si rischia il caos con il casello senza raccordi	Cipolla Federico	39

Mose, soldi finiti: saltano gli stipendi

Stop da marzo. Ma prima 10 milioni erano stati spostati dai cantieri alle paghe: protesta delle imprese

VENEZIA Con i soldi che servivano a saldare gli stati di avanzamento lavori delle ditte del Mose sono stati invece pagati gli stipendi dei dipendenti del Consorzio Venezia Nuova per quasi un anno. E non si parlerebbe dei classici «bruscolini», ma di quasi 10 milioni di euro. Ora però non ci sono più nemmeno quelli: in cassa c'è meno di un milione e ieri i commissari Giuseppe Fiengo, Francesco Ossola e Vincenzo Nunziata (che non ha firmato) hanno scritto ai sindacati che da marzo non saranno più in grado di pagare gli stipendi né ai dipendenti del Cvn, né a quelli di Comar e di Thetis, società collegate. E che verranno messi «in solidarietà», con una riduzione dell'orario di lavoro del 60 per cento (e conseguente dimezzamento dello stipendio), con punte fino al 100 per cento «nei casi di interruzione di alcune attività».

Intorno al Mose si è arrivati dunque al *redde rationem*, a una sorta di tutti contro tutti. Da un lato ci sono le piccole e medie imprese consorziate, che da un mese minacciano di bloccare lavori e test di sollevamento delle paratoie, mettendo così a rischio la promessa del nuovo super-commissario Elisabetta Spitz: ovvero che a fine giugno si possano provare tutte e quattro le schiere assieme, con l'obiettivo di chiudere le dighe mobili per proteggere la città già dall'autunno in caso di acque alte eccezionali. E questa, dopo tante minacce, pare la volta decisiva: ieri i rappresentanti delle imprese hanno chiesto ai commissari del Cvn di convocare per domani un comitato consultivo urgente, con un unico ma eloquente punto all'ordine del giorno: «Fermo cantieri e sollevamenti dall'1 marzo 2020», è scritto nella missiva firmata da Devis Rizzo, Massimo Paganelli, Renzo Rossi, Giovanni Salmistrari, Giacomo Calzolari e Luigi Chiappini. E il motivo della preoccupazione

è proprio il fatto che questo «dirottamento» dei soldi dai cantieri ai cosiddetti «costi di struttura» del Consorzio stia portando allo stallo anche della soluzione che era stata trovata: ovvero un decreto firmato dal provveditore reggente Cinzia Zincone che consentiva di usare alcuni fondi (una ventina di milioni) stanziati per gli impianti per «interventi diversi». Perché quei soldi sono già stati pagati.

Dall'altra parte c'è lo scontro istituzionale che mai ha toccato vertici simili. Nella lettera con cui lo scorso 21 febbraio l'architetto Spitz – «d'intesa» con Zincone – ha risposto alle prime proteste delle imprese, ha tenuto a precisare che il rapporto con loro è «esclusiva e doverosa responsabilità degli amministratori straordinari», scaricando di fatto su di loro la questione. E non pare un caso appunto la mancata firma di Nunziata, nominato lo scorso novembre, che pare aver formato un asse con Spitz, che l'aveva incontrato da solo proprio prima di annunciare lo sblocco dei fondi, che però pare destinato a finire nel nulla. Per tutta risposta la lettera di ieri sera ai sindacati di Fiengo e Ossola si apre citando «i mancati pagamenti più volte richiesti al Provveditorato», altro scaricabarile. Il braccio di ferro, soprattutto tra Fiengo e Zincone, è quello di considerare ormai superata la fase dei lavori – quando le spese del Consorzio erano pagate con un «aggio» del 12 per cento sui lavori, ora ridottissimo – e iniziata quella di avviamento, dove lo Stato dovrebbe pagare «a piè di lista». Ma l'ex Magistrato alle Acque chiede di ridurre quei costi, oggi intorno ai 20 milioni l'anno, di cui 7 per i dipendenti e 2 per i consulenti. Troppi anche per le aziende consorziate, che infatti lo contesteranno ai commissari nell'incontro di domani, chiedendo tagli consistenti.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Al vertice



● Il Mose è un sistema di 78 paratoie che difenderà Venezia dall'acqua alta, isolandola in caso di acqua alta

● A realizzarlo è il Consorzio Venezia Nuova, ora guidato da tre commissari: Giuseppe Fiengo, Francesco Ossola e Vincenzo Nunziata

● Il governo ha nominato Elisabetta Spitz (in foto) super-commissario



MOSE: DAL PRIMO MARZO

Le assicurazioni non bastano Le imprese bloccano i lavori

Inutili le assicurazioni della commissaria Spitz: le piccole imprese del Mose bloccheranno i lavori il primo marzo, salvo capovolgimenti di fronte. Protestano perché non hanno più ricevuto i soldi da parte del Consorzio Venezia Nuova. VITUCCI / APAG. 34

I NODI DELLA SALVAGUARDIA

Imprese Mose, i soldi non sono arrivati «Blocchiamo le attività dal primo marzo»

Non sono bastate le assicurazioni della commissaria Spitz. Scambio di lettere e un vertice convocato per domani

Alberto Vitucci

Il duello non è finito. E sta prendendo una brutta piega. I soldi per le prove del Mose non ci sono. Nonostante le assicurazioni date dalla commissaria Elisabetta Spitz. Nelle ultime ore sono stati sbloccati dal Provveditorato «fondi di contabilità speciale», circa 10 milioni. Ma sono destinati alla realizzazione degli impianti. Dunque, le imprese restano a bocca asciutta. Da mesi non vengono pagate per lavori già fatti e avevano annunciato la sospensione delle attività.

Adesso la tensione è di nuovo alta. Una lettera inviata ieri ai tre amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo, Francesco Ossola e Vincenzo Nunziata annuncia il «fermo dei cantieri e dei sollevamenti delle paratoie a partire dal 1 marzo». La firmano tutti i componenti del comitato consultivo, cioè Devis Rizzo, Massimo Paganelli, Renzo Rossi, Giovanni Salmistrari, Giacomo Calzolari e Luigi Chiappini in rappresentanza delle loro imprese.

Il test delle paratoie del Lido, previsto per il 4 marzo, è dunque destinato a saltare. Così come il cronoprogramma deciso in Prefettura per l'emergenza. Tensione certo non allentata dall'ultima lettera inviata al governo, al prefetto, al sindaco e al Consorzio dalla commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz. Che ribadisce come «il rapporto con le imprese deve essere esclusiva responsabilità del Consorzio». Tradotto, significa «trovate voi i soldi per pagarle». Anche perché, si legge nella lettera firmata da Spitz e dal provveditore Cinzia Zincone, la convenzione firmata prevede che a partire dal 31 dicembre 2018 sia avviata la gestione con gli impianti provvisori, il 30 giugno con gli impianti definitivi. Dunque i costi devono essere a carico del Consorzio. Ma il Consorzio soldi non ne ha più. E ha già annunciato ai dipendenti (circa 250 con le aziende Thetis e Comar) la cassa integrazione. «Ma se ci fermiamo noi e si ferma il Consorzio», azzarda uno degli imprenditori consorziati, «chi farà i test del Mose già

previsti e annunciati?»

Uno scoglio che non è stato ancora aggirato. Nonostante le assicurazioni diffuse la settimana scorsa. E la «raccomandazione» inviata ai tre commissari del Consorzio da Spitz e Zincone. Affinché «siano allineate le erogazioni dei finanziamenti alle attività esecutive delle imprese consorziate». Un quadro complesso, che vede ora le imprese «minori», rimaste al Consorzio dopo l'uscita di Mantovani, Condotte e Fincosit, reclamare il pagamento di lavori già fatti e la garanzia che i contratti per nuovi lavori siano rispettati.

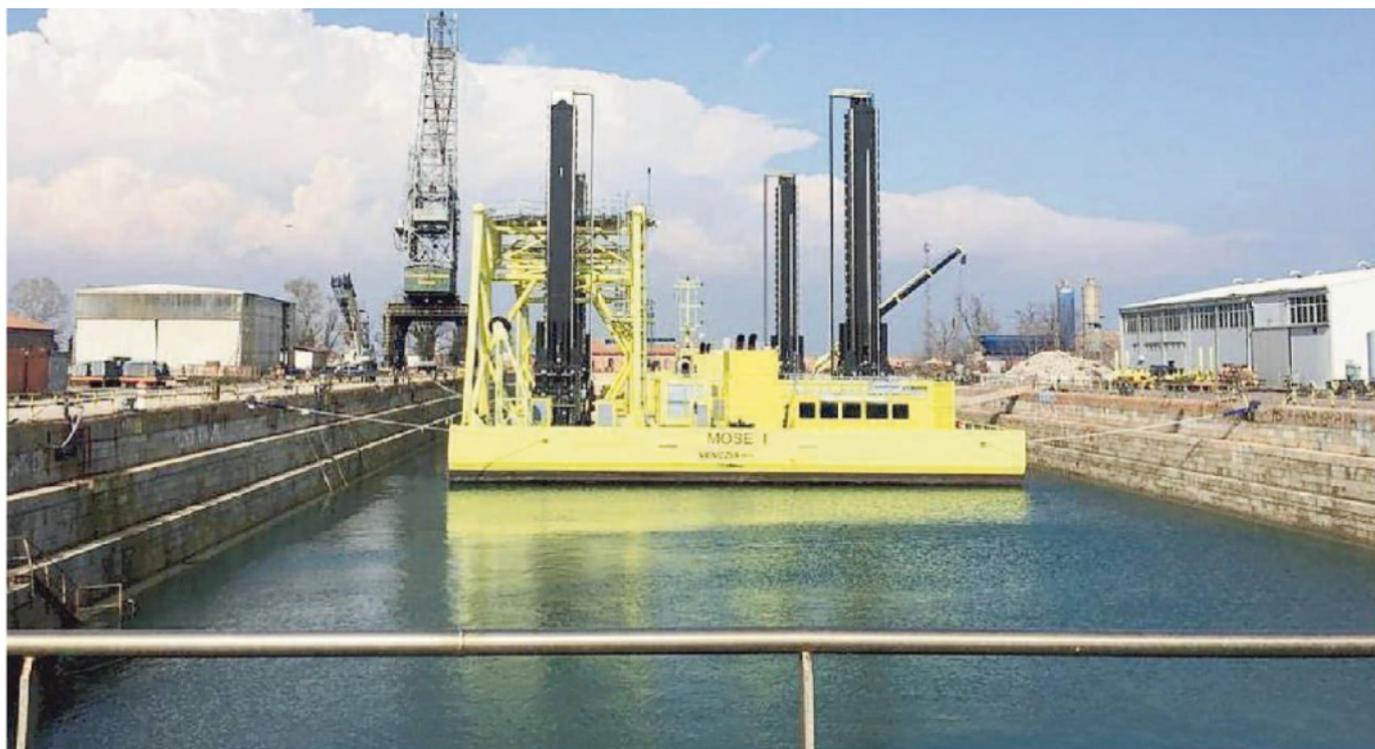
La commissaria intende dimostrare che con il suo arrivo i tempi si sono ridotti. In realtà le difficoltà della grande opera restano. A cominciare dalle criticità: servono ancora 100 milioni per eliminarle, con la corrosione e dai guai delle cerniere. E adesso dalla mancanza di fondi. Per la manutenzione del sistema e l'avvio dei test. Ottantamila euro a sollevamento. —



IL DUELLO

Commissaria e imprese di nuovo ai ferri corti

Nella foto grande: Il jack-up, la nave per movimentare le paratoie in questi giorni nei bacini di carenaggio all'Arsenale. Da sinistra, Devis Rizzo e la commissaria Elisabetta Spitz.





SOMMACAMPAGNA E SONA. Trovata una soluzione progettuale per evitare lo spostamento della fabbrica di porcellane e le spese per portare a termine l'operazione

Tav, il percorso deviato salverà l'industria

Il senatore D'Arienzo convoca i vertici del Cepav Due e dell'Ancap
«C'è lo spazio del sedime ferroviario per i binari dell'alta velocità»

Federica Valbusa

Esiste una possibilità progettuale che permetterebbe di realizzare l'alta velocità senza abbattere la ditta Ancap, che si trova proprio sul tragitto attualmente previsto per il passaggio del treno. La soluzione, prospettata dal senatore del Pd Vincenzo D'Arienzo e dal vicesindaco di Sommacampagna Giandomenico Allegri, potrebbe essere quella di utilizzare il sedime ferroviario esistente per creare una piccola deviazione su cui costruire i binari della tav e su cui, eventualmente, spostare la linea storica.

Il problema che interessa l'azienda produttrice di porcellane di via Libia, collocata in parte nel Comune di Sommacampagna e in parte in quello di Sona, è legato al fatto che l'attuale progetto dell'alta velocità prevede il posizionamento dei binari dove ci sono una parte dei capannoni della ditta; per questo motivo, con due delibere del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) era stato deciso lo spostamento dell'Ancap in un'altra area idonea, che la proprietà aveva già individuato accanto al centro commerciale La Grande Mela, nel territorio sonese.

Il Cepav Due (Consorzio Eni per l'alta velocità, general contractor incaricato da Rete ferroviaria italiana della realizzazione della linea Brescia-Verona), a cui era stata affidata la gestione delle procedure per la delocalizzazione, aveva già provveduto alla stesura dei contratti con Ancap per la definizione dei progetti e degli acquisti necessari allo spostamento dell'azienda, nonché a svolge-

re le pratiche burocratiche con il Comune di Sona. L'ipotesi del trasferimento sembrava quella ottimale, tuttavia il quadro definito con le delibere Cipe si è complicato a causa di importanti aspetti fiscali, che avrebbero un peso rilevante per l'azienda.

Si è quindi presentata la necessità di trovare una nuova soluzione che salvaguardi da un lato la realizzazione dell'alta velocità e dall'altro la continuità aziendale, con i posti di lavoro.

«In merito, con l'amministrazione di Sommacampagna e in collaborazione con quella di Sona, abbiamo valutato tutti gli scenari in modo da perseguire i due obiettivi nel miglior modo possibile», afferma D'Arienzo, che è capogruppo nella Commissione infrastrutture del Senato.

«La domanda principale», spiega il vicesindaco di Sommacampagna Allegri, «era se, a questo punto, c'erano possibilità alternative, ovvero se era fattibile il transito dei treni ad alta velocità in quella zona senza coinvolgere Ancap. Ho chiesto quindi al senatore D'Arienzo, in accordo con il sindaco Gianluigi Mazzi di Sona, di poter capire se esistevano scenari alternativi».

La risposta data da D'Arienzo è stata positiva: ci sarebbe una soluzione che permetterebbe di evitare lo spostamento dell'azienda. «La rilevante novità», spiega il senatore, «è emersa da un confronto con gli esperti di Rete ferroviaria italiana. In pratica, è possibile utilizzare lo stesso sedime ferroviario esistente per creare una piccola deviazione nell'ambito della quale si possano sia costruire i binari dedicati all'alta velocità sia spostare l'attuale linea stori-

ca. Il tutto senza ulteriori espropri e senza più demolire Ancap».

Indubbiamente, il problema che interessa l'azienda di porcellane di via Libia rappresenta un nodo che va risolto. Secondo D'Arienzo, la soluzione prospettata è «tecnicamente possibile». Tuttavia, affinché divenga effettivamente concretizzabile, occorre che tutte le parti coinvolte si trovino d'accordo su di essa. L'intenzione espressa da Allegri è di provare a perseguire la strada che si è aperta: «Intendiamo perseguire la nuova ipotesi, che avevamo prospettato e caldeggiato anche nel passato, in collaborazione con il sindaco di Sona, considerate le difficoltà che erano emerse e le preoccupazioni per la prosecuzione delle attività produttive. Per questa ragione auspichiamo da subito un confronto fra Cepav Due e l'azienda in modo da consentire alla stessa una prospettiva di rilancio dopo anni di attesa di decisioni sovraordinate che hanno limitato la possibilità di investimento». Anche Mazzi auspica una rapida risoluzione, che possa garantire la tutela dell'azienda e dei posti di lavoro: «Ho convocato per il 3 marzo un incontro con proprietà e Cepav», dice il sindaco di Sona, «per favorire fra di loro il dialogo che si era interrotto a fine 2018; sicuramente, nell'ambito dell'incontro si parlerà anche di questa nuova possibilità che è stata prospettata». ●





Il senatore Vincenzo D'Arienzo



Gli interni della fabbrica di porcellane Ancap che rischia di essere trasferita

Dieci milioni per il restauro delle case

Ca' Farsetti ripropone il bando per i privati. Zuin: contributi solo per i residenti

VENEZIA Ca' Farsetti rilancia il bando per i contributi ai privati per il restauro delle case. «Un provvedimento importante che, oltre a puntare alla riqualificazione del patrimonio immobiliare veneziano, può dare input all'economia e all'occupazione territoriale, impiegando aziende locali nei lavori», dice l'assessore al Bilancio Michele Zuin. L'importo complessivo sarà di dieci milioni di euro, destinato solo ai veneziani residenti, non per le case turistiche.

a pagina 10

Torna il bando per i restauri «Dieci milioni per i residenti»

Variazione di bilancio: ciclabile Tessera-Ca' Noghera e passaggi pedonali illuminati



Zuin
Immobili
riqualificati,
beneficio
alle aziende

VENEZIA L'ultima volta era stata nel novembre del 2009, quasi undici anni dopo Ca' Farsetti rilancia il bando per i contributi ai privati per il restauro delle case. «Un provvedimento importante che, oltre a puntare alla riqualificazione del patrimonio immobiliare veneziano, può dare input all'economia e all'occupazione territoriale, impiegando aziende locali nei lavori», commenta l'assessore Michele Zuin presentando la variazione di bilancio approvata l'altro giorno dalla giunta, che comprende anche una serie di manutenzioni in centro storico e in terraferma. La parte del leone lo fa però il bando per il restauro con dieci milioni, in sostanza gli stessi che venivano messi a disposizione una volta, sottolinea Ca' Farsetti. I contributi, che derivano dalla Legge speciale, sono destinati alle ristrutturazioni di case per residenti, escludendo in ogni modo l'uso a scopi turistici, per accedere ai quali si dovrà rispondere a determinati criteri e attenersi a convenzioni restrittive che garantiscono sull'utilizzo dell'immobile solo a fini residenziali. Un altro se-

gnale nella difficile lotta alla deregolamentazione del settore extralberghiero. «Bisogna rifinanziare la Legge speciale per tornare a contribuire al restauro degli immobili dei veneziani», aveva detto il sindaco Luigi Brugnaro durante l'ultimo Comitato dove ha chiesto per il prossimo decennio 150 milioni all'anno per la città. Gli uffici di Ca' Farsetti sono già al lavoro per la predisposizione del bando che sarà pubblicato nei prossimi mesi.

La variazione di bilancio ha un valore di trenta milioni di euro, venti di questi per opere pubbliche e investimenti, compresi i dieci rivolti ai privati. Tra gli altri interventi, quelli più importanti riguardano il nuovo percorso ciclopedonale Tessera - Ca' Noghera (2,3 milioni in cofinanziamento con Save) e l'illuminazione dei passaggi pedonali più pericolosi in terraferma (un milione). Lo aveva promesso qualche settimana fa l'assessore alla Mobilità Renato Boraso dopo la sperimentazione positiva in via Fratelli Bandiera e sul Terraglio. I passaggi saranno anche realizzati con un materiale che permetterà una maggiore visibilità agli automobilisti anche da lontano. Il prototipo sarà

quello già realizzato a Marghera, l'amministrazione interverrà a Favaro, Campalto, Tessera, ma anche a Zelarino e Chirignago. Oltre mezzo milione di euro andrà poi alla realizzazione della viabilità d'accesso alla prima zona industriale, mentre a Mestre è prevista l'installazione, in corso del Popolo, di nuove isole ecologiche interrate (200mila euro). Quasi un milione, derivante dalla raccolta fondi promossa da Corriere della Sera e La7, sarà impiegato per le nuove pompe a difesa di Pellestrina, mentre quasi 1,2 serviranno per la riqualificazione del centro culturale Candiani e centomila per l'abbattimento di alcuni moduli del campo sinti. «Gli stanziamenti previsti da questa variazione — sottolinea l'assessore al Bilancio Zuin — danno risorse già pronte per far partire le opere che riguarderanno il centro storico, le isole e la terraferma. I contributi derivano dalla legge speciale ma anche da risorse proprie dell'amministrazione, senza dover attingere ai mutui, grazie alla sistemazione dei conti del Comune fatta in questi 5 anni».

Francesco Bottazzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Salvaguardia Il Comune di Venezia riapre dopo oltre un decennio il bando per i restauri della casa

Ponte sul Piave, arrivate 25 proposte già selezionati i cinque progetti finalisti

Idee interessanti e innovative al concorso per l'opera che sostituirà il bailey, a maggio si deciderà il vincitore

Biagio Giannone
«Nelle linee guida comunali l'attenzione per il paesaggio»
Irene Aliprandi

BELLUNO. Sono 25 le proposte arrivate per il primo grado del concorso di progettazione del ponte sul Piave a Lambioi. Il termine, fissato al 18 febbraio, ha dunque registrato l'ampio interesse dei professionisti per un'opera, quella che sostituirà il ponte bailey, che è ormai diventata insostituibile per il traffico dell'intera parte bassa della provincia di Belluno, ma che al tempo stesso presenta diversi elementi di complessità.

Nello scorso fine settimana la commissione giudicatrice ha già analizzato tutti i progetti ricevuti e ha selezionato i cinque che potranno accedere alla seconda fase, quando verrà decretato il vincitore, prevista per il mese di maggio. Il verbale della commissione contiene alcuni suggerimenti utili ai cinque professionisti per il perfezionamento dei progetti in vista del secondo grado e proprio da queste indicazioni emerge l'elevata qualità delle proposte presentate.

Alcuni progetti eliminano il rilevato in sponda sinistra, altri danno grande attenzione alla circolazione di pedoni e ciclisti, uno si segnala per l'interessante rapporto con il ponte della Vittoria, un altro per l'attento disegno dei profili. Insomma, ogni partecipante ha dimostrato di aver studiato con attenzione l'area di intervento, lasciando ipotizzare che il nuovo ponte sul Piave potrà diventare un elemento di impatto positivo per la città.

Nell'organizzazione del

concorso, il Comune di Belluno si avvale della collaborazione della Fondazione architettura Belluno Dolomiti e utilizza la piattaforma del Consiglio nazionale dell'ordine degli architetti.

«Rivolgo un plauso all'amministrazione comunale per aver scelto la procedura del concorso, privilegiando così la qualità e assicurando l'anonimato dei progetti fino all'ultimo grado, cioè alla scelta del vincitore», afferma il presidente della Fondazione, Angelo Da Fré. «Nel caso specifico parliamo di un progetto molto complesso, non solo per l'infrastruttura in sé che prevede un ponte e due rotatorie, ma anche per gli aspetti ambientali e paesaggistici che impongono alla futura opera di mettersi in relazione con la città e con il ponte della Vittoria. Venticinque partecipanti (24 ammessi e uno escluso per la mancanza di un elaborato) sono un numero significativo per un progetto così complesso».

Soddisfatto anche il sindaco, Jacopo Massaro: «La sostituzione del ponte bailey è un obiettivo di mandato. Negli anni scorsi abbiamo lavorato in collaborazione con la Regione per ottenere le proroghe del bailey e ora il concorso ci consente di esplorare tutte le soluzioni possibili. Avevamo già qualche idea, ma il concorso permette di verificare qual è la soluzione migliore. Per la sola progettazione il Comune ha già stanziato 150 mila euro e provvidenziale è il contributo di 200 mila euro arrivato per il post Vaia da Regione e Stato. Proprio Vaia ha dimostrato l'importanza di questo attraversamento sul Piave, che dunque rientra nelle opere che verranno realizzate e finanziate per rafforzare la resilienza del territorio».

Soldi che dovrebbero arri-

vare con l'annualità 2021 del post Vaia e che ammontano a circa 6 milioni di euro.

«Il concorso segue le linee guida degli uffici comunali e si avvale della preziosa collaborazione della Fondazione architettura», spiega l'assessore ai lavori pubblici, Biagio Giannone. «È importante realizzare il collegamento con la sinistra Piave e il concorso ci permette di scegliere tra parecchie idee. Le linee guida impongono ai professionisti una grande attenzione paesaggistica verso l'ingresso ovest della città, ma anche per la vicinanza del ponte della Vittoria, struttura storica e di grande pregio della nostra città. Siamo felici che il concorso stia andando avanti e che sia arrivato un contributo sostanzioso dalla Regione».

L'assessore all'urbanistica, Franco Frison, rimarca l'importanza della scelta di indire un concorso di progettazione: «Si premia il miglior progetto all'interno di un confronto di idee che non premia il singolo professionista, ma il miglior progetto che nasce dagli obiettivi che l'amministrazione ha dato per un'area così importante. Ricordo che l'opera attraverserà il Piave a distanza ravvicinata da un alto ponte e avrà un grande impatto sulla città da un punto di vista paesaggistico ed ambientale. Per quanto riguarda la piattaforma utilizzata per il concorso», conclude Frison, «è messa a disposizione gratuitamente dall'Ordine degli architetti per i concorsi di progettazione che seguono determinati criteri: cioè due fasi e incarico al vincitore, garantisce il totale anonimato di tutti i partecipanti e permette una procedura molto snella nell'invio dei materiali, che sono tutti file criptati». —





L'assessore Biagio Giannone



La commissione giudicatrice del concorso di progettazione per il nuovo ponte sul Piave si è riunita nel week end scorso

Case disastrose, primi soldi

►Maxi-petizione degli abitanti della Bissuola ►Dal Comune 300mila euro per realizzare per chiedere il restauro delle palazzine marroni i primi interventi su tetti, facciate e ballatoi

RIIONE PERTINI

MESTRE In arrivo i primi 300mila euro necessari a sistemare le case comunali del rione Pertini gestite da Insula. Una prima risposta dell'Amministrazione alla petizione, discussa ieri in municipio durante i lavori della quarta Commissione consiliare, presentata dai residenti di via Gavagnin, via Vian e via Ponti che in queste settimane hanno raccolto oltre 350 firme per denunciare lo stato di incuria e di abbandono in cui versano le "case marroni", come vengono chiamate nel quartiere.

20 CHILI DI CALCINACCI

Alloggi freddi d'inverno e roventi d'estate che stanno deperendo rapidamente costringendo gli inquilini che ci abitano a convivere con l'umidità da infiltrazioni d'acqua ed a schivare quotidianamente piccoli e grandi blocchi di intonaco che si staccano dai muri, come quei 20 chili raccolti in dieci giorni in grossi contenitori di plastica e mostrati

ai consiglieri comunali da Luana DeRossi, prima firmataria della petizione. In tutto il quartiere il degrado denunciato dai residenti interessa 323 appartamenti (di cui 83 sfitti e cinque occupati abusivamente) distribuiti su 17 condomini costruiti nel rione

nel 1984 con materiali edili di bassa qualità, senza traccia di cappotto ma con solo una mano di pittura sul cemento e che, per questo, necessitano di interventi urgenti di manutenzione e di messa in sicurezza. «Abbiamo i calcinacci che vengono giù dalle pareti e che possono caderci in testa - ha ricordato Luana De Rossi -, ma ogni volta che inoltriamo le nostre richieste di manutenzione ci rispondono che non ci sono i fondi e, quando proponiamo noi di cambiare gli infissi, ci dicono che si rovina l'estetica di palazzi che sarebbe impossibile rendere peggiori di come sono».

PRIMI INTERVENTI

I fondi stanziati serviranno al rifacimento della copertura dei

tetti di due palazzine, a completare due interventi sui copri ferri di altrettante facciate e tre interventi di rifacimento di ballatoi e di scale esterne, oltre al completo recupero di tre alloggi. Per portare a termine la ristrutturazione degli immobili entro cinque anni, che richiederanno ben più di 300.000 euro, il comitato di quartiere ha chiesto alla commissione l'istituzione di un apposito tavolo di lavoro. «Solo così riusciremo a recuperare in tempi certi tutti i 323 appartamenti - ha spiegato Giorgio Rocelli, presidente del Comitato Quartiere Pertini - ma dobbiamo vigilare anche perché le future assegnazioni avvengano rispettando il quartiere, evitando di far arrivare tutto il peggio che c'è in giro come è avvenuto in passato. Questo potrà essere fatto solo se le future assegnazioni saranno decise con l'apporto degli assistenti sociali e del nostro comitato di quartiere che in questi anni si è battuto contro il vandalismo, lo spaccio e le occupazioni abusive».

Paolo Guidone

L'intervento

E intanto si riasfaltano le strade del quartiere

MESTRE L'unico rammarico dei residenti è che l'asfalto non è più idroassorbente come quello di prima. Nel quartiere Pertini la posa del nuovo bitume è iniziata martedì e si concluderà questa sera. Tre giorni necessari a riasfaltare circa 700 metri distribuiti tra via Pertini, via Ponti, via Vian e via Gavagnin. Al Pertini l'ultimo intervento di



manutenzione della pavimentazione stradale risale al 2015. «In questi anni avevamo segnalato più volte al Comune che le buche sulle nostre strade stavano diventando e voragini - spiega Giorgio Rocelli, presidente del Comitato Quartiere Pertini - rendendo pericoloso sia il passaggio degli autobus che quello dei camion e dei mezzi

di Veritas. Ci teniamo molto che il lavoro venga realizzato a regola d'arte, ma per completarlo ci mancano ancora le strisce pedonali e chiediamo la dotazione di almeno altre tre o quattro dissuasori di velocità, simili a quelli che sono stati collocati in via Camporese, perché negli ultimi anni in queste strade è aumentato il traffico e transitano troppi automobilisti che corrono come dei pazzi». (p.gui.)





COSTRUITE NEGLI ANNI '80 Le “case marroni” del quartiere Pertini. Dalle facciate si staccano pezzi di intonaco

Blitz per il cantiere Iperlando, ora giù le case

► Sgomberati gli edifici dismessi e da demolire, poi partirà la costruzione

BLITZ E RUSPE

MESTRE Il primo passo dell'Iperlando è compiuto. Ieri mattina, con un blitz degli agenti del Servizio Sicurezza urbana della Polizia locale, è stato dato il via alla realizzazione del nuovo ipermercato a fianco dell'uscita Castellana della tangenziale. Il primo passo, infatti, è stato quello di liberare dalla presenza di sbandati tutte le palazzine - tra cui un condominio di tre piani - che dovranno essere abbattute per consentire l'apertura del cantiere del nuovo ipermercato.

Dopo essere stati acquistati dalla società di Pianiga, gli edifici erano stati occupati in questi mesi da parecchi senza dimora e tossicodipendenti, tanto che periodicamente gli agenti del "Programma Oculus" del Comune erano già intervenuti nell'area di via Caravaggio. Ieri, però, si è trattato probabilmente dell'ultimo blitz in attesa dell'arrivo delle ruspe che raderanno al suolo le quattro palazzine: il personale del Servizio Sicurezza Urbana della Polizia locale ha trovato una ventina di giacigli di fortuna e materiale da bivacco di tutti i tipi, oltre a

vestiario abbandonato precipitosamente dagli occupanti abusivi. E tutto attorno era il disastro: l'area che si sviluppa su otto ettari è stata trovata ricoperta di immondizia e altri materiali, tanto da riempire alcuni camion arrivati sul posto proprio per iniziare le operazioni di pulizia della zona.

La proprietà di Iperlando, dopo le operazioni di messa in sicurezza da parte della Polizia municipale, ha avviato immediatamente l'inizio dei lavori di abbattimento degli edifici, di cui si farà carico integrale, che dureranno un paio di mesi. In parallelo verrà messo a punto il cantiere che prevede, oltre alla costruzione dell'Iperlando da ottomila metri quadri (4.800 per il settore alimentare e altri 3.185 per quello non alimentare), anche un nuovo centro del fai-da-te della francese Bricoman, specializzata in edilizia, utensileria, elettricità, giardinaggio, idraulica e arredo bagno, all'interno di un edificio di altri ottomila metri quadri per un'altezza di venti metri. Ma i privati si occuperanno anche di mettere a punto tutta la delicatissima viabilità sulla rotatoria Castellana e su 3 delle 4 rampe di salita e discesa della tangenziale. Opere di urbanizzazione che costeranno 4 milioni di euro e che dovranno essere completate prima dell'apertura del centro commerciale. (f.fen.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



OCULUS Gli agenti della polizia locale nelle case di via Caravaggio



«Ponte translagunare, bisogna rinviare i lavori»

**IL COMUNE CHIEDERÀ
 UNO SLITTAMENTO
 A OTTOBRE PER SALVARE
 LA STAGIONE TURISTICA
 E UN VERTICE DEGLI ENTI**

CHIOGGIA

Slitteranno ancora una volta, con ogni probabilità, i lavori sul ponte translagunare della Romena. L'Amministrazione comunale si appresta a chiedere all'Anas un rinvio dell'intervento previsto sul tratto che attraversa il canale delle Trezze (dal km. 55+730 al km. 126+770) al prossimo ottobre, al fine di non danneggiare la stagione turistica. L'Anas aveva informato il Comune, due settimane fa, che i lavori in questione (manutenzione straordinaria, ripristino dei giunti e risanamento corticale) sarebbero partiti all'inizio di marzo, per tre mesi, ma le associazioni di categoria avevano subito osservato che alcune importanti date pre-stagionali (Pasqua, 25 aprile, 1 maggio) sarebbero state pesantemente penalizzate dalle code che si sarebbero create, aggiungendo danni a un tessuto che già risente del maltempo autunnale. I consiglieri Ranieri e Segantin avevano anche presentato un'interrogazione chiedendo il rinvio dei

lavori all'autunno, e il sindaco aveva annunciato ulteriori interlocuzioni con Anas.

Ieri l'assessore ai Lavori pubblici, l'assessore ai Trasporti, il presidente del Consiglio comunale e il comandante della Polizia locale hanno incontrato le associazioni di categoria e hanno accolto le loro richieste. «A breve invieremo una lettera all'Anas - ha spiegato l'assessore Alessandra Penzo - per chiedere quattro cose: il rinvio degli interventi a dopo l'estate; la possibilità di individuare nel frattempo percorsi autostradali alternativi incentivati; una deroga alle 44 tonnellate per i mezzi pesanti da e per il porto di Chioggia e per il mercato ortofrutticolo di Brondolo; la convocazione di un vertice tra Amministrazione, Anas, Prefetto, Autorità di sistema portuale e un delegato delle categorie economiche». Una linea sulla quale si muove anche la consigliera regionale Erika Baldin che ha annunciato un suo interessamento presso il ministro Federico D'Incà per fare pressione sull'Anas.

Sempre ieri, l'assessore ai Trasporti, Daniele Stecco, ha incontrato il sindaco di Cavarzere e l'associazione CittadinanzAttiva sul tema autobus per l'ospedale dell'Angelo. Anche in questo caso verrà inviata una lettera congiunta alla Regione per chiedere un incontro urgente.

Diego Degan



MANUTENZIONE I lavori sul ponte sono programmati per marzo



Rialto, "piovono" finestre

► Il forte vento fa cadere un'imposta ► Sfiolata una donna che resta illesa
nella calle affollata di turisti e passanti La polizia locale apre un'inchiesta

IL PERICOLO

VENEZIA Dire "strage sfiorata" spesso è un'esagerazione, ma questa volta il pericolo c'è stato davvero e forse è in un certo senso grazie al coronavirus se il ponte di Rialto non si è macchiato di sangue. Già, perché di solito quella parte di Rialto è affollatissima e con il drastico calo di turisti e di veneziani in seguito al timore di contagio i passaggi si sono ridotti all'osso.

FORTE VENTO

Ieri, poco prima dell'una soffiava un forte vento in tutta la città (come sul resto del Nordest) facendo sbattere le imposte che non erano chiuse o fissate ai "moretti". Una di queste, dopo aver sbattuto, si è staccata da una finestra al secondo piano di un edificio ai piedi del ponte di Rialto ed è precipitata giù. Legno massiccio e cerniere metalliche. L'equivalente di una pe-

sante valigia è rovinato a terra colpendo una passante di striscio. Solo il caso, infatti, ha impedito che in quel momento passasse una comitiva di turisti o ci fosse qualcuno fermo là sotto.

Il botto ha lasciato tutti sgo-menti: commercianti, turisti e passanti. Hanno chiesto alla signora se volesse essere accompagnata all'ospedale, ma questa aveva risposto che non serviva. Qualcuno, comunque, ha chiamato l'ambulanza e la donna è stata trasportata per accertamenti fino all'ospedale Civile.

Del caso si sta interessando la polizia locale, visto che potrebbero esserci dei profili di responsabilità per chi abita o chi possiede l'immobile da cui si è staccata l'imposta.

Il manufatto, a differenza di tanti che si vedono alzando lo sguardo anche in zona Rialto-San Marco, non sembra messo poi così male.

ACCERTAMENTI

Con molta probabilità, il distacco è stato provocato dai colpi subiti in seguito alle raffiche di vento e gli agenti avranno il compito di verificare se le finestre non fossero state fissate per negligenza o effettivamente è stato tutto opera del vento.

Incidenti come questo possono avere conseguenze anche fatali e non è comunque la prima che capitano a Venezia, anche se di solito il crollo si limita a calcinacci.

Più di una volta (in almeno due occasioni, a memoria d'uomo) un crollo di questo tipo è costato la vita a dei veneziani.

La scorsa estate, a San Girolamo era crollato, per una ventina di metri, il vecchio muro centenario che delimita il cortile delle suore Dorotee. Anche in quel caso, fortunatamente, nessuno passava nelle vicinanze.

M.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PONTE DI RIALTO Le imposte cadute ieri, poco prima dell'una ai piedi del ponte di Rialto, dalla parte di San Bortolomio

Dieci milioni per restaurare casa

► Il Comune stanziava la somma necessaria al bando che consentirà la ristrutturazione a decine di proprietari privati ► Approvata l'ultima variazione di bilancio del mandato «Dopo la messa in sicurezza possiamo liberare le risorse»

COMUNE

VENEZIA Quanti anni saranno passati dall'ultimo bando contributi per il restauro? Una dozzina, ma anche quello di allora, era il tempo della giunta Cacciari ter, era stato messo in piedi utilizzando i residui di bilancio dei bandi precedenti. Raschiando il fondo del barile, insomma, poiché i rubinetti della Legge speciale si erano chiusi definitivamente nel 2004, con l'avvio della costruzione del Mose.

ARRIVANO 10 MILIONI

Adesso l'amministrazione comunale mette a disposizione 10 milioni dei proprietari degli immobili a Venezia, con lo scopo di aiutarli a restaurare. Ci sarà spazio per il recupero di unità abitative e di edifici, ma anche di lavori alle parti comuni a più proprietà, come i tetti e le facciate.

È l'ultima variazione di bilancio dell'amministrazione Brugnaro, visto che sarà approvata dal Consiglio comunale a fine marzo e che le elezioni si svolgeranno meno di due mesi dopo. Una variazione che libera una trentina di milioni destinati a investimenti, dei quali i 10 milioni dei contributi a privati per il restauro di immobili fanno la parte del leone.

«I contributi della Legge speciale che riattiviamo dopo do-

dici anni - spiega l'assessore al Bilancio, Michele Zuin - sono ovviamente destinati alle ristrutturazioni di case per residenti, escludendo in ogni modo l'uso a scopi turistici, per accedere ai quali si dovrà rispondere a determinati criteri e attenersi a convenzioni restrittive. Ancora più restrittive, se possibile, di quelle stabilite dai bandi precedenti. Quello che vogliamo è aiutare chi vive nella sua casa a Venezia per la quale in questo momento il preventivo dei lavori sarebbe troppo elevato. Con il contributo del Comune magari questi lavori vengono effettuati. È un provvedimento che, oltre a puntare alla riqualificazione del patrimonio immobiliare veneziano, può dare input all'economia e all'occupazione territoriale, impiegando aziende locali nei possibili lavori alle strutture».

SOLO PER CHI ABITA

L'importo di dieci milioni, soldi già tutti nel bilancio comunale, non è roba da poco. Anzi, la somma è allineata rispetto a quelle dei bandi degli anni Novanta, che precedettero l'arrivo del Mose e il drenaggio di tutte le risorse per la salvaguardia della città (e dei suoi abitanti, come recita la Legge speciale) da parte di quest'ultimo.

La misura, dicevamo, sarà fi-

nalizzata esclusivamente all'edilizia residenziale al fine di coniugare le esigenze di salvaguardia del patrimonio immobiliare e di sostegno alla residenzialità. Ciò comporterà sia l'esclusione di benefici per coloro che utilizzano gli immobili per finalità di locazione turistica, sia una serie di vincoli per far sì che i contributi possano andare a beneficio di proprietari che effettivamente assumono impegni sul fronte del mantenimento della residenzialità.

CAMBIO DI PASSO

Per Zuin, che durante la presentazione era accompagnato dai direttori finanziario e dei lavori pubblici, Nicola Nardin e Simone Agrondi, quest'anno segna un cambio di passo.

«Sicuramente ci sarà qualcuno che dirà che questa è una mossa da campagna elettorale - conclude Zuin - ma la realtà è che solo adesso il bilancio ci consente di liberare risorse così importanti. Durante gli anni precedenti abbiamo dovuto mettere in sicurezza i conti del Comune e adesso, grazie anche alla riattivazione della Legge speciale, riusciamo a fare cose come queste fino a poco fa impensabili».

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ASSESSORE Michele Zuin





CA' FARSETTI La Giunta ha approvato una manovra da 10 milioni per i contributi per il restauro

Mose, il Consorzio non ha più soldi

► Lettera di 2 dei 3 amministratori ai sindacati e al commissario Spitz. «Non siamo nelle condizioni di pagare 250 dipendenti» ► Le imprese consorziate hanno scoperto che il Cvn aveva usato i 10 milioni del Provveditorato per le sue spese fisse

LA POLEMICA

VENEZIA Il Consorzio Venezia Nuova non ha più soldi in cassa. Non solo per saldare i suoi debiti con le imprese, ma anche per pagare gli stipendi dei circa 250 dipendenti - tra Cvn, Comar e Thetis - che da marzo saranno sospesi. L'ultimo capitolo delle difficoltà in cui si dibatte la gestione commissariale del Consorzio l'hanno scritto ieri gli stessi amministratori straordinari, in una lettera indirizzata ai sindacati, e per conoscenza anche al commissario straordinario del Mose, Elisabetta Spitz, e al provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto, Cinzia Zincone. Prospettano 10 mesi di cassa integrazione per tutti e chiedono un incontro per avviare la procedura. Ma a firmare la lettera sono solo due dei tre amministratori, l'avvocato Giuseppe Fiengo e l'ingegner Francesco Ossola. Una conferma della spaccatura tra i due commissari di vecchia data e l'ultimo fresco di nomina, l'avvocato Vincenzo Nunziata, che non ha sottoscritto la lettera. «In relazione ai mancati pagamenti, più volte richiesti al Provveditorato, gli organismi commissariali si trovano nella condizione di non poter procedere al pagamento ai dipendenti degli stipendi maturati a partire dal mese di marzo,

limitando i versamenti ai soli contributi previdenziali» scrivono Fiengo e Ossola, sollecitando un incontro urgente con i sindacati per il 4 marzo.

I 10 MILIONI BRUCIATI

Un altro fronte che si apre, a conferma della pesante crisi di liquidità del Cvn, denunciata a gran voce ormai da un mese dalle piccole medie imprese consorziate che minacciano di bloccare i lavori alle bocche di porto se non saranno pagate entro febbraio. In questi giorni, poi, hanno avuto la conferma che una decina di milioni che il Provveditorato aveva liquidato al Consorzio proprio per pagare le imprese, sono stati invece usati per le spese fisse dello stesso Cvn, tra stipendi e consulenze. È stata come benzina sul fuoco della rabbia di queste imprese che hanno fatture scadute per milioni e non hanno ancora visto un euro. Ieri i membri del comitato consultivo si sono ritrovati per valutare il da farsi, alla scadenza dell'ultimatum lanciato un mese fa. La lettera che il commissario Spitz, d'intesa con il provveditore Zincone, ha scritto in risposta all'ultimatum non li ha convinti, ai più è parsa come un tentativo di scaricare la patata agli amministratori. In particolare non sembra una soluzione quella di «uti-

lizzare fondi della contabilità sociale già destinati alla realizzazione di impianti anche per interventi diversi», visto che anche le aziende che stanno realizzando gli impianti avanzano milioni dal Cvn.

I CONTI IN ROSSO

Oggi il comitato consultivo si incontrerà con gli amministratori. Per questo pomeriggio è fissato anche un incontro tra il commissario Spitz e i sindacati confederali. E domani scadrà l'avviso con cui il Cvn sta cercando banche disposte a finanziarlo (ma già altre volte bandi simili erano andati deserti). Insomma giorni decisivi per un Cvn sempre più in rosso. Come si legge proprio nell'avviso per le banche, ha bisogno di 80-100 milioni per febbraio-luglio 2020. Solo per la movimentazione delle barriere serva una «disponibilità di cassa di circa 20 milioni al mese». Ma in cassa il Cvn ha appena un milione e mezzo, con spese fisse per 25 milioni all'anno e stipendi da pagare per oltre un milione al mese. Poi ci sono i debiti: solo Kostruttiva, una delle consorziate, ha fatture scadute per 2 milioni e mezzo. Quelle di Abb, che sta realizzando gli impianti, per oltre 7 milioni. Un quadro da conti in profondo rosso.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MOSE Le paratie alzate in via sperimentale alla bocca di porto di Chioggia lo scorso gennaio

Due scuole più “efficienti” Corsa per avere i fondi europei

PRESENTATI I PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE ENERGETICA PER LA “PENZO” DEL LIDO E LA MEDIA “DI VITTORIO” DI MESTRE

COMUNE

VENEZIA In corsa per i fondi sull'efficientamento energetico. Con due delibere approvate nei giorni scorsi in Giunta, il Comune parteciperà al bando regionale per ottenere un cofinanziamento europeo per eseguire interventi nella scuola primaria e dell'infanzia “Penzo” del Lido e alla media “Di Vittorio” a Mestre.

«Con queste delibere – sottolinea l'assessore ai Lavori pubblici Francesca Zaccariotto - andiamo a partecipare al bando per la “Promozione dell'eco-efficienza e riduzione di consumi di energia negli edifici e nelle strutture pubbliche”. Se dovessimo rientrare

nella graduatoria potremo contare su un cofinanziamento della Comunità europea fino al 90% sull'intero importo dei singoli interventi: nello specifico sui 583.086 euro dei lavori previsti alla Penzo del Lido, 493mila euro sarebbero finanziati dall'Europa, mentre per la scuola media Di Vittorio a Mestre l'Unione europea potrebbe contribuire per un importo di un milione e 215mila euro, ai quali si aggiungerebbero 135mila euro del Comune».

Nel dettaglio, alla Penzo è prevista l'installazione di specchi fotovoltaici e di una pompa di calore con la sostituzione della canalizzazioni per la ventilazione. Alla media Di Vittorio gli interventi previsti riguardano sia gli impianti termici che l'involucro del fabbricato, con la coibentazione della copertura, la realizzazione del cappotto esterno, la sostituzione dei serramenti esterni e il rifacimento completo della centrale termica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GRANDI OPERE

Tav, bocciato
il sottopasso
ai Ferrovieri

► NEGRIN PAG 20

L'INFRASTRUTTURA CHE VERRÀ. Dovrebbe collegare via Maganza con la stazione di viale Roma

Tav, altolà ai Ferrovieri Bocciato il sottopasso «Opera impraticabile»

I tecnici di Italferr hanno scartato la soluzione richiesta dal Comune in alternativa al cavalcaferrovia: «Rischio esondazione e costi alti»

È una scelta
meramente
tecnica: dobbiamo
far sì che sia fatto
al meglio

MATTIA IERARDI
ASSESSORE ALLE INFRASTRUTTURE

Attendiamo
il parere
del Consiglio
superiore dei
lavori pubblici

RAFFAELE COLOMBARA
CONSIGLIERE QUARTIERI AL CENTRO

Nicola Negrin

È inserito nelle cartine e nei disegni messi nero su bianco negli elaborati che delineano il futuro dell'alta velocità a Vicenza. Prende forma nei rendering realizzati dai progettisti nell'ottobre 2017. E addirittura è diventato realtà, anche se in scala, in quel plastico finanziato da Italferr con 10 mila euro e depositato a palazzo degli uffici. È il cavalcaferrovia di via Maganza. Un'opera che per il momento resta più o meno nell'immaginario collettivo, che da tempo è stata messa nel mirino dal quartiere dei Ferrovieri e dal consigliere comunale di Quartieri al centro Raffaele Colombara e che, a quanto pare, non potrà trovare alternative. Già, perché nella relazione che è stata redatta da Ferrovie dello Stato, gli ingegneri lo dicono chiaro e tondo: «L'alternativa in sottopasso - si legge - seppur fattibi-

le in termini strettamente progettuali, presenta una serie di problematiche che hanno spinto a scartare tale soluzione».

La vicenda è tornata di attualità nei giorni scorsi, quando in consiglio comunale è andato in scena un botta e risposta tra Colombara e l'assessore alle infrastrutture Mattia Ierardi. Proprio il consigliere di opposizione, che nel precedente mandato era seduto sui banchi della maggioranza, aveva chiesto a più riprese che venisse valutata un'alternativa a quel ponte. E il tutto si era tradotto in un'osservazione votata dal Consiglio e spedita a Roma. «Per il nuovo collegamento di via Maganza - recita appunto il progetto preliminare - così come richiesto dalla prescrizione 18 della delibera di Consiglio del 2016, nonché per tenere conto di quanto evidenziato nella Valutazione di impatto sul territo-

rio (Hia) del febbraio 2017 e della raccomandazione 8 della relazione sulla missione consultiva Icomos/Unesco del marzo 2017, è stata studiata in alternativa anche la soluzione in sottovia».

Così come richiesto, dunque, una valutazione comparata è stata portata a termine e i risultati non sono stati incoraggianti. «L'opera in sottopasso - si legge - pur essendo prevista al di fuori dell'area di esondazione del Retrone ricade in un'area strettamente adiacente; aspetto, questo, che preoccupa non poco nella scelta progettuale.



La presenza di un sottopasso di circa 290 metri in una zona particolarmente complessa dal punto di vista idraulico obbliga a inserire una serie di accorgimenti di sicurezza che oltre a far lievitare i costi di realizzazione imporrebbero forti costi di manutenzione e gestione a carico del Comune». Ma non solo. «Da non sottovalutare gli aspetti di sicurezza conseguenti a eventuali allagamenti in termini di circolazione». Risulta inoltre difficile realizzare un percorso ciclopeditoneale «perché si creerebbero una serie di interferenze con la viabilità veicolare che proviene da via dell'Arsenale di diffi-

cile soluzione e perché lo sviluppo in sotterraneo per 290 metri è poco adatto a un collegamento ciclabile ad alta frequentazione». La sintesi: «Questi aspetti hanno reso impraticabile la soluzione in sottopasso». Ecco perché si farà il cavalcaferrovia che si svilupperà per 220 metri. «Il franco minimo garantito al di sotto dell'impalcato è sempre maggiore di 5,20 metri in corrispondenza della viabilità e maggiore di 6,90 metri sull'attraversamento della ferrovia».

Colombara, però, non ci sta: «Questa comparazione lascia il tempo che trova - af-

ferma - e mi aspetto che l'amministrazione renda noto il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici». Che, però, non è entrato nel merito del sottopasso di via Maganza. «Mi chiedo - prosegue il consigliere - che fine abbia fatto l'unità di progetto istituita in Comune e per quale motivo la Regione non abbia dato ancora il suo parere; è l'unico che manca». «I progettisti - replica Ierardi - hanno dato motivazioni tecniche. La scelta è legata alla Tav e non dipende da noi: dobbiamo monitorare che venga realizzata nel modo migliore per la città». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri**805****COSTO IN MILIONI DI EURO
DELLA TAV**

La realizzazione del tratto della Tav che prevede l'attraversamento di Vicenza ha un costo stimato in 805 milioni

220**LA LUNGHEZZA IN METRI
DEL CAVALCAFERROVIA**

Il cavalcaferrovia collegherà via Maganza con la zona della stazione e passerà sopra la linea ferroviaria con un tracciato a curva. Il sottopasso, invece, avrebbe avuto una lunghezza pari a 290 metri

6,90**IL FRANCO MASSIMO
IN METRI DEL PONTE**

Il franco minimo garantito al di sotto dell'impalcato è sempre maggiore di 5,20 metri in corrispondenza delle viabilità e maggiore di 6,90 metri sull'attraversamento della ferrovia



Il plastico realizzato da Italferr che simula la futura stazione dell'alta velocità di viale Roma

NORDISTI

**Per salvare San Siro
basta fermare
l'affare Scaroni**

» **GIANNI BARBACETTO**

Che fine farà lo stadio di San Siro, che i milanesi chiamano, un po' enfaticamente, "la Scala del calcio"? Milan e Inter lo vogliono abbattere, per poter costruire uno stadio nuovo, più adatto al nuovo business dello sport. È soprattutto per poter costruire attorno, grazie alla legge sugli stadi, un sacco di roba che con lo stadio non c'entra niente: quasi 300 mila metri quadrati di cemento, 180 mila metri quadrati di spazi commerciali, 66 mila di uffici, 15 mila di hotel, 13 mila per intrattenimento, 5 mila di spazio fitness, 4 mila di centro congressi. Ora la rivista online *ArcipelagoMilano*, diretta da Luca Beltrami Gadola, ha lanciato una petizione diretta al sindaco Giuseppe Sala e al Comune di Milano: non abbattete il vecchio stadio Meazza. "Sei mai stato a San Siro? A vedere la partita? A sentire un concerto? Se lo butano giù non potrai più andarci".

Così inizia la petizione, che si può firmare su *change.org*. "Lo stadio di San Siro, soprannominato la Scala del calcio, intitolato al grande calciatore Giuseppe Meazza, è uno degli stadi più conosciuti a livello mondiale, oltre a essere il più grande d'Italia con 75.923 posti. Il prestigioso quotidiano britannico *The Times* lo ha inserito al secondo posto nella classifica degli stadi più belli al mondo. Secondo i risultati di un'analisi condotta da Camera di commercio e Università degli studi di Milano nel 2014, il Meazza rappresenta uno dei massimi simboli della città dopo il Duomo. È uno dei quattro stadi italiani, con Allianz Stadium, Olimpico Grande Torino e Olimpico di Roma a rientrare nella categoria 4 Uefa di maggior livello tecnico. Il sindaco di Milano Giuseppe Sala, che fin dall'inizio aveva preteso che il Meazza non venisse demolito, sembra a-

ver accettato la proposta di Inter e Milan che, esclusivamente per far quadrare i loro bilanci, vogliono realizzare un nuovo stadio, deturpando il Meazza. Lo stadio, così ridotto, diventerebbe un rudere circondato da altissimi edifici, che non c'entrano con lo sport, senza alcuna possibilità di poter celebrare la grande storia del calcio che si è svolta, per quasi un secolo, nel Meazza. Impediamo che lo stadio Meazza venga distrutto: firma e condividi".

COSÌ LA PETIZIONE anti-demolizione. Non è solo amore, o nostalgia, per il vecchio Meazza. Nell'operazione di Milan e Inter lo stadio e il calcio c'entrano poco, anzi niente. È una operazione immobiliare fatta approfittando della legge sugli stadi che permette di raddoppiare gli standard urbanistici e di riempire di cemento, con la scusa dello stadio, l'area del Meazza.

Il presidente del Milan (nonché imputato di corruzione internazionale) Paolo Scaroni, che guida la società per conto di un grande (e sostanzialmente anonimo) fondo americano, ha detto il club ha bisogno urgente di un nuovo stadio. In realtà, dopo una opacissima operazione di vendita da Silvio Berlusconi a un cinese strano strano, ha bisogno di far soldi. Non con lo stadio, ma con gli uffici e alberghi e spazi commerciali che ci vuole edificare attorno. Strano strano anche il comportamento del sindaco Sala. Prima tentenna, sperando che a decidere sia il Consiglio comunale, cavandogli le castagne dal fuoco. Poi decide di sì, dichiarando la "pubblica utilità" dell'operazione, e facendo così scattare la legge sugli stadi che permette a Milan e Inter di raddoppiare l'indice di edificazione di 0,35 appena stabilito per tutti gli altri operatori in città. Poi dice però che il cemento proposto dai due club è troppo e si deve ridurre: ma sa bene che una volta scattata la legge sugli stadi, c'è poco da ridurre. La verità è che due stadi vicini sono economicamente ingestibili. Dunque l'unico modo per salvare il Meazza è bloccare l'operazione Scaroni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IN EVIDENZA

Amministratori, bonus facciate rischia il flop

Le procedure relative al bonus facciate rischiano di saltare causa Coronavirus. È l'allarme dell'Anammi, Associazione nazionale-europea degli amministratori d'immobili. La detrazione prevede una serie di passaggi e di adempimenti che il blocco delle assemblee condominiali, reso necessario dall'emergenza Coronavirus, ha ovviamente rallentato. «Lo stop è sacrosanto e lo abbiamo ribadito ai nostri associati», osserva Giuseppe Bica, presidente Anammi, «tuttavia, il rallentamento dell'intero iter procedurale mette in forse i tempi delle ristrutturazioni e rischia di far saltare l'intera operazione».

—@Riproduzione riservata— ■



Diagnostica degli edifici affidata anche ai geometri

Il geometra può svolgere la diagnostica strutturale e la progettazione statica degli edifici. È la conclusione a cui è giunta la Corte di cassazione con la sentenza 4439/2020 dello scorso 20 febbraio. Al geometra, quindi, potranno essere affidati i lavori di accertamento dello stato dei luoghi e della diagnostica delle strutture. La vicenda riguarda una srl che era stata condannata in corte d'appello a seguito di una Ctu disposta dal giudice affidata a un geometra per la valutazione degli interventi sotto il profilo della diagnostica strutturale e della progettazione statica. La società ha posto ricorso affermando che la consulenza non poteva essere considerata valida in quanto svolta da un geometra, una professione non adibita alla diagnostica degli edifici. La Cassazione ha respinto il ricorso affermando come «secondo il costante orientamento di questa Corte, dal quale non vi è motivo di discostarsi, le norme relative alla scelta del consulente tecnico d'ufficio hanno natura e finalità esclusivamente direttive, essendo la scelta riservata, anche per quanto riguarda la categoria professionale di appartenenza del consulente e la competenza del medesimo a svolgere le indagini richieste, all'apprezzamento discrezionale del giudice di merito. Ne consegue che», si legge ancora nella sentenza, «la decisione di affidare l'incarico ad un professionista (nella specie, geometra) iscritto ad un albo diverso da quello pertinente alla materia al quale si riferisce la consulenza (nella specie, ingegneri), ovvero non iscritto in alcun albo professionale, non è censurabile in sede di legittimità e non richiede specifica motivazione. Alla luce di tali rilievi, la doglianza che investe la mancata nomina di un diverso consulente tecnico è priva di qualunque fondamento». In sostanza, si afferma che la valutazione dello stato di salute degli edifici non è di esclusiva competenza di altre categorie tecniche come gli ingegneri e gli architetti, ma può essere svolta senza dubbi anche dagli iscritti al Consiglio nazionale geometri.

Michele Damiani

— © Riproduzione riservata — ■



NUOVI LAVORI

Ai Bacini restauro del jack-up Bisogna adattarlo alle paratoie

In attesa di sapere se davvero le attività del Mose saranno bloccate dal 1 marzo, in Arsenal e si lavora di nuovo al jack-up. La grande nave attrezzata dipinta di giallo che da anni staziona davanti in laguna. Si deve adesso «configurarla» per la bocca di porto di Lido, dove è prevista la prossima prova di sollevamento del Mose. Qui le paratoie sono 20, ma la loro lunghezza è di 26 metri, più corta di quelle di Malamocco (29,50) e di Chioggia (27,25). La profondità del canale è di 12 metri, come a Chioggia, mentre a Malamocco si toccano i 14 metri, a Treporti solo sei metri. Dunque il jack-up ha bisogno di essere sistemato. Oltre che di manutenzione, come si addice a qualunque nave. Costato 53 milioni di euro, è tornato in servizio solo pochi mesi fa, dopo un fermo durato sei anni. Alla prima prova aveva ceduto. Riparazioni costate qualche milione di euro. Una delle tante «criticità» scoperte dai

commissari Giuseppe Fienngo e Francesco Ossola dopo il loro arrivo nel 2015, all'indomani dello scandalo e degli arresti per corruzione. La vecchia gestione, di jack-up ne aveva messi in cantiere addirittura due, per un costo totale 106 milioni di euro. In realtà la grande nave svolge la sua funzione non tanto meglio della «cavalletta», il pontone attrezzato con cui sono state posate le paratoie a Malamocco e Chioggia, dal costo sensibilmente inferiore. Su questo e su altri fronti di legalità hanno agito i commissari, che adesso sono al centro di offensive delle imprese e della politica per ripristinare lo *status quo*. L'impresa Mantovani ha chiesto di riconvocare il vecchio Consiglio del 2014. Nel frattempo a Fienngo e Ossola è stato affiancato Vincenzo Nunziata. Che aveva annunciato le sue dimissioni con lettera, la settimana scorsa. Per ora è ancora al suo posto. —

A.V.



CONFRONTO IN COMMISSIONE

Pertini, piano di lavori per il risanamento delle case di Insula

I cittadini hanno presentato una petizione con 350 firme
La vicesindaco assicura: «Il nostro impegno continuerà»

Sui banchi di commissione è finito anche uno dei tanti calcinacci caduti in questi mesi al Pertini. Ne ha raccolti un sacco Luana De Rossi, Donato Chiarin e agli altri cittadini delle case, in gestione ad Insula, nel rione Pertini. In 350 hanno firmato una petizione che sollecita lavori urgenti di recupero degli immobili Erp delle vie Gavagnin, Ponti e Vian, nel quartiere Pertini.

Con il sostegno del comitato di quartiere e di Giorgio Rocelli, i residenti hanno portato a fine anno all'attenzione del consiglio comunale la petizione.

Ieri nella discussione in commissione, alla presenza della vicesindaco Luciana Colle, Insula ha illustrato l'ipotesi di progetto di intervento da finanziare con i 300 mila euro messi a bilancio grazie ad un emendamento sollecitato dal consigliere Pd Emanuele Rosteghin e sostenuto anche dalla maggioranza. Alla vicenda si era interessata anche la consigliera leghista Silvana Tosi con una serie di interrogazioni. Al di là dell'ennesima polemica politica tra consiglieri di opposti

schieramenti, i primi interventi promessi da Insula potrebbero vedere partire i cantieri, tempi di bando permettendo, entro la prossima estate, ha spiegato la direttrice Alessandro Bolognini. Previsti, con i 300 mila euro, due interventi di rifacimento delle coperture, parziali (una in via Gavagnin e una in via Ponti); due interventi su copriferrì delle facciate (una in via Gavagnin in un civico diverso e l'altro in via Vian) e tre interventi di rifacimento di scale esterne ai ballatoi (che causano infiltrazioni): la prima di testa alle vie Vian, Gavagnin e Ponti. Ancora è prevista la sistemazione di 14 porte di ingresso da rendere blindate in via Gavagnin. Il piano ora deve essere approvato in giunta comunale.

«Spero che ci sia anche la mia di porta che è tenuta su da una sbarra da troppi anni», commenta Luana che ieri ha illustrato la petizione alle commissioni IV e VII e che ora andrà in consiglio comunale in discussione.

«Noi ci diciamo soddisfatti da questo primo risultato

di mobilitazione», continua a spiegare Luana, «anche perché andrà in discussione la nostra petizione in consiglio. Così ha voluto il presidente Formenti, e ci aspettiamo che questo impegno non sia, come ha detto qualche consigliere, solo una promessa elettorale ma un impegno duraturo».

Rosteghin (Pd) commenta: «Ho ribadito alla vicesindaco che serve una cabina di regia per programmare interventi nelle case su più anni, perché è evidente, visti i problemi, che questi soldi sono un inizio ma non sufficienti». Si dice soddisfatta Silvana Tosi: «Mi auguro che i lavori inizino prima dell'estate». La vicesindaco Colle rivendica di aver sempre dato ascolto alle problematiche dei cittadini delle case Erp. «Investiamo in manutenzioni 1 milione e 800 mila euro in città e continueremo a farlo. E siamo attenti al confronto coi cittadini», precisa. I residenti al Pertini hanno tenuto il conto dei calcinacci caduti, dei ferri arrugginiti ma anche degli appartamenti sfitti nel quartiere, ben 82. —

M.Ch.





Ruspe al rione Pertini, nel popoloso quartiere continuano i lavori del Comune



La vicesindaca Luciana Colle

CHIOGGIA

Lavori al ponte translagunare il Comune chiede il rinvio

Il sindaco Ferro ad Anas: «Stagione turistica a rischio, posticipare a settembre»
Contrario il Comitato Porto: «Ci sarà sovrapposizione con i cantieri sul Brenta»

Elisabetta B. Anzoletti

CHIOGGIA. Il Comune chiede a Anas di posticipare i lavori sul ponte delle Trezze per non danneggiare il comparto turistico. La richiesta sarà contenuta in una lettera che a stretto giro il sindaco Alessandro Ferro invierà ai vertici Anas del Veneto, sottoscritta da tutti i presidenti di categoria. Unica voce fuori dal coro quella del comitato del porto che invece teme nel posticipo una pericolosa sovrapposizione con quelli del ponte sul Brenta.

La decisione è stata assunta ieri dopo un vertice in sala consiliare con tutte le associazioni. «Abbiamo recepito le istanze delle associazioni del turismo», spiega l'assessore ai lavori pubblici, Alessandra Penzo, «che sono giustamente allarmate per i danni economici che creerà l'inizio della cantierizzazione del ponte translagunare a marzo. Istituire il senso unico alternato per tre mesi, da marzo a maggio, vuol dire compromettere seriamente una grossa parte dell'economia locale, il turismo, che inizia la sua attività nei fine settimana di primavera». Nella lettera a Anas saranno chieste quattro cose: il rinvio degli interventi di manutenzione a dopo l'estate; la possibilità di individuare percorsi autostradali alternativi incentivati; una deroga alle 44 tonnellate per i mezzi pesanti da e per il porto e per il mercato ortofrutticolo; convocazione a breve di un incontro con amministrazione comunale, Anas, Prefetto, Autorità di sistema portuale e un delegato delle categorie economiche. In quell'occasione si discuterà di isolamento infrastrutturale del territorio clodense, della necessità di un

nuovo collegamento ferroviario con Piove di Sacco e di una variante al tracciato della Roma, richieste anche inviate alla Regione lo scorso 24 febbraio in vista del nuovo Piano di trasporti. Sullo slittamento dei lavori non sono d'accordo i portuali.

«Rinviare l'intervento a settembre», spiega il presidente del comitato porto, Alfredo Calascibetta, «comporterà la presenza di due cantieri in contemporanea, ponte Brenta e translagunare. Il problema sarà risolto, secondo le categorie, applicando il senso alternato regolato da un semaforo, ma non sarà così. L'indecisione della data dei lavori ha già creato e sta creando danni al porto e alle nostre imprese, prorogare almeno fino a dicembre, meteo permettendo, gli attuali limiti di portata presenti sul ponte comporterà ulteriori danni. Già in questo momento per il project cargo, pezzi eccezionali, tutto il lavoro si è dirottato su Porto Marghera. Con due cantieri in simultanea si creerebbe una paralisi dei mezzi pesanti in ingresso e in uscita dal porto».

In merito alla mobilità ieri l'assessore ai trasporti Daniele Stecco ha incontrato il sindaco di Cavarzere e l'associazione CittadinanzAttiva per l'istituzione di un autobus diretto per l'ospedale Dell'Angelo. È stato concordato di inviare una lettera congiunta alla Regione per chiedere un incontro urgente con Città metropolitana perché nell'ambito del rinnovo del Piano urbano della Mobilità sostenibile venga effettuata una revisione delle linee extraurbane per trovare risorse per istituire la linea diretta. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il ponte translagunare che collega Chioggia dove sono in programma i lavori

Bandi per restauro di immobili privati Ci sono 10 milioni

Presentata ieri in Comune la delibera di variazione di bilancio 2020-2022: previsti 10 milioni di euro da destinare ai bandi per il restauro di immobili privati. La misura prevede un impegno di spesa complessivo di quasi 30 milioni di euro, per far fronte a diversi interventi che interesseranno tutto il territorio comunale. Di questi, circa 20 milioni per opere pubbliche e investimenti con uno stanziamento di dieci milioni di euro a favore di bandi rivolti a privati per il restauro degli immobili. «Ritattiviamo dopo dieci anni i contributi derivanti dalla legge speciale destinati alle ristrutturazioni di case per residenti, escludendo in ogni modo l'uso a scopi turistici, per accedere ai quali si dovrà rispondere a determinati criteri e attenersi a convenzioni restrittive», spiega l'assessore Michele Zuin. Tra gli altri interventi evidenziati, quelli più corposi riguardano la previsione di spesa di 2,3 milioni di euro in cofinanziamento con Save destinati al nuovo percorso ciclopedonale che collega Tessera a Ca'

Noghera e il milione e 160 mila euro in cofinanziamento con i Musei Civici per la riqualificazione del Centro Candiani. Da segnalare la destinazione di un milione e 200 mila per un piano di illuminazione dei passaggi pedonali per migliorare la sicurezza. Oltre mezzo milione di euro andrà alla realizzazione della viabilità d'accesso alla macroisola prima zona industriale di Porto Marghera, mentre a Mestre è prevista l'installazione, in corso del Popolo, di nuove isole ecologiche interrante, per un investimento di 200 mila euro. Altri 200 mila euro per il parcheggio lungo via Forte Marghera. Altri interventi: la messa a norma di scuole, strutture sportive, parchi pubblici e aree cimiteri. Altri 130 mila euro per il bando per le associazioni finanziato con l'autoriduzione delle indennità dei componenti della giunta e della presidenza del Consiglio comunale. Altri 375 mila euro arrivano dalla rinuncia del sindaco alla relativa indennità. Entro fine marzo il via libera del consiglio. —



Michele Zuin, assessore al Bilancio



Trieste "chiama" la Regione sul bando per i bonus affitti

Il Comune segnala ritardi nell'approvazione del regolamento. A stretto giro arriva l'ok al testo. Previsto l'obbligo di due anni di residenza in Fvg per accedere ai fondi

I beneficiari sono nuclei dal reddito medio-basso che non possono però rivolgersi all'Ater **Lo scorso anno è stato soddisfatto circa un terzo delle domande arrivate dai territori**

Marco Ballico

Trieste chiama, segnalando alcuni ritardi nella predisposizione del bando per i bonus taglia-affitti. La Regione, nel giro di qualche giorno, risponde, approvando appunto il testo atteso e comunicando ufficialmente i criteri per l'assegnazione del contributo. Nel merito, nessun cambio di rotta: per l'accesso ai finanziamenti pubblici la Regione privilegia i cittadini locali, con il paletto ribadito dei due anni di residenza in Fvg per poter fare domanda di contributo.

L'obiettivo più in generale, sottolinea l'assessore al Territorio Graziano Pizzimenti, è di «sostenere le famiglie a reddito medio-basso, costrette a rivolgersi al mercato degli affitti privati». Si tratta di favorire quei nuclei, precisa ulteriormente l'assessore, che non si possono permettere di acquistare una abitazione di proprietà, ma che non si trovano comunque nelle condizioni di accedere agli alloggi messi a disposizione dalle Aziende territoriali per l'edilizia residenziale. La misura è dettata dall'articolo 19 della legge regionale 1 del 2016, la riforma organica delle politiche abitative e riordino delle Ater.

Nei giorni scorsi era stato appunto il Comune di Trieste a informare di alcuni ritardi nella predisposizione del ban-

do affitti per l'abbattimento dei canoni di locazione relativi al 2019, un passaggio subordinato all'adozione del nuovo regolamento regionale in materia. Immediata la risposta della giunta che ha avviato l'iter per sbloccare l'impasse. Approvato in via preliminare, il regolamento andrà ora esaminato in quarta commissione, quindi ci sarà il via libera definitivo dell'esecutivo. Le amministrazioni locali ottranno a quel punto, verosimilmente a metà marzo, pubblicare i bandi, consentendo agli interessati di presentare domanda nel municipio di residenza, chiamato a sua volta a redigere la graduatoria definitiva e richiedere alla Regione - entro il prossimo 31 luglio - i fondi necessari per far fronte ai fabbisogni dei cittadini.

I due anni di residenza? «Nulla di nuovo, la misura era già prevista», fa sapere Pizzimenti rimandando all'allegato alla delibera, 9 pagine che contengono finalità del provvedimento, tipologie delle iniziative finanziabili, requisiti dei beneficiari e dettagli sulle procedure in capo ai Comuni. Si precisa tra l'altro che gli immobili oggetto del contratto di locazione per il quale si chiede il contributo, a destinazione d'uso residenziale e adibiti a prima casa, non devono appartenere alla categoria "di lusso" né essere di edilizia sovvenzionata.

Quanto agli importi, gli incentivi sono riconosciuti sulla base di un principio di gradualità che favorisca i nuclei familiari con condizioni economiche basse e con elevate soglie di incidenza del canone di locazione sul valore Isee.

A poter fare domanda, fermi restando i due anni di residenza, sono le famiglie con indicatore Isee non superiore a due pensioni minime Inps rispetto al quale l'incidenza del canone di locazione annuo risulti non inferiore al 14% (contributo massimo 3.110 euro) e le famiglie con Isee non superiore al valore fissato per l'assegnazione degli alloggi Ater rispetto al quale l'incidenza del canone risulti non inferiore al 24% (contributo massimo 2.330 euro). Sempre entro il tetto fissato dal regolamento, il contributo può essere incrementato del 25% per richiedenti i cui nuclei familiari sono caratterizzati da almeno una situazione di debolezza sociale o economica: over 65, personale singole o coppie under 35, singoli con minori, disabili, nuclei monoreddito o con tre figli e più. L'estate scorsa, a conti fatti, la giunta ripartì 8 milioni a favore delle locazioni di immobili, in risposta alle domande presentate da 182 Comuni. La richiesta complessiva era di 23,6 milioni e venne coperto un terzo delle esigenze manifestate dal territorio. —

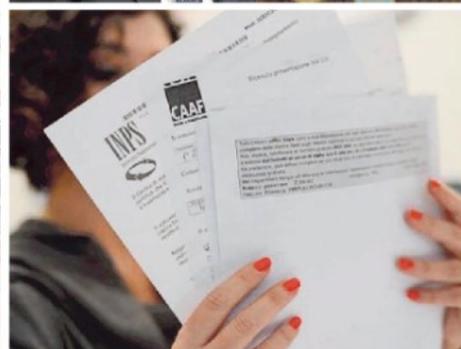
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Enrico Grazioli

Tiratura: 0 - Diffusione: 13887 - Lettori: 87000: da enti certificatori o autocertificati

www.datastampa.it



Qui sopra case e palazzi nella zona delle Rive fino al colle di San Giusto. In alto a destra l'assessore regionale con delega al Territorio Graziano Pizzimenti. Sua la delibera portata in giunta per approvare in via preliminare il regolamento relativo alla concessione dei bonus affitti. Sotto, a destra, l'addetta di un Caf a cui si è rivolto un utente per compilare l'Isee

PANORAMA**GARC COSTRUZIONI**

Carpi, virus in azienda 260 lavoratori a casa

Carpi (Modena) – Un vetrice notturno, poi la decisione: sospensione di tutte le attività. «Una scelta etica – dice Claudio Saraceni -. Abbiamo preso atto che i contagiati erano più di uno e accolto il suggerimento dell'azienda sanitaria. Credo che per gestire l'emergenza sarebbe bene per noi ottenere il via libera al ricorso alla cassa integrazione». Saraceni è il presidente di Garc, azienda di costruzioni di Fossoli di Carpi, in provincia di Modena, dove lavora – è un socio – il 62enne che per primo ha contratto il coronavirus nel Modenese, dopo aver partecipato a una riunione in un cantiere di Livraga, comune dell'area di Lodi. Da ieri tutti i cantieri del gruppo sono chiusi. Lo rimarranno, per ora, per quattordici giorni. Scelta seguita alla diffusione del contagio ad altre quattro persone, tutte dello stesso gruppo familiare e quasi tutte (è ammalato anche il vice presidente di Garc) alle dipendenze dell'azienda. Il gruppo ha 260 dipendenti e un fatturato di 80 milioni.

—Nataschia Ronchetti

Da ieri tutti i cantieri del gruppo sono chiusi. Lo rimarranno, per ora, per quattordici giorni



«Priorità prevenzione, bene il modello italiano»

INTERVISTA

RAFFAELE CANTONE

«Modello Genova o Expo possono essere estesi solo a poche grandi opere»

Giorgio Santilli

«Il modello italiano dell'anticorruzione ha una sua organicità, a dispetto di qualche sbavatura legislativa e di una opinione ricorrente che si tratti invece di una disciplina farraginosa e complessa». Raffaele Cantone, ex presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione, pubblica in questi giorni «Il sistema della prevenzione della corruzione» (G. Giappichelli Editore) una corposa ricognizione della disciplina anticorruzione che punta proprio a dimostrarne la razionalità dell'impianto, ricostruendo la storia, le leggi, i collegamenti internazionali, l'interpretazione di giurisprudenza e Anac.

Lo sviluppo del «modello italiano» coincide di fatto con la presidenza di Cantone all'Anac, dal 2014 al 2019. Una presidenza che non solo ha costruito, da zero, l'Anac come è oggi, ma ha nutrito il «modello italiano», in sintonia con il legislatore, di numerose sperimentazioni «sul campo» che hanno arricchito ex novo la sua cassetta degli strumenti: dal «modello Expo» sugli appalti alla «vigilanza collaborativa», dalla soft law per gli appalti alla riforma dei Piani anticorruzione, per non parlare di azioni nate dal nulla come quella sulla trasparenza, sulla rotazione e sui conflitti di interesse dei funzionari pubblici, sul whistleblowing. Istituti e sperimentazioni che hanno avuto alterne vicende ma hanno comunque contribuito in modo decisivo a riformare l'azione italiana anche agli occhi degli organismi internazionali che accreditano ora all'Italia una politica efficace e una governance pienamente coerente con gli standard inter-

nazionali richiesti, a partire dall'indipendenza dell'Autorità.

«Il fil rouge nell'attività dell'Anac - dice Cantone - è stato quello di non imporre le regole dall'alto, bensì di farle digerire attraverso un dialogo con le amministrazioni». In sede di bilancio, inevitabile porre a Cantone il tema della forte resistenza che all'azione dell'Anac è venuta negli ultimi tempi dalle amministrazioni e spesso anche dal mondo delle imprese. «C'è stata resistenza - dice - quasi esclusivamente dalle amministrazioni che non si sono volute interfacciare con l'Anac, perché laddove il dialogo c'è stato, il risultato è stato invece positivo. In materia di trasparenza, per esempio, abbiamo ottenuto risultati eccezionali senza imporre sanzioni».

Poi l'ex presidente Anac dà una sua spiegazione. «La resistenza c'è stata perché per la prima volta tutta l'amministrazione aveva nell'Anac un punto di riferimento unitario e reale, che ha messo in discussione equilibri e prassi consolidate, favorendo la discrezionalità crescente delle amministrazioni. La lotta a corruzione e malamministrazione coincidono. Ma in molti casi le amministrazioni non vogliono discrezionalità, vogliono continuare a fare come hanno sempre fatto».

Eppure è diffusa in Italia l'idea che l'amministrazione pubblica funzioni meglio con meno regole. «Non c'è - dice Cantone - un problema di quantità di pubblico ma di qualità dell'azione pubblica. Il pubblico può anche ritirarsi ma deve svolgere al meglio alcune funzioni fondamentali. Qual è il grande equivoco che sottende a quell'opinione? Molti pensano che l'amministrazione funzioni meglio in assenza totale di regole, mentre è vero il contrario: l'amministrazione per agire vuole dei punti di riferimento. Quando la prima versione del codice degli appalti liberalizzò gli affidamenti fino a un milione di euro, nessuno fece affidamenti senza gara. L'amministrazione ha bisogno di una procedura e una prassi cui aggrappar-

si: così non devo spiegare perché l'ho fatto e se ho fatto bene o male».

Si può generalizzare il modello Genova? «Ho dubbi - dice Cantone - che un sistema del genere sarebbe in grado di funzionare in condizione ordinaria perché nessun funzionario affiderebbe decine di milioni di lavori senza gara. L'idea che la Pa lasciata libera di fare faccia meglio e di più appartiene a chi conosce poco l'amministrazione». E il modello Expo, che pure viene rilanciato ora? «Non può essere generalizzato, anzitutto perché non sarebbe possibile realizzare controlli penetranti a tappeto su larga scala. Inoltre funziona quando c'è una struttura appaltante unitaria e compatta ma non in casi come quello della ricostruzione del terremoto. Il modello Expo può essere esteso a poche grandi opere, questo sì. Ma bisogna soprattutto rafforzare l'ordinarietà».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



RAFFAELE CANTONE
Magistrato
ex presidente
Autorità
anticorruzione

IL LIBRO



«Il sistema della prevenzione della corruzione»



LAVORI IN CORSO

Tunnel, barriere, scolo acque una raffica di cantieri sull'A27

Silvano De Nardi, presidente della Val Lapisina, ringrazia la società autostradale Resta il nodo dell'uscita di Vittorio Veneto nord: il Comune vuole una rotatoria

Francesco Dal Mas

VITTORIO VENETO. Nel tratto vittoriese dell'autostrada A27 sono in corso importanti lavori di consolidamento. Dopo il lungo cantiere nella prima galleria, quella di Monte Baldo, le imprese incaricate dalla società Autostrade proseguono con gli interventi all'interno dei successivi tunnel, salendo verso Belluno. Non solo, gli operai stanno mettendo mano alle barriere fonoassorbenti piazzate all'altezza di alcuni tratti di viadotto.

LE PROTEZIONI

Stanno infatti consolidando le protezioni per evitare che a seguito di qualche situazione di maltempo – in zona soffiano raffiche di vento a volte impetuose – possano in qualche modo cedere. Ce ne sono proprio sopra il paese di Fadalto, sul viadotto alto oltre cento metri. Altre si trovano all'altezza del casello di Vittorio Veneto Nord, ma più protette. Il presidente del Consiglio di quartiere della Val

Lapisina, Silvano De Nardi, ha colto l'occasione di un incontro con i responsabili del cantiere per verificare se è possibile installare ulteriori barriere, a contenimento del rumore che proviene dalla corsa su alcuni giunti. La società si è dimostrata disponibile a considerare la richiesta. «Dobbiamo ammettere che in questi anni la società Autostrade ha operato nel territorio vittoriese con la massima attenzione verso la sicurezza dei residenti, portando a soluzione tutta una serie di problemi che ponevano». Uno per tutti, quello della raccolta delle acque meteoriche che sono state raccolte, di viadotto in viadotto, attraverso opportune condotte. Manca solo il tratto autostradale sopra la chiesa di San Floriano, che si trova a bordo della statale Alemagna, talvolta centrata dalle acque in "libera uscita" dagli scolatoi.

LA MANUTENZIONE

«La manutenzione ordinaria e straordinaria garantita da Autostrade è stata co-

munque eccellente – riconosce De Nardi - in particolare per quanto riguarda i piloni. Le imprese le vediamo costantemente all'opera, per cui ci sentiamo garantiti». Il presidente del Quartiere si è raccomandato, nel recente incontro, che la manutenzione tenga presente anche i tempi del taglio dell'erba lungo le scarpate. Resta un problema, ripetutamente posto dall'assessore Bruno Fasan, anche lui 'fadaltino'. Si tratta della messa in sicurezza dell'uscita di Vittorio Veneto nord, più precisamente dell'incrocio con la statale Alemagna, all'altezza di Savassa. Non a caso, qui ci sono stati recentemente diversi incidenti stradali. Siccome c'è un dosso che nasconde parzialmente la visuale agli automobilisti, il Comune di Vittorio Veneto ha chiesto, attraverso l'assessore Fasan, sia ad Autostrade che all'Anas di provvedere, auspicabilmente con una rotatoria. Il sindaco Antonio Miatto si augura che l'opera possa materializzarsi entro l'anno. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il viadotto dell'A27 nel tratto vittoriese del Fadalto

I PROBLEMI DELLA VIABILITÀ

Pedemontana, si rischia il caos con il casello senza raccordi

La riapertura del tratto di Pontebbana interessato al sottopasso ritarda
E aumentano le preoccupazioni per le possibili conseguenze sul traffico

L'allarme: «Se non si fanno anche le opere complementari

4 Comuni soffriranno»

VILLORBA. La Pedemontana rallenta, anche a Villorba: senza il raccordo con l'A27 l'apertura del casello di Povegliano potrebbe paralizzare l'area. La riapertura del tratto di Pontebbana in cui è in corso di realizzazione il sottopasso era stato annunciato per la fine dell'anno, al massimo per l'inizio del 2020. Invece, ad osservare lo stato dell'opera, sembra tutt'altro che imminente; tanto che la segnaletica di cantiere è stata rinfrescata di recente.

Gli automobilisti sono dunque ancora costretti a percorrere la deviazione che spezza la statale. Ma a preoccupare sono più che altro gli scenari futuri, tanto che nel primo consiglio comunale utile il Movimento 5 Stelle chiederà delucidazioni ufficiali riguardo ai tempi del cantiere.

«Ci preoccupa il fatto che non si vede nemmeno il tracciato del raccordo con la A27», dice il consigliere al Comune di Villorba Diego Zanatta. «Per realizzare il sottopasso della Pontebbana ci stanno impiegando tantissimo, figuriamoci quanto potrà durare la realizzazione del raccordo. Hanno stimato in quattro anni il tempo necessario per il raccordo con l'A4. Quello tra Villorba e Spresiano è probabilmente un po' più semplice, ma dubito che prima di tre anni possa essere pronto. Invece pare che i caselli siano più vicini alla realizzazione. Se li apriranno prima di aver completato il

raccordo con la A27 si rischia il caos».

L'intenzione, più volte dichiarata dalla Spv, è di aprire a scaglioni la Pedemontana; e così potrebbe accadere anche per il casello di Povegliano e per quello di Spresiano/Villorba. Il primo, però, stando alle informazioni date alle amministrazioni comunali, potrebbe aprire tra la fine del 2020 e l'inizio del prossimo anno. «È una previsione fiduciosa forse, ma anche se aprisse a fine 2021, il raccordo con l'A27 non sarà di certo pronto», puntualizza il consigliere Zanatta. Il risultato rischia di essere deleterio per il traffico di Villorba, Spresiano, Povegliano e Ponzano.

Le opere complementari alla Pedemontana richieste dai sindaci non sono mai state approvate e finanziate, la loro assenza unita a quella del raccordo con la A27 potrebbe avere pesanti conseguenze sul traffico. I mezzi in entrata e in uscita dal casello di Povegliano finirebbero sulla viabilità ordinaria, quindi su via Roma, su via Camalò, sulla provinciale 56. Lo stesso vale per il traffico in uscita dal casello di Treviso Nord e diretto ad imboccare la superstrada: percorrerebbe la tangenziale di Catena – e quindi Villorba sarebbe in parte salva – ma poi sarebbe costretto ad andare in Postumia Romana, per salire quindi sulla provinciale 56, oppure scegliere la Pontebbana e attraversare Visnadello. —

Federico Cipolla

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'attuale rotonda provvisoria lungo la Pontebbana

