

Rassegna del 10/12/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

10/12/2020	Adige	10	Superbonus a rischio - Pratiche lente, il 110% rischia il flop	...	1
10/12/2020	Adige	10	Edili, parte l'iter per il rinnovo. Posizioni ancora distanti	...	3
10/12/2020	Mattino	8	De Micheli: cantieri lumaca questione di volontà politica	Santonastaso Nando	4
10/12/2020	Messaggero	5	Ance: cantieri bloccati dal Codice degli appalti	...	6

SCENARIO

10/12/2020	Arena	9	Case, prezzi stabili a Verona Banche più attente sui mutui - Casa, prezzi stabili con +0,4% ma vendite diminuite del 14,1%	Zanetti Valeria	7
10/12/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	4	Mose non stop: dighe su fino a lunedì allarme Porto, 17 navi rimaste fuori - Mose alzato per sei giorni	Bottazzo Francesco	10
10/12/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Mose, scontro sulle previsioni Zappalorto: fare un centro unico	a.zo.	12
10/12/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	«Squadre pre-allertate, ma si alza sempre a 130»	a.zo.	14
10/12/2020	Gazzettino	8	Mose, si cambia: dighe alzate fino a domenica - Mose, si cambia: nuove regole Brugnarò: «L'ok lo dia la città»	Brunetti Roberta	15
10/12/2020	Gazzettino	8	Luca Zaia: «Il guardiano del territorio è il sindaco»	a.l.va	18
10/12/2020	Gazzettino	8	Quei whatsapp e il lungo martedì di tensione - Alzare o no le paratoie? Un lungo martedì di tensione tra whatsapp e polemiche	r.br	19
10/12/2020	Gazzettino	9	Intervista a Andrea Martella - Martella: «Giusto cambiare, ma decide l'Autorità» - «Dighe, la quota può cambiare Ma a decidere sarà l'Autorità»	Fullin Michele	21
10/12/2020	Gazzettino	23	Il Veneto crocevia Nord-Sud nell'Europa dei "corridoi"	Mainardi Bortolo	23
10/12/2020	Gazzettino Belluno	3	Strade riaperte Casa di riposo: test strutturali - L'Alpago si rialza lavori di urgenza «Aperte le strade»	G. s.	24
10/12/2020	Gazzettino Treviso	8	Terraglio Est, la replica «Il tunnel costa troppo meglio un sottopasso»	Favaro Mauro	26
10/12/2020	Gazzettino Venezia	2	Il Porto: «Il Mose ci mette in crisi» - L'allarme del Porto «Ma così il Mose ci metterà in crisi»	Trevisan Elisio	27
10/12/2020	Gazzettino Venezia	2	«Chi decide quando alzare le barriere?» Bufera politica sui ritardi di azionamento	Vittadello Raffaella	30
10/12/2020	Gazzettino Venezia	4	Il Cnr: «Clima pazzo, poteva essere un altro 12 novembre»	Vittadello Raffaella	32
10/12/2020	Gazzettino Venezia	21	Le case di Summaga isolate a causa del caniere fantasma - Cantiere "fantasma", famiglie isolate	Infanti Teresa	33
10/12/2020	Giornale di Vicenza	6	Ospedale a prova di Covid con lavori per sei milioni L'Ulss attende i rimborsi	Pepe Franco	35
10/12/2020	Giornale di Vicenza	16	A Torri resta il fango «Serve l'invaso a nord» - Torri riemerge dall'acqua «Serve un invaso a Nord»	Marini Marco	37
10/12/2020	Giornale di Vicenza	18	La caserma Sasso diventa città - Un residence con piazza alla caserma Sasso	Negrin Nicola	39
10/12/2020	Giornale di Vicenza	36	Nuovo bando per gli alloggi dell'Ater Domande al via	A.F.	42
10/12/2020	Italia Oggi	14	Palermo, cantiere col Superbonus	Costa Gaetano	43
10/12/2020	Italia Oggi	31	Per i lavori eseguiti da B&B Superbonus ridotto al 50% - B&B con Superbonus al 50%	Provino Giulia	44
10/12/2020	Nuova Venezia	2	Il Mose su per quattro giorni - Acque alte da record, Mose in funzione Le paratoie sollevate fino a sabato	Vitucci Alberto	45
10/12/2020	Nuova Venezia	2	Gasparinetti: previsioni giuste Pellicani: il Mose non basterà	A.V	47
10/12/2020	Nuova Venezia	4	Barriere abbassate per qualche ora Ma 30 navi restano ferme - Malamocco, barriere giù: passano le navi ma senza la conca 30 si sono fermate	Favarato Gianni	48
10/12/2020	Nuova Venezia	6	Esonda il Lemene Portogruaro si allaga, centro isolato dall'acqua - Il Lemene esonda e allaga Portogruaro Cereser alla Regione «Investire sul Piave»	Cagnassi Giovanni - Padovano Rosario	50
10/12/2020	Nuova Venezia	27	La Romea senza pensiline «Lavori fermi da settimane»	B. Anzoletti Elisabetta	52
10/12/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	5	Alluvione, bloccate opere per 530 milioni D'Alpaos: «Piave, i comitati sbagliano»	Salmaso Albino	53
10/12/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	5	«Il Veneto incrementa il record del consumo di suolo in Italia»	...	55
10/12/2020	Sole 24 Ore	6	Infrastrutture, dal Recovery Plan niente risorse aggiuntive nel 2021-23	Santilli Giorgio	56
10/12/2020	Sole 24 Ore	6	Bulimia normativa e progetti deboli i freni alle opere	Salerno Mauro	58
10/12/2020	Sole 24 Ore	35	Urbanistica. In centro storico ristrutturazioni con permesso di costruire - In centro ristrutturazioni solo con il permesso di costruire	Saporito Guglielmo	60
10/12/2020	Tribuna Treviso	19	Consumo suolo, Treviso prima in Veneto	Marcon Matteo	61

10/12/2020	Tribuna Treviso	25 Terraglio Est Veneto Strade dice no alla rotonda - «Terraglio Est senza galleria» Schiaffo alla Soprintendenza	<i>Cipolla Federico</i>	63
10/12/2020	Tribuna Treviso	28 Stop alle opere complementari ma avanti con il supermercato	<i>Nordio Davide</i>	65

Superbonus a rischio

Lavori energetici, tempi troppo lunghi

ANGELO CONTE

Il Trentino rischia di perdere il superbonus del 110%, che consente uno sconto fiscale superiore al costo per la ristrutturazione energetica degli immobili. Per attivare le pratiche, infatti, servono lunghe verifiche e Giulio Misconel (Costruttori edili) chiede ai Comuni tempi più stretti.

A PAGINA 10

IMMOBILIARE

C'è tantissimo interesse per il credito d'imposta sui lavori di ristrutturazione energetica anche in Trentino. Ma il numero di cantieri importanti partiti è a zero, spiega Ance

Sugli immobili vecchi e con problemi urbanistici sono necessarie sanatorie e autorizzazioni che richiedono mesi e mesi di tempo. L'auspicio: estendere la misura fino al 2023

Pratiche lente, il 110% rischia il flop

Misconel: i Comuni diano una corsia preferenziale per essere rapidi

ANGELO CONTE

TRENTO - Tanto interesse, centinaia le richieste di informazione arrivate alle banche e agli studi tecnici. Ma, per ora, i lavori importanti stentano a partire. È la fotografia scattata dal presidente dell'Ance trentina Giulio Misconel rispetto all'avvio del Superbonus del 110%. Si tratta di un meccanismo che consente, su una parte consistente dei lavori di ristrutturazione energetica degli immobili, di ottenere un credito di imposta, ovvero uno sconto fiscale, superiore al costo sostenuto. O di cedere quel credito che il proprietario dell'edificio vanta verso il fisco a una banca o assicurazione, oppure ottenere uno sconto consistente sui lavori da parte dell'impresa stessa.

Una occasione per riqualificare il patrimonio immobiliare provinciale che abbia delle classificazioni energetiche di livello basso (sotto la C almeno) e che in Trentino sono decine di migliaia di immobili. È un modo per rilanciare il settore dell'edilizia e il suo indotto, posto che a livello nazionale per il 2021 si prevede un fatturato messo in moto dal Superbonus pari a 70 miliardi di euro, con una quota trentina che potrebbe aggirarsi sui 700 milioni di euro, ovvero il 3,5% del Pil trentino che vale 20 miliardi di euro.

Ma c'è un ma. «Si - mette in evidenza Misconel - la situazione stenta a partire da noi. La ragione? Spesso per poter attivare il Superbonus occorre fare verifiche

e sanatorie edilizie e rivolgersi ai Comuni che, con le dovute differenze, in molti casi hanno tempi lunghi per rispondere. Già si tratta di misure e risposte che nella normalità hanno bisogno di tempi lunghi, ora con il Covid che rallenta l'attività lavorativa e autorizzativa dei Comuni, ci sono altre lungaggini». Per l'imprenditore edile della val di Fiemme, la situazione rischia di avere un collo di bottiglia con la conseguenza di ridurre di molto l'impatto positivo del 110% sull'economia e sulla riqualificazione energetica degli edifici.

«Intanto speriamo che il governo nazionale, come ha annunciato, voglia allungare la validità del Superbonus fino al 2023. Ai Comuni chiediamo l'unica cosa che realmente si può fare per accelerare le tempistiche, ossia dare corsie preferenziali nel caso di sanatorie, permessi, sempre rispettando le regole. Un modello che deve valere per tutta l'edilizia, questo della semplificazione, se vogliamo che in futuro ci sia chi ha ancora voglia di mettersi in gioco e di fare. Occorre sburocratizzare il sistema ricorrendo per interventi importanti alle Conferenze dei servizi. E non come oggi dover andare a elemosinare al Comune di Trento numerosi permessi da diversi attori: si deve andare a De, al Servizio edilizia, al Servizio strade. E questo va risolto».

Oltre al tema dei Comuni, a rallentare il Superbonus è anche il meccanismo previsto dalla legge: «Hai bisogno di incartamenti, fidejussioni e si stenta a partire. C'è poi il nodo dei condomini con le as-

semblee condominiali che devono decidere se avviare i lavori e anche queste hanno tempi lunghi. Si sta partendo con molta faticosità e incertezza. Certo le banche e le assicurazioni stanno facendo la loro parte sull'acquisto dei crediti fiscali, ma diciamo che è la parte più semplice, mentre il difficile è arrivare alla asseverazione dei crediti stessi». Per questo Misconel avverte anche i privati a evitare di affidarsi a aziende non serie o a tecnici non qualificati. «L'Agenzia delle Entrate come aveva fatto anche con l'Ecobonus verrà a fare le pulci e se mancano documentazioni o l'attestazione del miglioramento energetico, dopo si creano problemi e non si ha diritto al bonus. Insomma, occorre andare con prudenza».

Un effetto in ogni caso la norma sul 110% lo ha già avuto sul fronte del mercato edilizio. La grande attesa di un boom del settore, ha fatto aumentare i «prezzi delle materie prime che stanno andando alle stelle», e la ricerca di studi tecnici e di esperti sta subendo un aumento molto forte.

Per ora il primo bilancio è magro anche in Italia: dove al 26 novembre le operazioni autorizzate da Enea sul Superbonus erano 193 in tutto il Paese per un valore dei lavori di 14,5 milioni di euro.





Giulio Misconel



Il contratto. Primo incontro tra imprese e sindacati. Chesti aumenti e più tutele Edili, parte l'iter per il rinnovo. Posizioni ancora distanti

TRENTO - Sindacati e imprese hanno avviato la discussione sul rinnovo del contratto provinciale di lavoro per il personale dell'edilizia. Le regole attualmente in vigore, economiche e normative, scadono con il febbraio del 2021 e, anche a causa del Covid, il primo incontro tra Ance Trentino e Cgil, Cisl e Uil di categoria si è tenuto solo a inizio di questo mese, dopo lo stop al primo tentativo avviato a inizio anno. Le posizioni, pur ne rispetto delle reciproche richieste, sono ancora distanti. Da un lato Cgil, Cisl e Uil con i segretari Sandra Ferrari, Fabrizio Bignotti e Matteo Salvetti hanno già pronta la piattaforma contrattuale che prevede richieste per aumenti salariali e norme migliori a tutela dei lavoratori in questa fase di Covid.

Dall'altro il presidente di Ance, Giulio Misconel, spiega che «l'incertezza della situazione economica per le imprese del settore non consente di dare ora risposte sul contratto. Molte imprese del nostro comparto sono legate a doppio filo all'indotto creato dall'apertura della stagione invernale, e fino a gennaio non sapremo neppure se questa potrà esserci o meno. Poi, vedendo l'evoluzione della pandemia e dei vaccini, credo che questa battaglia si potrà vincere ma solo in estate. E quindi fino a metà del prossimo anno mancherà chiarezza. Non solo: se è vero che ora tutti lavorano, va considerato che la maggior parte delle nostre imprese segnala un calo del 20% del fatturato e che per il 2021 certezze non ce ne sono».

Dal canto loro i sindacati ribattono che la situazione per quest'anno sarà meno grave di quella prevista inizialmente e con il Superbonus, superate le problematiche iniziali, il settore potrà avere un boom importante nel prossimo futuro. Le ore lavorate nell'anno settembre-ottobre 2019-2020 sono state l'8,82% in meno rispetto allo stesso periodo del 2018-2019. Il nodo da sciogliere, anche per il sindacato, è quello degli appalti provinciali, sui quali si chiede alla Provincia di fare di più e in fretta. E evitare così che col 31 marzo, quando scadrà il divieto di licenziamenti, non vi siano impatti pesanti sull'occupazione.



Il rilancio dell'economia

De Micheli: cantieri lumaca questione di volontà politica

► Affondo del ministro alle Infrastrutture ► Ma il governo non ha ancora definito le 40 opere pubbliche da commissariare
«Insufficiente cambiare solo le leggi»

IL FOCUS

Nando Santonastaso

Non sono bastati un Codice degli appalti, un'Authority anti-corruzione, la legge Sbocca-cantieri e quella per le Semplificazioni amministrative, entrata in vigore lo scorso settembre (ma ancora priva di quasi tutti i decreti attuativi). Se in Italia la durata media di un'opera pubblica di medie dimensioni continua a non essere inferiore ai sei anni (quattro in più del "miracolo", forse irripetibile, della ricostruzione del ponte Morandi di Genova) vuol dire che il problema non è stato affatto risolto.

E se si pensa all'elenco ancora misterioso delle 40 opere pubbliche da commissariare, che a quanto pare la Ragioneria dello Stato ha rispedito a Palazzo Chigi senza l'ok preventivo al Dpcm previsto, significa che c'è bisogno di altro. «Di volontà politica», dice senza peli sulla lingua la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, intervenuta ieri a un webinar sull'approfondita indagine promossa da Conferenza delle Regioni, Confindustria, Ance e affidata alla Luiss, per illustrare le difficoltà dei contratti pubblici nel nostro Paese e l'eccessiva lentezza dei cantieri. «Alla domanda di questo convegno, "Perché in Italia non si fanno le opere?", io rispondo ribadendo che 17 miliardi di cantieri che abbiamo sbloccati nei 14 mesi li abbiamo sbloccati per volontà politica. Non c'era nessun atto amministrativo che fosse insormontabile. Nessun atto amministrativo è insormontabile nell'ambito della legittimità di

un progetto che è legittimità del finanziamento di un progetto», dice la De Micheli. E aggiunge: «Credo che la prima vera grande questione per fare le opere è che si decidano di farle. Mi dispiace se non aderisco alla tesi molto diffusa che è tutta colpa della burocrazia, delle procedure. C'è il problema delle firme, delle autorizzazioni e della burocrazia, altrimenti non saremmo arrivati a fare il decreto semplificazioni: ma per me, per i miei primi 17 miliardi di cantieri e per i prossimi 20 miliardi che abbiamo in cantiere per il 2021 la vera questione è decidere di fare le opere ed essere conseguenti quando si aprono i cantieri». Perché, ribadisce la ministra, «la discussione nazionale e territoriale su moltissime opere è ancora una discussione sul se farle, come farle, addirittura sul tornare indietro di cantieri già aperti».

La stessa De Micheli, però, riconosce che si può fare anche qualcosa a prescindere dalla volontà politica: «Per la terza volta - spiega - chiederò al governo di modificare la modalità con cui si compongono e definiscono i contratti di programma delle due grandi stazioni appaltanti nazionali (Anas e Rfi, ndr). Non perché mi voglia sottrarre ad alcun tipo di controllo, ma perché penso che la costruzione di un contratto di programma possa essere fatta in maniera collegiale rispetto ai passaggi burocratici e poi lasciare fuori soltanto il tempo della firma per la definizione degli aspetti amministrativi». In altre parole, «un contratto di programma non può girare per avere pareri per 3 anni, quando sono chiare le opere che si finanziano e le fonti di fi-

nanziamento».

Di sicuro, dall'indagine condotta su 5104 stazioni appaltanti e 217 operatori economici, illustrata dal professor Bernardo Giorgio Mattarella della Luiss (e su cui sono intervenuti il presidente Anac Giuseppe Busia, il Consigliere di Stato Giulio Veltri, Stefan Pan, delegato del Presidente di Confindustria, e il vicepresidente Ance Edoardo Bianchi) emergono con chiarezza alcuni elementi. Un giudizio critico, soprattutto, sul Codice dei contratti pubblici del 2016, «perché è di difficile applicazione, ha rallentato la realizzazione degli investimenti pubblici e aggravato gli adempimenti burocratici». Ma anche il decreto sbocca-cantieri non sembra aver risolto le principali criticità normative preesistenti (lo pensa l'81% dei Responsabili unici del procedimento, i Rup). E perplessità arrivano pure sulla normativa anticorruzione: solo il 13% dei Rup la ritiene utile e rispondente ad esigenze di trasparenza. Cosa fare? Intanto, razionalizzare il numero delle stazioni appaltanti ma serve anche un percorso di qualificazione e professionalizzazione delle stesse. «La verità - dice il governatore della Liguria Giovanni Toti - è che più di 5000 Responsabili Unici del Procedimento ed oltre 200 imprese di diverse dimen-



sioni lanciano al mondo delle istituzioni un messaggio univoco: semplificate davvero e fate presto».

I TABÙ

Sicuramente, come spiega Fulvio Bonavitacola, vicepresidente della Regione Campania, ieri nella veste di coordinatore della Commissione infrastrutture della Conferenza delle Regioni), occorre sfatare anche alcuni tabù su cui i governatori hanno già chiesto di essere ascoltati dal governo ma finora invano. «Il primo è che appesantimenti burocratici e complessità delle procedure possano rappresentare un antidoto alla corruzione. Il secondo è che il processo di responsabilizzazione del dirigente pubblico coincida con un aggravio normativo che invece, al contrario, ha generato il fenomeno diffuso della “paura della firma” ed una fuga dalla responsabilità. Infine il tema delle “procedure di gara e delle aggiudicazioni” che ha bisogno di un serio tagliando».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Paola De Micheli (al centro della foto) al cantiere della linea metropolitana 4 in costruzione a Milano

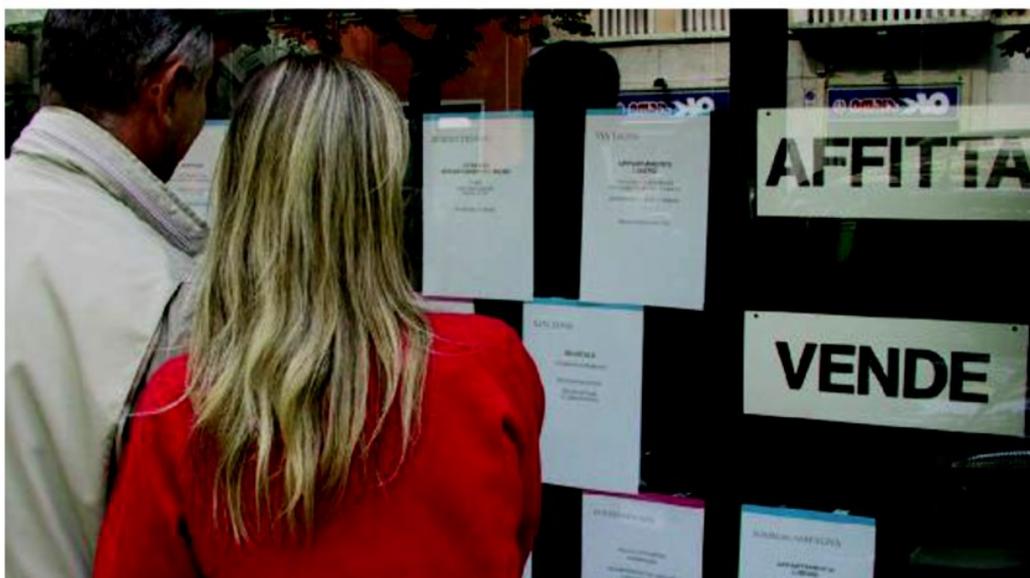
Ance: cantieri bloccati dal Codice degli appalti

L'INDAGINE

ROMA Il Codice degli appalti risulta di difficile applicazione e rallenta la realizzazione degli investimenti. Il decreto sblocca cantieri qualcosa ha fatto, ma non ha risolto la situazione. Il decreto Semplificazioni ha creato una vera e propria deregulation. Sono le criticità, secondo enti e imprese, dietro il rallentamento o blocco delle opere pubbliche in Italia. Ma la ministra delle infrastrutture e trasporti Paola De Micheli, pur comprendendo le difficoltà, assicura che è solo questione di «volontà politica». Sottolinea che in questi 14 mesi ha permesso di sbloccare 17 miliardi di cantieri e per il 2021 prevede il via libera a opere per un totale di 20 miliardi. Una radiografia delle difficoltà del sistema dei contratti pubblici arriva da un'indagine realizzata da Conferenza delle Regioni e Province, Confindustria, Ance e Luiss, che raccoglie le risposte di 5104 stazioni appaltanti e 217 operatori economici. «Stiamo viaggiando al ritmo di uno sblocca cantieri l'anno» e il semplificazioni, che «è un altro sblocca cantieri», ha portato alla «deregulation più totale», osserva il vicepresidente dell'Ance Edoardo Bianchi, evidenziando inoltre che il Codice degli appalti «non è la causa del blocco delle opere pubbliche, è l'ennesimo effetto» e se oggi non si parla più di riforma è «perché di fatto è stato annientato». Secondo l'associazione dei costruttori, serve avere «molte meno regole», ma «che siano durature». Chiede un «apparato normativo più semplice e stabile» anche il delegato del presidente di Confindustria Stefan Pan. E anche il presidente dell'Autorità anticorruzione Giuseppe Busia osserva come «avere a che fare con continue modifiche normative non facilita il lavoro delle stazioni appaltanti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IMMOBILIARE. Vendite diminuite del 14% nei primi nove mesi del 2020

Case, prezzi stabili a Verona Banche più attente sui mutui

«**APPROCCIO PIÙ SELETTIVO**». A Verona i prezzi delle case sono stabili, con un aumento dello 0,4%, ma le vendite sono diminuite del 14%. In media servono 142 giorni per decidere l'acquisto. Lo dicono i dati dell'Agenzia delle Entrate elaborati da Tecnocasa. Nei primi 9 mesi di quest'anno effettuati 2.050 rogiti, a fronte di 2.387 nello stesso periodo del 2019. L'Osservatorio del mercato immobiliare di Nomisma invece approfondisce la tendenza degli ultimi mesi, condizionata dall'atteggiamento delle banche, attente a leggere i segnali che vengono dal mercato del lavoro prima di concedere mutui. «Nelle ultime settimane, con l'intensificarsi della seconda ondata pandemica, le banche sembrano aver gradualmente adottato un approccio più attento e selettivo». ➤ **ZANETTI** PAG 9

IMMOBILIARE. Analisi di Tecnocasa. A Verona 2.050 rogiti nei primi 9 mesi, erano stati 2.387 nello stesso periodo 2019

Casa, prezzi stabili con +0,4% ma vendite diminuite del 14,1%

Segni di ripresa negli ultimi 3 mesi
Interesse per abitazioni spaziose
soprattutto nei piccoli centri
Giù le operazioni per investimento

Il 77,1% degli acquisti destinato all'abitazione principale. In media 142 giorni per decidere

Valeria Zanetti

Nei primi 9 mesi dell'anno, in Italia, sono stati venduti il 13,9% di immobili residenziali in meno rispetto allo stesso periodo 2019. A Verona la frenata è in linea e pari al -14,1%. Le cifre sono dell'Agenzia delle Entrate, elaborate dall'Ufficio Studi dell'agenzia immobiliare Tecnocasa. A livello nazionale, i rogiti sono stati 435.243 da gennaio a

fine settembre dell'anno scorso; 374.545 nello stesso perio-



do di quest'anno. A Verona erano stati 2.387; nel 2020 si sono fermati a 2.050.

LIEVI SEGNI POSITIVI. Un leggero miglioramento si è manifestato nel terzo trimestre, con un incremento medio delle compravendite del 3,1%, rimbalzo positivo atteso, visto che a maggio, dopo il lockdown, c'era stata una corsa all'acquisto della casa con operazioni concluse poi nei mesi successivi. Secondo le stime, per la fine dell'anno, si possono prevedere compravendite comprese tra le 500 e 550 mila.

CASE GRANDI, PAESI PICCOLI. Da luglio a fine settembre, sempre secondo l'Ufficio Studi Tecnocasa, che nel Veronese attinge a un bacino di informazioni capillari, provenienti da 80 agenzie affiliate con i marchi Tecnocasa Industriale, Tecnocasa e Tecnorete residenziale e sei agenzie di mediazione creditizia Kiron, operanti sul territorio, le performance migliori sono riferibili alle realtà non capoluogo rispetto alle città più grandi.

La tendenza conferma l'accresciuto interesse verso l'acquisto di case più spaziose o con aree verdi, più facili da trovare nelle realtà più piccole, grazie anche ai prezzi più convenienti.

PREZZI STABILI. Secondo un'analisi più approfondita, condotta sui dati riguardanti solo il primo semestre, in provincia i prezzi hanno tenuto (+0,4%), anche se i veronesi hanno valutato attentamen-

te il da farsi prima concludere l'acquisto, prendendosi in media 142 giorni di riflessione. Calano gli affari conclusi a scopo di investimento: in città sono il 28,1% (il 71,9% dei rogiti è finalizzato all'acquisto dell'abitazione principale, ndr), mentre un anno prima riguardavano il 33,9% delle compravendite. In provincia si compra per investimento 13,5%, casa vacanza 9,4% contro 13,1% del 2019, abitazione principale 77,1%.

NOMISMA. Altri dati si incrociano analizzando l'Osservatorio del mercato immobiliare di Nomisma, che si sofferma soprattutto ad approfondire la tendenza degli ultimi mesi, condizionata dall'atteggiamento delle banche, attente a leggere i segnali che vengono dal mercato del lavoro prima di concedere mutui. «Nelle ultime settimane, con l'intensificarsi della seconda ondata pandemica, le banche sembrano aver gradualmente cambiato orientamento rispetto alla primavera, adottando un approccio più attento e selettivo. Lockdown prima e impoverimento poi condannano il settore residenziale ad attestarsi su volumi di compravendita inferiori di circa il 20% rispetto ai livelli del 2019, per quasi un triennio», svelano gli analisti. Ridimensionamento dei prezzi e revisione dei canoni di locazione saranno le tendenze che caratterizzeranno, secondo Nomisma, il mercato immobiliare residenziale fino al 2023. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fimaa analizza online i dati Nomisma

«A Verona il mercato ha sofferto meno ma affitti in calo del 15%»

L'analisi di Nomisma, arricchita da dati veronesi, sarà l'argomento del Live di fine anno, in programma venerdì 11, alle 14.30, sulla pagina Facebook di Fimaa (Federazione italiana mediatori agenti d'affari) Verona. Luca Dondi, amministratore delegato dell'istituto di ricerca bolognese, parlerà della situazione del mercato agli agenti affiliati alla federazione di Confcommercio.

«Il mercato immobiliare scaligero non ha sofferto particolarmente in quest'anno di pandemia. I prezzi di vendita degli immobili residenziali hanno registrato aumenti solo in due città in Italia: Milano e Verona», afferma Francesco Gentili, presidente Fimaa Verona.

INTERESSE SUL GARDA. In provincia, sul Garda, l'interesse si mantiene molto alto. «La clientela svizzera, austriaca e tedesca ha continuato a concludere compravendite. Le soluzioni», precisa Gentili, «vengono valutate anche da alcuni clienti lombardi che si preparano ad eventuali nuovi lockdown da trascorrere fuori città e richiedono però un'ottima copertura di fibra ottica per lo smart working e la didattica a distanza dei figli: un tallone d'Achille per il Lago di Garda», sottolinea.

Le locazioni cominciano

invece a risentire della scarsa liquidità degli inquilini e i canoni si abbassano. «Chi è in cassa integrazione, le partite Iva o ancora chi ha perso una fonte di reddito in famiglia cerca soluzioni a un prezzo più congruo. Gli affitti sono scesi ultimamente anche del 10-15%», osserva Gentili.

AFFITTI A LUNGO TERMINE. Nel frattempo, è cresciuta l'offerta perché tanti immobili adibiti a locazione turistica, in assenza di visitatori, sono stati destinati dai proprietari all'affitto a lungo termine. «Per chi pensa all'acquisto, le banche non sembrano più propense a concedere mutui che coprano il 70-80% del prezzo dell'immobile», afferma ancora Gentili. La cautela è determinata dal timore dell'ondata di licenziamenti che potrebbe manifestarsi nei prossimi mesi.

In difficoltà è inoltre tutto il comparto direzionale e commerciale, a causa della caduta di incassi che si è verificata nel commercio e ristorazione. «In veste di agenti ci proponiamo anche per seguire i clienti nella fase di rinegoziazione dei canoni d'affitto. Dobbiamo prepararci a svolgere al meglio questo compito e a comunicare gli esiti dell'operazione all'Agenzia delle Entrate. Per questo abbiamo organizzato un'iniziativa formativa online nelle scorse settimane», dichiara Gentili. **Va.Za.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un cartello per la vendita di un appartamento in un'immagine di archivio

IL CASO ZAIA E BRUGNARO CONTRO IL GOVERNO. DA ROMA ALTRI SOLDI PER VENEZIA

Mose non stop: dighe su fino a lunedì allarme Porto, 17 navi rimaste fuori



VENEZIA Dopo le beffa dell'Immacolata, con il Mose abbassato e la città storica nuovamente allagata dalla marea, è scontro aperto con il governo centrale sui poteri. Il governatore Zaia si unisce al sindaco Brugnaro: «È la città che deve decidere quando si alzano le dighe mobili». Martella replica. Intanto il Mose resterà alzato fino a lunedì

a pagina 4 **Bottazzo**

Mose alzato per sei giorni

Da ieri e fino a lunedì dighe su. Ma è scontro sui poteri Zaia e Brugnaro: lo deve gestire il sindaco. Martella: Comune in cabina di regia. Comitato, nuovi fondi

di **Francesco Bottazzo**

VENEZIA «L'ho detto anche il giorno dell'inaugurazione, sono un autonomista impenitente, il guardiano del territorio è il sindaco di Venezia e lui deve gestire il Mose», entra a gamba tesa il governatore del Veneto Luca Zaia, rafforzando l'appello del sindaco Luigi Brugnaro. «È la città che deve decidere quando alzare le dighe, deve essere il sindaco a dare l'ok», ha ribadito anche ieri, il giorno dopo in cui Venezia è andata sott'acqua con 138 centimetri di marea e il Mose è rimasto abbassato. È scontro aperto con il governo, che ha istituito l'Autorità per la Laguna — che si occuperà tra le varie cose anche del Mose — sui poteri. «È il momento di lavorare senza polemiche, possiamo e dobbiamo pensare assieme al bene della città — dice il sottosegretario alla presidenza del consiglio Andrea Martella, veneziano — Abbiamo creato l'Autorità interamente dedicata a Venezia e alla sua laguna, facendo fronte ad una mole di interventi e compiti operativi che del resto il Comune non riu-

scirebbe ad affrontare da solo». L'emergenza acqua alta sta avendo infatti una evoluzione inaspettata, almeno in termini di frequenze di maree consistenti.

Se ieri il Mose è stato alzato nella notte con una previsione di 125 centimetri (più per il timore di ripetere il rischio corso il giorno precedente con una marea oltre le previsioni, che per vera necessità visto che non c'erano condizioni per fenomeni inaspettati) e abbassato nel pomeriggio dopo oltre quindici ore, da oggi fino a lunedì ritornerà a difendere Venezia ogni giorno in quanto sono previste acque alte tra i 135 e i 140 centimetri. Una striscia mai vista in passato, nemmeno nei giorni dell'acqua grande dell'anno scorso, che farà già segnare un record con le dighe alzate per sei giorni consecutivi, seppur non ininterrottamente. Anche perché c'è un problema di accessibilità al porto (vedi articolo sotto) e di ricambio di acqua della laguna da garantire. È il tema che pone il sottosegretario alla presidenza del Consiglio: «Ciò che è avvenuto martedì pone al centro una serie di questioni a partire dalla quota alla quale si prevede l'innalza-

mento delle paratoie; l'efficiamento del sistema di allerta per consentire l'entrata in funzione del Mose anche in situazioni di imprevedibilità degli eventi atmosferici e di imprecisione delle previsioni; il nodo della compatibilità tra Mose e portualità affrontando una volta per tutte ed in tempi stretti l'ipotesi del porto off-shore». Tutti temi che dovranno essere discussi, sia per la fase sperimentale (fino a quando i lavori alle dighe non saranno finiti e il Mose colaudato) che per la gestione a regime. E qui si ritorna alla questione iniziale: chi ha la responsabilità ultima delle decisioni? «Creare l'Autorità non significa escludere il Comune dalle decisioni che riguardano la città. Anzi, il Comune e la Regione faranno parte del comitato di gestione e quindi della cabina di regia



che prenderà tutte le decisioni», precisa Martella che cerca di abbassare i toni dopo la mano tesa di Zaia a Brugnaro. «Il governo della laguna deve essere nelle mani del Comune di Venezia, del resto anche la Repubblica Veneta faceva così — sottolinea il governatore — Non ne faccio una questione di latitudine ma pratica, il detentore dell'interesse è chi va sott'acqua».

Peccato, fanno presente i deputati Pd Nicola Pellicani e Alessia Rotta (presidente della commissione Ambiente) «che l'opera è stata realizzata interamente con risorse statali» «Capiamo la frustrazione di Zaia di non aver nessun merito nella realizzazione, ma è paradossale che pretenda di essere lui a decidere chi debba gestirlo. Guarda caso il suo alleato Brugnaro», dicono.

Un primo banco di prova sarà il Comitato previsto il 21 dicembre quando all'ordine del giorno ci saranno le grandi navi ma anche il rifinanziamento della Legge speciale. Il sindaco già nella riunione del novembre dell'anno scorso aveva chiesto al governo 150 milioni all'anno per dieci anni per far fronte ai necessari interventi di manutenzione del centro storico. Finora inascoltato. «Nel prossimo Comitato ci sarà la ripartizione ai Comuni di gronda dei finanziamenti già stanziati, ma verranno previste anche risorse per finanziare ulteriormente la Legge speciale per i prossimi anni — precisa Martella — Voglio ricordare che con l'istituzione dell'Autorità sono stati previsti 40 milioni all'anno dal 2021 al 2034 per la gestione complessiva».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Martella
L'Autorità si occuperà di Venezia 24 ore su 24. Definire la quota di sollevamento

La vicenda

● Le 78 paratie alle tre bocche di porto (Lido, Alberoni e Chioggia) sono state alzate mercoledì notte per una previsione di marea di 123 cm sul medio mare intorno alle 9.30

● Per sei giorni consecutivi il Mose sarà alzato, sempre durante la notte, fino a lunedì per maree previste tra 135 e 140 centimetri

● Ieri si è acceso lo scontro sulla gestione del Mose. Sia il sindaco Brugnaro che il governatore del Veneto Zaia si sono schierati per dare i poteri di sollevamento al Comune

● Il governo invece ha creato l'Autorità per la Laguna composta da rappresentanti dei ministeri e degli enti locali a cui spetterà la gestione del Mose e laguna

Mose, scontro sulle previsioni Zappalorto: fare un centro unico

Tre interrogazioni, il «giallo» del tavolo tecnico che ipotizzava picchi elevati: allarmi sottovalutati. La replica: nessuna segnalazione dal Cvn. Ferro: stato di crisi



Vanin
Perché
Spitz ha
scelto arbi-
trariamente
una quota
più bassa?

VENEZIA Due interrogazioni a Ca' Farsetti, una in Senato. Il mancato sollevamento del Mose martedì, che ha mandato la città sott'acqua con un picco di 138 centimetri, scatenò lo scontro sulle previsioni, ma anche sulla pluralità degli enti che le elaborano. Tanto che il prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto non le manda a dire: «Penso che il Centro di previsione dei fenomeni meteorologici debba essere unico - afferma - non ci devono essere tre voci distinte». Lunedì il centro di previsioni del Consorzio Venezia Nuova, che indirizza la decisione sul sollevamento, aveva stimato solo 114 centimetri, quota che aveva rassicurato tutti. «Non avevamo avuto segnalazioni di un'ipotesi di marea eccezionale», hanno ribadito ieri il commissario Elisabetta Spitz e il provveditore Cinzia Zincon, scaricando di fatto la responsabilità sul Cvn.

Il Centro maree del Comune di Venezia aveva invece indicato 125 centimetri (confermati fino alle 11 di martedì mattina), ma al termine del tavolo tecnico che si sta riunendo quotidianamente con Ispra e Ismar-Cnr - ma non con il Consorzio - aveva segnalato la possibilità di scenari peggiori: «Per martedì 120-130 centimetri alle 15.10 con intensificazione dei venti di scirocco in tutto l'Adriatico ed onde di altezza di cinque metri - avevano scritto - Per queste ragioni non si possono escludere valori di marea an-

che superiori a 130 centimetri». «Purtroppo manca la collaborazione, forse per questioni politiche - osserva Georg Umgiesser, oceanografo dell'Isma-Cnr - Comunque il Consorzio sapeva i nostri dati ma li ha sottovalutati».

E' per questo che ieri si è scatenata la bagarre politica sulle previsioni. «Ciò che è successo l'8 dicembre l'avevamo già previsto in agosto, quando chiedevamo chi avrebbe deciso di sollevare le paratoie e con quali protocolli - attacca la senatrice del Movimento Cinque stelle Orietta Vanin, preannunciando un'altra interrogazione - Perché la commissaria ha deciso arbitrariamente di farlo entrare in funzione a 130 e non a 110?». «Perché si sono accreditate le previsioni ottimistiche e contraddetto il principio di precauzione?», domanda invece nella sua interrogazione a Ca' Farsetti Gianfranco Bettin (Venezia verde progressista). Lo stesso ha fatto Marco Gasparinetti (Terra e Acqua): «Il Comune che uso ha fatto delle conclusioni del tavolo tecnico? - si chiede - Di quali risorse umane, tecniche ed economiche dispone oggi il Centro maree?». «I veneziani meritano risposte - incalza anche Giovanni Andrea Martini (Tutta la città insieme) - Forse non è stato attivato per i costi? O per le pressioni del porto?».

Il Pd cittadino chiede invece di potenziare il sistema di previsioni e la collaborazione tra gli enti, di ridurre i tempi necessari all'azionamento del Mose e anche la soglia dei 130. E attacca il sindaco Luigi Brugnaro, che twittava alle 11.36 un messaggio rassicurante sul fatto che la marea sembrava meno grave dei 125 previsti, salvo poi il repentino cambio di rotta mezz'ora dopo dovuto a una tempesta in Croazia. «C'è stata una sottovalutazione delle condizioni meteo, nonostante un quadro

critico da giorni - dice il deputato dem Nicola Pellicani - Il Mose da solo non basterà, perché ha tempi lunghi: bisogna andare avanti con le opere compensative».

Intanto il sindaco di Chioggia Alessandro Ferro ha chiesto alla Regione che venga dichiarato lo «stato di crisi», dopo che l'acqua in città, spinta dalla bora, è arrivata a 148. «Abitazioni e attività economiche hanno subito notevoli danni», ha detto ieri dopo un sopralluogo. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le quote

● Il Mose a regime si alzerà con una previsione di 110 centimetri di marea. Per ora, in fase di emergenza, la quota scelta è stata di 130

● Lunedì il servizio di previsioni del Consorzio Venezia Nuova, che guida la decisione del commissario Elisabetta Spitz e del provveditore Cinzia Zincone,

dava per il giorno dopo una quota di 114 cm

● Il Centro maree del Comune di Venezia aveva invece indicato 125 centimetri, ma con Ispra e Ismar-Cnr aveva

segnalato la possibilità di superare i 130

● L'allarme è però scattato solo a mezzogiorno di martedì, prima con un'ipotesi di 135, poi di 145. L'acqua si è fermata a 138 alle 16.,25



Oggi vertice Spitz-Zincone per migliorare la procedura**«Squadre pre-allertate, ma si alza sempre a 130»****La soglia**

La commissaria: con gli impianti non finiti non si può chiudere troppo

VENEZIA La soglia di emergenza per sollevare il Mose non cambia: resterà a 130 centimetri. «Non ci possiamo permettere di sollevare il Mose a 110 centimetri come sarà a regime - ha detto ieri il commissario Elisabetta Spitz - Con le dotazioni impiantistiche non completate sarebbe quasi irresponsabile». Non tanto perché le dighe non tengano, quanto perché significherebbe fermare troppe volte il cantiere in corso, con il rischio di rinviare la consegna dell'opera. «Dal 3 ottobre abbiamo alzato già sei volte, molto al di là delle previsioni», ha proseguito. Ma già oggi ci sarà un vertice tra Spitz, il provveditore Cinzia Zincone e i tecnici per migliorare la procedura, inserendo una «pre-allerta» anche sotto i 130, quando ci siano condizioni a rischio come quelle di martedì. «La quota di 130 resta, perché è stata concordata con tutti gli enti - concorda Zincone - Poi certo l'esperienza dell'altro giorno ci ha insegnato che va abbassata la soglia per la convocazione delle squadre operative». «La pre-allerta deve

scattare a 120», suggerisce il prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto. Ed è d'accordo anche Spitz: «Possiamo allertare il personale, togliendolo dal cantiere e spostandolo verso le operazioni di sollevamento anche a meno di 130».

Le cento persone che avevano lavorato su turni da 12 ore da venerdì a domenica erano stremate e sono state rimandate a casa, nella convinzione - previsioni alla mano - che sarebbero servite da ieri notte. Troppo poco il tempo per richiamarli quando martedì mattina, verso mezzogiorno, è stato chiaro che tre ore dopo l'acqua avrebbe superato i 125 centimetri previsti, raggiungendo quota 138. Anche se c'è un giallo sul tempo minimo previsto nel protocollo, perché si era partiti da 16 ore, arrivando poi a ridurlo a 9, salvo ritrovarlo a 16 nel testo finale. Fatto sta che comunque da un lato c'è il tempo di richiamo delle squadre, poi ci sono le 4 ore necessarie per le attività di preparazione al sollevamento, soprattutto ora che il Mose funziona in modalità semi-automatica. «Quando saremo a regime ci saranno le squadre di gestione e manutenzione fisse sul posto e dunque i tempi potranno accelerare - spiega il commissario del Cvn Francesco Ossola - Inoltre servirà un 25-30 per cento in meno, visto che la procedura sarà automatica e seguita dalla control room all'Arsenale». (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Sott'acqua**

Decine i negozi invasi dall'acqua martedì per la marea a 138 centimetri senza Mose



Mose, si cambia: dighe alzate fino a domenica

►Pronte nuove regole per attivare le paratoie. Ma è scontro sulle competenze

Le squadre addette al sollevamento del Mose saranno allertate prima: con una previsione di marea che potrebbe scendere a 100, 110 centimetri. La procedura vera e propria per mettere in moto la macchina, poi, manterrebbe come quota di salvaguardia i 130 centimetri. Dopo il flop del martedì nero del Mose, si cerca di correre ai ripari. Cambiando le regole di ingaggio. La

decisione da parte del provveditore alle Opere pubbliche, Cinzia Zincone, e del commissario straordinario, Elisabetta Spitz, è rinviata a oggi, attorno al tavolo tecnico. Intanto, le paratoie rimangono sollevate fino a domenica, il meteo infatti non dà tregua e ieri la marea ha raggiunto quota 123 centimetri alle bocche di porto, con la città all'asciutto. E rimane aperto il confronto su chi, a regime, dovrà decidere di azionare le dighe mobili, con il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro che reclama l'ultima parola.



Brunetti a pagina 8 Piazza San Marco martedì

Il caso Venezia

Mose, si cambia: nuove regole Brugnaro: «L'ok lo dia la città»

►Protocollo diverso dopo il flop: allerta a 100-110 cm ►Il sindaco: ma devo essere io a scegliere quando farlo di marea, ma le dighe si alzeranno sempre a 130 cm funzionare. Il prefetto: il Comune non va tagliato fuori

**METEO SFAVOREVOLE
IL SISTEMA
DI PARATOIE
SARÀ IN FUNZIONE
PER TUTTA
LA SETTIMANA**

LA GRANDE OPERA

VENEZIA Le squadre addette al sollevamento del Mose saranno allertate prima: con una previsione di marea che potrebbe scendere a 100, 110 centimetri. La procedura vera e propria per mettere in moto la macchina, poi, manterrebbe come quota di salvaguardia i 130 centimetri. Ma con le squadre già pronte, di fronte a un repentino cambio di meteo, le paratoie potrebbero essere alzate anche con poche ore di preavviso. Evitando insomma la brutta figura di martedì, quando il Mose non è stato attivato, ma l'acqua sospinta da un vento improvviso ha raggiunto quota 138 centimetri, allagando il 60% di città. Ecco la soluzione

ne che il provveditore alle Opere pubbliche, Cinzia Zincone, e il commissario straordinario, Elisabetta Spitz, hanno concordato dopo il giorno nero del Mose. Ancora un'ipotesi, perché la decisione ultima è rinviata a oggi, quando sarà riunito il tavolo tecnico, dove siedono anche il Consorzio Venezia, le Capitanerie di Porto di Venezia e Chioggia e l'Autorità portuale.

IL METEO

Intanto il Mose, tornato operativo già martedì sera, è destinato a restarlo probabilmente per tutta la settimana. Il meteo infatti non dà tregua. Ieri mattina la marea ha raggiunto quota 123 centimetri alle bocche di porto, ma le paratoie chiuse hanno mantenuto la città all'asciutto. Attorno alle 15 è stata abbattuta la schiera di Malamocco, per consentire il passaggio di una ventina di navi che erano rimaste bloccate. Tra le 17 e le 18, poi, sono state riaperte anche le altre due bocche di porto, di Lido e Chioggia, ma con la prospetti-

va di rialzare tutto il sistema all'alba per fronteggiare un altro picco che stamattina, secondo le previsioni, potrebbe arrivare 135 centimetri. Mentre 140 centimetri sono previsti sia venerdì che sabato.

LE PROCEDURE

Giornate di super lavoro per i tecnici del Mose, ma anche di polemiche accese e decisioni da prendere. Ieri Spitz ha chiamato in causa il servizio meteo. «Non ci aveva indicato purtroppo un rischio di marea oltre i 130 centimetri». In realtà, questo è vero solo per il servizio meteo del Consorzio Venezia Nuova, perché il tavolo tecnico dove siedono il Centro maree del Comune, Ispra, Ismar



Cnr non avevano escluso per martedì maree anche superiori a 130. Un tema che ieri ha riaperto le polemiche in città, dove la richiesta è di abbassare la soglia di salvaguardia da 130 a 110 centimetri.

Ma su questo punto il commissario è stata secca: «Non ci possiamo permettere di sollevare il Mose a 110 centimetri come era previsto dal Comitato per il funzionamento a regime. Con le dotazioni impiantistiche non completate sarebbe quasi irresponsabile». Ha comunque ammesso la necessità di cambiare: «Possiamo ragionevolmente intercettare il problema, cioè allertare il personale che deve sollevare, togliendolo dal cantiere e spostandolo verso le operazioni di sollevamento, quando abbiamo anche degli avvisi di marea inferiori a 130 centimetri». La soluzione studiata con Zinconne, che entra più nei dettagli: «Il personale va allertato a quote più basse. Gli avvisi partirebbero sempre a 130, ma le squadre sarebbero allerta già a 100, 110». Il

provveditore ammette quello che definisce un «errore di sottovalutazione», «abbiamo imparato da questa triste esperienza, guai a sottovalutare ogni singolo aspetto, bisogna gestire meglio il personale e non temere di muoverci anche se l'allerta non scatta. Quanto è accaduto ci dispiace, capisco il malumore e la rabbia. Ne sono partecipe per questo dobbiamo porre rimedio». Anche la governance va rivista? «È una questione politica» glissa.

LA GOVERNANCE

Oggi dunque, tavolo tecnico, ma non è detto che basti. Il sindaco Luigi Brugnaro ieri è tornato alla carica: «Dobbiamo salvaguardare la città dalle acque alte e al tempo stesso mantenere il porto accessibile. Per questo dobbiamo avere un'operatività più veloce dei cambiamenti climatici. Chiediamo che chi sia il sindaco a dare l'ok per rendere l'attivazione il più veloce possibile». All'attacco sulla governance anche il prefet-

to, che sulla carta dovrebbe avere un ruolo nella cabina di regia del Mose. «Non si possono tagliar fuori dalla questione il sindaco e la Città metropolitana» ha detto Vittorio Zappalorto, critico anche sulla «procedura di attivazione» che è giusto sia «fissa, tecnica» ma deve anche considerare «un margine di errore nelle previsioni meteo». Per questo il prefetto chiede anche un centro di previsioni unico: «Centro maree del Comune, Cnr e Consorzio Venezia Nuova si debbono confrontare sui dati, non ci devono essere tre voci distinte». E un ruolo nella futura cabina di regia del Mose ieri lo ha rivendicato anche il commissario straordinario all'Autorità portuale, Pino Musolino: «Stiamo vivendo ore difficili. Così i porti di Venezia e Chioggia non possono resistere a lungo, sono destinati a perdere competitività e, di conseguenza, commesse e occupazione».

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PIAZZA SAN MARCO Con l'acqua a metà gamba e i negozi invasi dalla marea

Luca Zaia: «Il guardiano del territorio è il sindaco»

IL GOVERNATORE

VENEZIA Luca Zaia l'aveva detto in tempi non sospetti, prima ancora della prova generale del luglio 2020, quando da Roma arrivarono in laguna il premier Giuseppe Conte e un bel po' di ministri per assistere all'innalzamento di tutte le paratoie del Mose. «Se il premier vuole fare un dono a Venezia - aveva affermato il presidente della Regione del Veneto - ripristini il Magistrato alle Acque, che esisteva dal 1500 e che Matteo Renzi, qualche giorno dopo il ciclone giudiziario del 2014, ha tolto e dia la gestione al Comune: se c'è acqua alta, la gestione deve essere del sindaco». Un endorsement nei confronti del sindaco Luigi Brugnaro, che da anni chiede l'unificazione di poteri e competenze sulla laguna, ripetuta anche in queste

ultime ore: martedì sera a Bianca Berlinguer, a Carta-

bianca su Rai3 e ieri durante il consueto punto stampa sul Covid a Marghera. «L'ho detto anche il giorno dell'inaugurazione e sono stato letteralmente ignorato da tutti - ha affermato il governatore -. Sono un autonomista impenitente, il guardiano del territorio è il sindaco di Venezia ed è lui che deve gestire il Mose. È inutile che stiamo qui a menarla, il governo della laguna deve essere nelle mani del Comune di Venezia. Il sindaco deve essere il Magistrato alle Acque come del resto avveniva per la Repubblica di Venezia, che faceva così. Non ne faccio una questione di latitudine ma una questione pratica, il detentore dell'interesse è chi va sott'acqua. Di certo le previ-

sioni meteo dei nostri uffici erano disastrose, con 5 centimetri tra 125 e 130, un colpo di vento è un attimo». (al.va.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il retroscena

**Quei whatsapp
e il lungo martedì
di tensione**

Una lunga sequenza di messaggi, martedì, tra il provveditore Cinzia Zincone e il commissario straordinario Elisabetta Spitz. Zincone era propensa ad alzare, Spitz no. Ma ormai era tardi.

A pagina 8

Alzare o no le paratoie? Un lungo martedì di tensione tra whatsapp e polemiche

**SPITZ E ZINCONI
SU FRONTI OPPOSTI:
IL PROVVEDITORE
VOLEVA ATTIVARE
LA PROCEDURA
«MA TROPPO TARDI»**

I RETROSCENA

VENEZIA Il provveditore Cinzia Zincone, nella sua casa a Venezia, che sentiva il vento e temeva il peggio. Il commissario straordinario Elisabetta Spitz, a Roma, che manteneva la linea decisa con l'ex amministratore del Consorzio Venezia Nuova e direttore tecnico del Mose, Francesco Ossola, forti di previsioni meteo che poi il vento avrebbe miseramente spazzato via. Succedeva martedì mattina, il giorno nero del Mose rimasto fermo, mentre Venezia e Chioggia andavano sott'acqua. Ore di tensione, che hanno confermato la divisione crescente tra le due donne del Mose: con Zincone propensa ad alzare, Spitz no. Alla fine è andata male, tra polemiche che non accennano a placarsi. Il provveditore, sul punto, ieri ha glissato. «Ho tentato di recuperare la situazione, ma era troppo tardi» ha detto davanti alle telecamere. Ma nei corridoi di Palazzo dei X Savi, sede dell'ex Magistrato alle acque, oggi Provveditorato, così come tra gli ambienti del Consorzio Venezia Nuova, la cronaca di quei momenti viene restituita con maggiori dettagli. E po-



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

lemica.

I MESSAGGI WHATSAPP

Momenti segnati da messaggi whatsapp che testimoniano preoccupazione e difficoltà. Sono passate le 7 del mattino - in teoria ancora in tempo per sollevare il Mose per il primo pomeriggio, quando è atteso il picco di marea - e Zincone contatta la sala operativa del Cvn. Nei messaggi si dice preoccupata, vorrebbe attivare la procedura per alzare le barriere. La sala operativa ha ancora una previsione ferma a 114 centimetri, che pur con il margine di 10 centimetri, non basta a superare quella soglia di 130 centimetri che innescerebbe la macchina del Mose. Ma il provveditore sente il vento. Probabilmente vede anche le previsioni del Centro previsioni e segnalazioni maree del Comune che ipotizzano 125 centimetri. Valori che nei giorni precedenti avevano avviato il Mose. Stavolta no, perché le squadre sono state mandate a casa da Ossola. E ora è troppo tardi per richiamarle in sede. Questa, più o meno, la risposta che arriva dal Consorzio Venezia Nuova. Sempre via whatsapp.

TUTTI A CASA

Ed ecco il tema delle squadre, tutte a casa. Ingegneri, tecnici,

impiantisti - almeno una sessantina di persone, tutti necessari in questa fase per azione una macchina complessa e ancora provvisoria, quindi non completamente automatizzata - che impiegano anche qualche ore a raggiungere le postazioni alle tre bocche di porto. Tanto che qui sono state allestite anche delle foresterie per i lunghi turni da 12 ore. Domenica sera avevano appena smontato da 48 ore di sollevamento continuato delle 78 paratoie. Un successo, che viene festeggiato con una sorta di "liberi tutti". Forse sulla decisione hanno pesato anche le necessità del Porto, con le navi in attesa di transitare da giorni. L'idea di avere un paio di giorni di respiro, allettava, così come quella di risparmiare il costo di un altro sollevamento. Invece...

Il risultato disastroso ha messo a nudo tutti i limiti di questa organizzazione. Ieri, nelle dichiarazioni, Spitz scaricava sulle previsioni, Zincone sulle procedure e sui tempi. Di certo, le cose non sono andate come dovevano andare. E ora si cambia. Vedremo come.

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le due donne



PROVVEDITORE Cinzia Zincone



COMMISSARIO Elisabetta Spitz

L'intervista

Martella: «Giusto cambiare, ma decide l'Autorità»

Il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Andrea Martella condivide la necessità di cambiamenti nelle procedure di attivazione del Mose ma avverte: «Deciderà sempre l'Autorità».

Fullin a pagina 9

« L'intervista **Andrea Martella**

«Dighe, la quota può cambiare Ma a decidere sarà l'Autorità»

► Il sottosegretario: «Comune coinvolto, ma la salvaguardia è interesse nazionale» ► «Venezia non si salva solo con il Mose, servono altri interventi per la sua tutela»

«SE SI È VICINI A 130 CENTIMETRI BISOGNEREBBE PREALLERTARE IL PERSONALE PER ESSERE PRONTI»

Funzionamento del Mose, convivenza tra salvaguardia di Venezia, di Chioggia e della laguna e l'attività di uno tra i maggiori porti italiani. E, non da ultime, le polemiche che martedì hanno travolto la città assieme all'acqua alta, con piazza San Marco coperta da 60 centimetri di mare poiché si era deciso, anche dopo aver valutato le previsioni meteorologiche, di non azionare le 78 paratoie elettromeccaniche che compongono il Mose e avrebbero tenuto la città all'asciutto.

Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Andrea Martella, l'8 dicembre qualcosa non ha funzionato. Il Governo sta pensando di metterci una pezza?

«Per prima cosa dobbiamo ricordare che ci troviamo ancora in una fase di verifica sul campo, in cui il Mose non è stato completato e siamo ancora in fase di sperimentazione. Dobbiamo avere questa consapevolezza, sapendo che ci sono molte cose da mette-

re a punto, soprattutto nei punti deboli che si sono evidenziati e quelli che si debbono ancora evidenziare. Ciò che è accaduto l'8 dicembre ci mette di fronte ad alcune questioni con cui dobbiamo fare i conti».

La prima è la quota alla quale si prevede di innalzare le paratoie.

«Si era previsto in passato che fosse 110 centimetri, adesso è stata fissata questa quota di 130. È chiaro che una volta completati i lavori e andrà a regime una serie di opere complementari sarà possibile verificare la quota "giusta". Però questo ci deve far da subito rendere conto che bisogna lavorare perché ci deve essere anche un efficientamento del sistema di allerta per consentire l'entrata in funzione del Mose anche in funzione di imprevedibilità degli eventi atmosferici o imprecisione delle previsioni. Serve anche un protocollo unico delle previsioni e rendere più efficiente l'allerta».

Sì, ma se la previsione è 125, che si fa?

«Se siamo vicini a 130, in condizioni di variabilità bisognerebbe preallertare il personale, in modo da manovrare velocemente in caso di necessità».

Il Governo prenderà in mano la situazione?

«Guardi, il commissario è di nomina del Governo e il Provveditore è un suo dirigente e in questi giorni c'è un contatto molto stretto».

Poi c'è il problema della coesistenza tra Mose e portualità.

«Dobbiamo lavorare perché l'economia portuale a Venezia continui ad esistere. In questo periodo dovremo risolvere una volta per tutte questo tema, e in tempi stretti, anche analizzando l'ipotesi del porto offshore (*un terminal in mare aperto per non far entrare le navi più grandi in laguna, ndr*). Il tema oggettivamente si pone».

Tuttavia, il Mose non può alzarsi sempre e basta un metro per provocare molti danni e bloccare la città.

«Quello che è accaduto martedì era chiaro a me anche in passato: Venezia non si salva solo con il Mose ma servono altri interventi di salvaguardia, di difesa ambientale, di difesa del tessuto



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

urbano e questo è fondamentale. È per tutto questo che è stata istituita l'Autorità per la laguna, alla quale lo Stato riconosce risorse adeguate perché questa deve svolgere tutti quei compiti cui l'amministrazione comunale non potrebbe far fronte. Naturalmente, questo non significa escludere il Comune dalle decisioni della Autorità. Il Comune e la Regione faranno parte del comitato di gestione dell'Autorità e saranno essi stessi la cabina di regia. Tra l'altro, viene ripristinato il ruolo del Magistrato alle Acque, nel senso che le persone del Provveditorato che si occupano di Venezia andranno all'Autorità, diventandone il braccio operativo. L'Autorità ha già in dotazione 40 milioni l'anno dal 2021 al 2034 e andranno sicuramente incrementati una volta che il Mose andrà a regime e saranno quantificati i costi di gestione».

Il sindaco dice che vuole decidere lui quando alzare il Mose, che gli risponde?

«Il sindaco è coinvolto nelle decisioni che devono essere prese, ma è l'Autorità che sarà dedicata interamente a questa funzione. Del resto, la salvaguardia di Venezia è di interesse nazionale e il Comune sarà pienamente coinvolto».

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GOVERNO
Andrea Martella, veneziano, è sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri

L'intervento

Il Veneto crocevia Nord-Sud nell'Europa dei "corridoi"

Bortolo Mainardi

Ora il Paese attende, meritatamente, una corallità della politica al lavoro, con la messa a punto del monumentale Piano Nazionale "Recovery Plan", decisivo per l'indifferibile ripresa economica per il futuro dell'Italia. C'è da rimettere in moto il tessuto produttivo con scelte innovative ed illuminanti incentrate su poche ma chiare direttrici fondamentali ed orientate specialmente allo sviluppo industriale-manifatturiero alle infrastrutture materiali ed immateriali e a una efficiente P.A.. Il finanziamento dell'Ue è garantito solo per una pianificazione protesa a produrre concreti benefici in termini di rilancio e crescita economica e occupazionale: tra gli obiettivi finanziabili dalla Ue ci sono quelli per la "mobilità sostenibile", cioè infrastrutture compatibili con l'ambiente, trasporti di merci-persone relativi alla catena logistica di produzione/distribuzione e al sistema circolare dell'indotto nel settore turistico. La Regione Veneto ha recentemente adottato (17.11.2020) un Piano regionale per la ripresa e la resilienza (Prrr), un parco di 13 macro-progetti per un importo di circa 25 miliardi di euro, prevedendo per il comparto delle infrastrutture dei trasporti: 7 progetti relativi a "Infrastrutture per la competitività" per 6,1 miliardi di euro (autostrade regionali Nogarà-Mare, Mestre-Cesena e cluster viari/ferroviari regionali e provinciali, sicurezza ponti, viadotti), 8 progetti relativi a "Infrastrutture per l'attività turistica culturale" per 416 milioni di euro (impianti a fune, digitalizzazione patrimonio regionale, valorizzazione ville venete, ecc.) e 3 progetti relativi alle "Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026" per 613 milioni di euro (viabilità di accesso a Cortina, Verona, ecc.). Un piano con il merito di completare, riavviare e sostenere utili ed innovative iniziative dentro i confini regionali, con delle ipotesi di reti di trasporto che fanno però intravedere un punto di equilibrio tra l'adattarsi all'ordinario e uno sguardo seppur ancora cauto verso idee più avanzate di collegamenti oltre i confini regionali in quanto sono le uniche che riescano a piegare gli eventi a favore della "next generation" dei veneti.

D'altronde la radice "storica" del Veneto Serenissimo e non solo andrebbe riscoperta, rinnovata ed illustrata partendo proprio dai fatti storici, dal mutamento, dal moto, dal ritmo di ogni epoca, di ogni avvenimento. La radice non è altro che la "necessità", di allora, di andar per rotte di mare e poi dalla laguna al Tirolo per la strada di Alemagna fino al Danubio e al Reno, vie di comunicazioni che dobbiamo, ora, da veneti, riprendere per garantire ancora la partecipazione dei nostri sistemi economici regionali alle filiere globali. L'autorità e il prestigio del presidente Zaia dovrebbero essere la garanzia nel ribadire al Governo l'assoluta necessità di un vero ActionPlan con risorse e tempi certi per risolvere definitivamente e realizzare le Tratte italiane sul Corridoio Mediterraneo n°3 di AV/AC, la Brescia/Padova, la Venezia/Trieste, ma soprattutto per proporre un nuovo Corridoio ferroviario Europeo sulla Dorsale Adriatica per merci e turismo sostenuto anche di recente in un convegno del Sole24ore/Financial Times (Made the Italy-The Restart-6.10.2020). Sono iniziate da poco le verifiche in Europa sullo stato dei Corridoi TEN-T (Trans European Network) da confermare per i prossimi 10 anni e proprio in sede europea andrebbe promosso/sostenuto questo potente nuovo tracciato di logistica integrata per la portualità di Taranto, Ancona, Ravenna, Venezia e di percorso turistico/culturale con il valico sulle Dolomiti Bellunesi per poi da Lienz in upgrade a Salzburg, Praha, Berlino, mar Baltico...

Sarebbe un Corridoio che si snoda lungo il Veneto con finalmente lo sbocco a Nord attraverso il massiccio montuoso teatro della guerra verticale 1915-1918, un investimento sul capitale fisso sociale in quanto garanzia di ricadute positive a medio e lungo termine sull'intero vallate attraversate, un vero investimento per la "prossima generazione". Un percorso ferroviario dal Sud Italia al Nord Europa per le merci e per il turismo lungo i sistemi produttivi pugliesi, marchigiani, emiliano-romagnoli e veneti, sul tratto di confine dolomitico in assenza di controindicazioni e con il consenso degli Stati si potrà verificare l'opportunità da affiancare ai binari una "strada turistica" come prevede la Convenzione delle Alpi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

L'Alpago**Strade riaperte
Casa di riposo:
test strutturali**

L'Alpago prova a ripartire. Riaperte le strade di accesso, ma rimangono i problemi tra Torres e Quers. Sulla casa di riposo valutazioni strutturali in corso.

Santin a pagina III

L'Alpago si rialza lavori di urgenza «Aperte le strade»

**RESTANO PROBLEMI
TRA TORRES E QUERS,
E ALLA CASA DI RIPOSO
DI PUOS, DOVE SONO
IN CORSO VALUTAZIONI
STRUTTURALI**

LA RICOSTRUZIONE

ALPAGO La conca alpagota conta e medica le ferite di giorni di maltempo e smottamenti, di allagamenti e frane. E di strade chiuse. Con ancora il punto di domanda sui tempi di riapertura della casa di Riposo. Qui, mentre parte del personale è impegnato nelle strutture che hanno accolto i 76 ospiti evacuati nella giornata di domenica, la direttrice Maria Elena e Merella, i suoi collaboratori e i politici di riferimento in Unione Montana, proprietaria della Casa, stanno continuando a fare valutazioni strutturali sull'immobile. «Per fortuna ha smesso di piovere e le cose si stanno sistemando - dice Umberto Soccal, sindaco di Alpago - e così siamo riusciti ad aprire tutte le strade, fatta eccezione per quella che unisce gli abitati di Torres e Quers. In quest'ultima località ci abitano poco più di cento persone. La strada è transi-

tabile, ma solo per emergenze e non da tutti». Il sindaco non è tuttavia ancora in grado di determinare i tempi di riapertura: «Quando avremo fatto il punto della situazione anche con altri enti, allora capiremo la tempistica e stabiliremo i tempi. E la strada Torres-Quers è senz'altro una priorità». Nella serata di ieri le squadre comunali erano ancora impegnate a verificare tutte le segnalazioni ed è proseguita l'opera di pulizia. Ma Soccal non nasconde le paure: «Altri guai? Vediamo nei prossimi giorni, perché quando smette di piovere non finisce il rischio frane». A fare il punto per il territorio di Chies d'Alpago è il sindaco Gianluca Dal Borgo: «Abbiamo pulito tutte le strade e per quanto riguarda le frane sopra i paesi ci siamo già accordati con la Provincia per altrettanti interventi di somma urgenza che interverrà in località Le Rive, a Palughetto dove le reti posizionate hanno

trattenuto il materiale colato ma adesso devono essere sostituite, a Codenzano; in quest'ultimo sito credo che l'intervento consisterà nella posa di pali a pressione che garantiranno la messa in sicurezza della sede stradale. Domani (ndr, oggi) ci sarà un sopralluogo del Comune con il geologo». La spessa coltre di neve ha infine causato una slavina caduta dal Teverone fra l'abitato di San Martino verso Pieve, in direzione del rifugio Carota: «È la strada più alta del paese che corre a 1.100 metri di altitudine e che ogni anno chiudiamo quando nevicata. Se ne riparlerà a primavera». Infine Tambre è raggiungibile solo percorrendo la strada di Le Coste, visto che la Borsoi-Tambre è interrotta. (G.S.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





AL LAVORO gli alpagoti per la ricostruzione dopo l'alluvione

Terraglio Est, la replica «Il tunnel costa troppo meglio un sottopasso»

**VENETO STRADE
DOPO LO STOP DELLA
SOPRINTENDENZA
ALL'OPERA NEL NODO
VIARIO DI S.ANTONINO
E VILLA CANDIANI**

TREVISO

Il sottopassaggio del Terraglio Est su via Sant'Antonino è più conveniente della galleria. Innanzitutto a livello economico, per quanto riguarda la realizzazione e la successiva manutenzione. E poi anche a livello ambientale. A dirlo è la stessa Veneto Strade, che rispondendo alle osservazioni replica indirettamente al ministero dei Beni culturali, che ha vincolato il proprio parere sul progetto all'illustrazione della bontà della scelta fatta a ridosso dell'area di villa Candiani, sottoposta a tutela. «La scelta del sottopasso è emersa dalla necessità di ottimizzare gli impatti dell'opera e di garantirne la fattibilità e sostenibilità – si legge nelle controdeduzioni – la precedente soluzione a galleria risulta un'opera con estensione di circa 600 metri e una sezione trasversale più ampia».

I NODI

Per la società, con la galleria ci si avvicinerebbe troppo alle case. Il cantiere, poi, sarebbe molto più esteso. E dai tempi ancora più lunghi. Senza contare i nodi ambientali legati a un intervento così vasto. «A suo tempo eravamo stati noi a proporre la galleria, ma l'idea è stata poi cassata perché troppo onerosa, tanto da inficiare l'intero progetto – fa il punto l'assessore Sandro Zampepe – di contro, abbiamo richiesto la massima mitigazione del sot-

topassaggio, anche con il posizionamento di barriere ricurve che creano un effetto tunnel».

SPESA E FLUSSI

Il nodo economico è reso esplicito da Veneto Strade. «Relativamente alle spese di manutenzione ed esercizio, la galleria risulterebbe economicamente molto più onerosa rispetto al sottopasso, soprattutto per le particolari caratteristiche idrogeologiche del sito – scrive – il raffronto di due opere deve considerare la sostenibilità dell'opera sia sotto l'aspetto realizzativo sia nella successiva fase di esercizio e manutenzione. E la realizzazione di una galleria risulta maggiormente penalizzata sotto questo aspetto». Non finisce qui. La società ha anche annunciato che l'impatto delle ondate previste sulla nuova arteria, fino a 1.100 veicoli all'ora, sarà al centro di un ulteriore approfondimento che terrà conto della vicina cittadella della salute del Ca' Foncello, con i suoi futuri 3mila parcheggi, ormai in avanzata fase di sviluppo. La stessa società, poi, sottolinea che il completamento del Terraglio Est andrà a ridurre il traffico nei centri di Dosson e Casier (fino a -40%) e lungo il tratto nord dell'asse storico del Terraglio (-200 veicoli all'ora; -10%). Proprio su questo, però, prende forma lo scontro con il gruppo di cittadini di Sant'Antonino che non vogliono il nuovo collegamento. «Veneto Strade di fatto non risponde alle osservazioni – è la sintesi di Giampaolo Rasesa di Salvaguardia ambiente Treviso e Casier – le analisi del traffico vengono rinviate a successivi approfondimenti. Almeno si da atto, implicitamente, della totale insufficienza di quelle redatte fino a questo momento».

Mauro Favaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IL COMPLETAMENTO
del Terraglio Est
ridurrà il traffico
a Dosson e a Casier,
stando alle stime,
del 40 per cento**



Il Porto: «Il Mose ci mette in crisi»

► Ieri mattina 17 navi bloccate. Musolino: «Dobbiamo entrare nella cabina di regia». Confindustria: «Serve la conca di navigazione»

L'allarme lo ha lanciato ieri il commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino: «Col Mose alzato il porto di Venezia non ha accesso al mare», vale a dire che è paralizzato. Ora che il Mose comincia ad essere sollevato sempre più spesso in concomitanza con le sempre più frequenti acque alte eccezionali, il problema si pone in tutta la sua evidenza. Questo stillicidio di sollevamenti

preoccupa anche il presidente di Confindustria Venezia Rovigo, Vincenzo Marinese, che ieri ha detto: «Bisogna correre per sistemare la conca di navigazione». Le paratie sono state abbassate ieri pomeriggio per consentire il passaggio delle navi e stanotte sono state risollevate. Ieri mattina 8 navi erano ferme in rada e altre 9 bloccate in laguna. Per Musolino è necessaria una cabina di regia nella quale l'autorità portuale debba avere un ruolo.

Trevisan a pagina II

Acqua alta e polemiche

L'allarme del Porto «Ma così il Mose ci metterà in crisi»

► Il presidente Musolino: «Si sta realizzando quello che purtroppo avevamo previsto» ► L'Autorità e Confindustria: «E' decisivo sistemare subito la conca di navigazione»

LE PARATIE SONO STATE ABBASSATE IERI POMERIGGIO PER CONSENTIRE IL PASSAGGIO DELLE NAVI E NELLA NOTTE SONO STATE DI NUOVO RISOLLEVATE

SOLO IERI MATTINA ERANO OTTO LE NAVI FERME IN RADA CON ALTRE NOVE BLOCCATE IN LAGUNA IN ATTESA DI USCIRE

«URGENTE STRUTTURARE UNA CABINA DI REGIA NELLA QUALE L'AUTORITA' PORTUALE DOVRA' NECESSARIAMENTE AVERE UN RUOLO»

PORTO

MESTRE Col Mose alzato «il porto di Venezia non ha accesso al mare», vale a dire che è completamente paralizzato. L'allarme lo ha lanciato ieri il commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas), Pino Musolino, che fino a quattro mesi fa ne è stato il presidente.

Non è la prima volta che ribadisce il concetto ma ora che il Mose comincia ad essere sollevato sempre più spesso in concomitanza con le sempre più frequenti acque alte eccezionali, il problema si pone in tutta la sua evidenza, anche a chi non capisce o fa finta di non capire. Dopo la mancata attivazione di martedì, quando Venezia è finita nuovamente sott'acqua, in parallelo al

gioco delle correnti marine le pa-



ratie sono state alzate ieri mattina e abbassate nel pomeriggio alle 17 per consentire, alle 18, il passaggio delle navi. Poi all'una e mezza circa di notte sono state alzate nuovamente, e questo durerà almeno fino a sabato, viste le previsioni di alte maree consecutive.

Ed è questo stillicidio di sollevamenti che preoccupa il commissario e non solo, perché l'intera comunità degli operatori e dei lavoratori del porto è in ansia. Lo stesso presidente di Confindustria Venezia Rovigo, Vincenzo Marinese, ieri è intervenuto per dire, a nome di tutti gli imprenditori, che ora «bisogna correre per sistemare la conca di navigazione. Il provveditore ci ha detto che entro un anno sarà finita e io immagino lo abbia detto con cognizione di causa, quindi credo che sia necessario arrivare a fine 2021 potendo inaugurare sia il Mose, che nel frattempo sarà collaudato, sia la conca di navigazione. Una inaugurazione parziale non si può fare, lo abbiamo visto. Bisogna consentire al porto di vivere e al Mose di salvaguardare la città». La conca di navigazione: è proprio questo il problema principale e annoso.

LE PEGGIORI PREVISIONI

Ieri Pino Musolino è tornato a ribadire che «purtroppo si sta realizzando tutto quello che avevamo previsto negli ultimi anni: senza una conca di navigazione funzionante che permetta alle navi di entrare ed uscire nella laguna anche con le barriere del MoSE sollevate, i porti di Venezia e Chioggia non possono resistere a lungo e sono destinati a perdere competitività e, di conseguenza,

commesse e occupazione». Altri, come l'impresa Kostruttiva della Lega Coop, sostengono che in questi anni il Porto è stato poco incisivo nel pretendere che la conca di Malamocco venisse sistemata. Ma l'Adspmas ribatte che, sin da quando a marzo del 2017, Musolino si è insediato alla presidenza, ha denunciato il problema: quella conca, che dovrebbe servire a far passare le navi anche quando il Mose è sollevato, ha il portellone rotto da una marea reggiata ed è pure troppo stretta e troppo corta per farci stare le navi.

Quella conca venne realizzata dalle imprese del Consorzio Venezia Nuova quando Paolo Costa era sindaco di Venezia, e poi lo stesso Paolo Costa, quando venne nominato presidente del Porto, sostenendo che siccome allungare la conca sarebbe costato troppo e anche i Piloti si dimostravano scettici, avviò il progetto del porto offshore al largo di Malamocco in mare aperto, in modo che per la conca passassero navi più piccole. Il progetto, però, nonostante un primo via libera inserito nella finanziaria del governo Monti con un emendamento a firma di Pier Paolo Barretta e Renato Brunetta per stanziare i fondi, e nonostante l'approvazione del Parlamento e l'avallo della Ue, e nonostante fosse stato messo a gara con la vittoria di una società cinese, è stato accantonato. Secondo Costa fu per «gelosie europee, italiane (leggi Genova) e adriatiche (leggi Trieste)» che manovrarono per farlo bloccare. Lo stesso Musolino, però, è sempre stato molto scettico su quell'opera da oltre 2 miliardi di euro, a causa

tra l'altro della rottura del carico che avrebbe provocato perite di tempo e costi troppo elevati.

NUMERI CRITICI

Resta il fatto che oggi il Mose viene sollevato sempre più spesso e che il Porto va in crisi: «Solo ieri mattina avevamo 8 navi ferme in rada e 9 in laguna in attesa di uscire - ha spiegato il commissario straordinario aggiungendo che - domani (oggi per chi legge ndr.), alla luce delle previsioni che ci sono state comunicate, prevediamo che circa una decina di navi dovranno modificare i propri orari per evitare di rimanere ferme». E non è pensabile che la soluzione sia quella, attuata su suggerimento sempre dell'Adspmas, di tenere abbassate alcune paratie della bocca di Malamocco in modo da lasciare un varco di un centinaio di metri per far passare le navi: può funzionare, com'è avvenuto, in condizioni di tempo buono, ma non con scirocate miste a bora come quelle di questi giorni. Bisogna, dunque, «sistemare al più presto la conca di navigazione, magari riadattandola anche a banchina ad alti fondali» conclude Musolino il quale ricorda di aver proposto più volte di istituire il «Porto Regolato» come a Rotterdam, Anversa e Amburgo (operativo 24 ore su 24), ma in quel caso «è urgente che si strutturi una cabina di regia, dove l'Adspmas dovrà avere necessariamente un ruolo, che possa avere una visione complessiva di tutti i processi in modo tale da gestire in efficienza anche i traffici portuali».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PRESIDENTE E COMMISSARIO A sinistra Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria Venezia Rovigo, parla con il commissario straordinario del Porto Pino Musolino



IN EMERGENZA In alto, un traghetto fatto entrare al porto tra una movimentazione e l'altra delle paratie del Mose; sotto, le barriere in azione difendono la laguna da una delle alte maree impetuose di questi primi giorni di dicembre.

«Chi decide quando alzare le barriere?» Bufera politica sui ritardi di azionamento

ORietta VANIN (M5S):
«LA COMMISSARIA SEGUE MISURE ARBITRARIE? ADESSO CHI PAGA I DANNI ALLA CITTÀ E AI CITTADINI?»

GIANFRANCO BETTIN:
«IL SINDACO HA SOSTENUTO LA STIMA PIÙ FAVOREVOLE»
IL GRUPPO PD: «BISOGNA RIDURRE LE QUOTE E I TEMPI DI REAZIONE»

LA POLEMICA

VENEZIA «Chi decide quando alzare le paratoie? In base a cosa? Rispondendo a quali protocolli? Ora vanno accertate le responsabilità». La senatrice 5 Stelle Orietta Vanin all'indomani dell'inondazione veneziana di martedì, ricorda che durante l'estate era stata presentata un'interrogazione parlamentare (insieme ai senatori Donno, Angrisani, Leone, Montevicchi, Giannuzzi, Granato, Pisani, Endrizzi, Romano) al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, in cui si chiedevano indicazioni che non sono mai arrivate. «Perché la Commissaria straordinaria decide di far entrare il Mose in funzione con misure arbitrarie e contestabili?» - chiede Vanin - «Chi risponde adesso del danno subito dalla città, dalla Basilica, dalle abitazioni dei cittadini?» E si riserva di inoltrare un esposto alla Corte dei Conti.

Polemico anche Gianfranco Bettin, Lista Verde progressista, che in una interrogazione al sindaco chiede «chi ha deciso che dovesse prevalere la previsione del Consorzio Venezia Nuova di 114 cm su quella del Centro Maree (125-135 cm); perché anche il sindaco di Venezia con un tweet delle 11.36 ha accreditato la previsione favorevole; perché non ci si è attenuti al principio di pre-

cauzione che avrebbe imposto di prevedere ogni azione per contrastare la marea, quindi a predisporre tempestivamente quanto necessario (meccanismi preliminari al sollevamento e personale)» e concentra l'attenzione sulla creazione di una cabina di regia in grado di funzionare davvero, anche alla luce dei repentini cambiamenti delle condizioni atmosferiche, tipico di questa fase storica».

Benzina sul fuoco anche dal gruppo comunale Pd, che parte dal presupposto che l'incertezza delle previsioni e la variabilità delle condizioni meteomarine renderebbero indispensabili «misure ulteriori, ben consapevoli che comunque il Mose non potrà risolvere tutti i problemi, e che vada affrontata con forza ed urgenza la questione relativa ai cambiamenti climatici».

Per il Pd vanno investite risorse per potenziare e migliorare le previsioni maree anche con l'intensificazione delle collaborazioni tra enti ed istituzioni; i tempi tecnici necessari all'azionamento del Mose vanno ridotti, ma è evidente che fino a quando questo non sarà possibile è necessario fin da subito stabilire protocolli e margini diversi, la quota di 130 cm come soglia per l'azionamento del Mose non è adeguata e deve essere ridotta e decisa in concerto tra tutte le istituzioni competenti, coinvol-

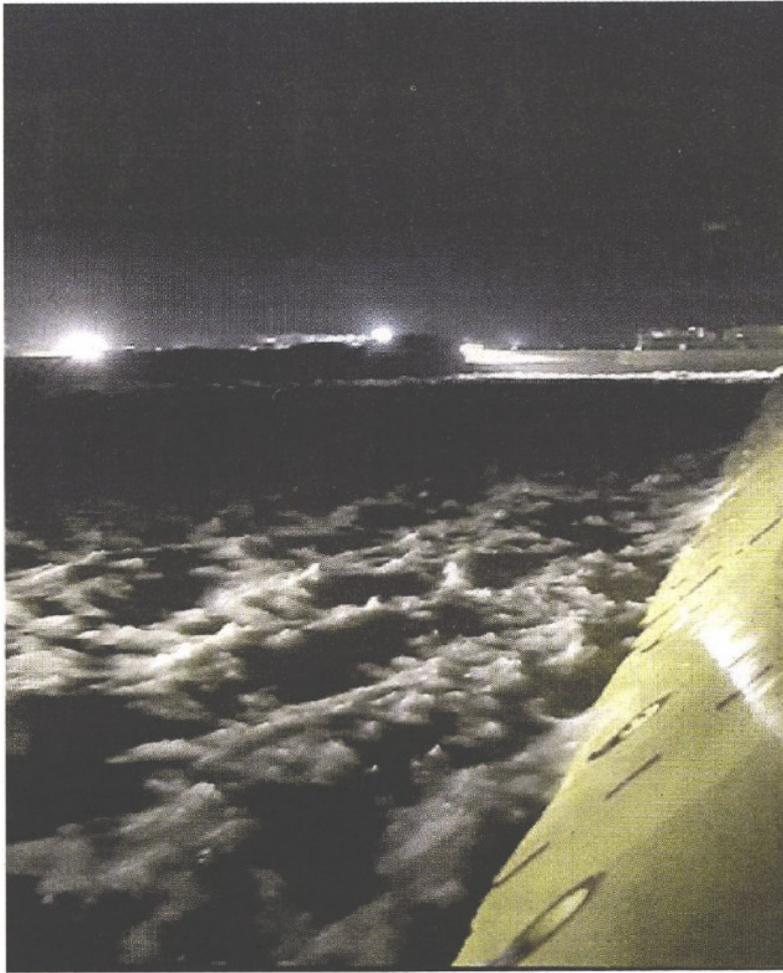
gendo la città, i suoi residenti e le attività economiche. Il Pd insiste su altri due temi, ovvero la risoluzione dei problemi della conca di navigazione per evitare che il porto si blocchi con l'azionamento del Mose e la comunicazione con la cittadinanza che va migliorata, spiegando meglio come funziona il sistema di allertamento, visto che martedì il sito del Comune ad un certo punto è andato in tilt a causa dell'eccesso di accessi.

Anche secondo il Codacons la mancata attivazione del Mose è un fatto gravissimo. «Ancora una volta il sistema del Mose evidenzia falle e criticità - afferma il presidente Carlo Rienzi - È assurdo che l'attivazione della paratoie non possa seguire i cambiamenti delle condizioni climatiche, e che il sistema di alert possa consentire un intervento solo se l'allarme viene lanciato con 48 ore di anticipo. Vento e maree possono cambiare rapidamente, e il Mose deve essere in grado di adattarsi velocemente alle condizioni meteorologiche, perché altrimenti la sua utilità è estremamente limitata. Quanto accaduto dimostra che la procedura di alert è fallimentare e non in grado di proteggere la città, con immensi danni per cittadini ed esercenti veneziani».

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il Cnr: «Clima pazzo, poteva essere un altro 12 novembre»

**UMGLESSER: «SOPRA
DI 34 CENTIMETRI SULLA
MEDIA DI DICEMBRE»
BARETTA: «NECESSARIO
ACCELERARE LE
PROCEDURE DI ALLERTA»**

L'ESPERTO

VENEZIA «Martedì poteva andare molto peggio: se ci fosse stato il picco di marea in concomitanza con il picco astronomico, sarebbe stato un altro 12 novembre». Parola dell'oceanografo Georg Umgiesser, dal 1991 primo ricercatore Cnr Ismar di Venezia, che giusto qualche giorno fa, in un tavolo congiunto con il centro Maree e Arpav aveva segnalato insieme ai colleghi la "specialità" della situazione, annunciando che si entrava in una settimana cruciale.

«In questi primi dieci giorni di dicembre abbiamo registrato una media di 74 centimetri in Punta della Salute. Siamo al di sopra della soglia di "normalità" di 34 centimetri. A questo si è aggiunto il vento, che ora è in attenuazione e che ha reso estremamente incerta la previsione. Non dimentichiamo che il fenomeno dell'anno scorso era una specie di hurricane, raro per il Mediterraneo».

Insomma, secondo Umgiesser, si verificano ormai fenomeni destabilizzanti mai registrati prima, che rendono difficile anche fare le previsioni, che si basano su modelli che danno risultati tutti diversi. E aumentano gli episodi estremi, anche per effetto dei cambiamenti climatici, con il contemporaneo apporto della subsidenza e dell'aumento del livello del mare a livello planetario. Anche se alla fine di questa settimana dovrebbe tornare l'alta pressione e per i prossimi due mesi si potrebbe tirare un sospiro di sollievo.

«Negli ultimi 150 anni il trend di variazione del livello è stato

di circa 2,5 mm/anno. Invece dal 1872 al 2019, basandosi sui dati del mareometro (al netto degli effetti di subsidenza) il dato è di $1,23 \pm 0,13$ mm all'anno. La subsidenza ha quindi contribuito per la metà all'innalzamento del livello del mare - sostiene il ricercatore - Infine negli ultimi decenni si è osservato un tasso di innalzamento del livello del mare più elevato, ma più incerto, stimato in circa $2,76 \pm 1,75$ mm/anno tra il 1993-2019 per la sola componente climatica. È probabile che d'ora in avanti assisteremo a una significativa variabilità sia all'interno dell'anno, con maree fuori stagione, sia nel corso dei decenni del livello del mare veneziano».

Anche se rimane irrisolta la questione del contrasto tra la capacità di osservazione degli indicatori di marea e l'altimetria satellitare, perché quest'ultimo strumento non copre la Laguna di Venezia.

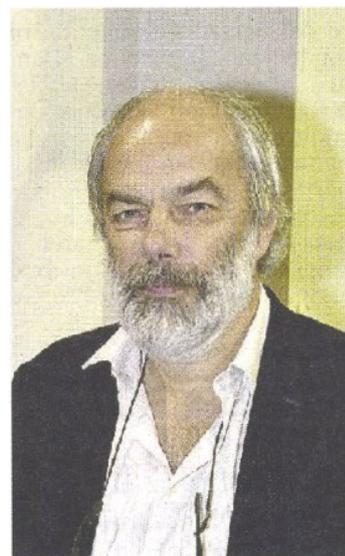
Umgiesser ipotizza, in una pubblicazione firmata insieme ad altri ricercatori, un probabile intervallo di innalzamento medio del livello del mare a Venezia entro il 2100 tra gli 11 e i 110 centimetri. E addirittura ci sa-

rebbe uno scenario improbabile, ma possibile, di circa 170 centimetri di innalzamento medio entro la stessa data.

In supporto a questa incertezza il sottosegretario Pierpaolo Baretta ricorda la necessità del Centro internazionale per gli studi climatici a Venezia. «La velocità dei cambiamenti climatici presuppone una maggiore attenzione fra le previsioni e la realtà - sostiene Baretta - Poi, certo, è necessario abbassare le quote oltre le quali azionare il Mose e accelerare i marginamenti, il completamento della conca di Malamocco e altri sistemi per poter fare accedere navi. E soprattutto accelerare le procedure di allerta perché le previsioni cambiano rapidamente».

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VENEZIA Il ricercatore Cnr Georg Umgiesser

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Portogruaro Le case di Summaga isolate a causa del cantiere fantasma

Il cantiere per il sottopasso di Summaga è fermo da otto mesi e i residenti devono percorrere chilometri per raggiungere il centro.

Infanti a pagina XXI

Cantiere "fantasma", famiglie isolate

► A Summaga un gruppo di case è rimasto prigioniero dell'intervento per la realizzazione del sottopasso ferroviario ► Opere ferme da otto mesi in attesa di una variante «Siamo costretti a fare chilometri solo per prendere il pane»

PORTOGRUARO

«Siamo prigionieri di un cantiere fermo, non controllato e buio. Ci sentiamo abbandonati». Lo sfogo, già formalizzato in una lettera inviata al Comune in agosto e reiterata dopo le elezioni alla nuova amministrazione, è di Michela Bertolini, cittadina portogruarese residente a Summaga, in via Montecassino 62. La sua abitazione risulta praticamente isolata: a nord e a est dal fiume Reghena, a sud dalla linea ferroviaria Treviso-Portogruaro e a ovest dal cantiere del sottopasso ferroviario sulla stessa linea. Un cantiere rimasto "deserto" isolando quasi venti famiglie.

LAVORI SOSPESI

Il sottopasso rientra nel più ampio programma di interventi che prevedeva l'eliminazione di tutti i passaggi a livello del Comune secondo un accordo sottoscritto nel 2002, integrato nel 2006 e 2011, con Regione del Veneto e Rete Ferroviaria Italiana. L'investimento complessivo era di 14,5 milioni di euro: otto a carico della Regione, 2,3 a carico del Comune e i restanti 4,2 a Rfi. L'iter dell'opera che consentirà di unire via Montecassino a via Noiare, è iniziato con gli espropri nel 2015. La chiusura della strada risale all'ottobre 2019 e i

lavori sono bloccati da 8 mesi. I ritardi sarebbero legati non solo alle difficoltà dovute alla pandemia, ma in particolare alla necessità di fare una variante in corso d'opera volta a superare il problema della presenza d'acqua nel sottosuolo. «Siamo consapevoli - scrive la residente - che il sottopasso era ed è un'opera di fondamentale importanza per la collettività della frazione e per un agevole collegamento con le frazioni limitrofe e per questo ci siamo illusi che, proprio perché indispensabile, il cantiere fosse terminato in tempi brevi. Purtroppo non è così. Non sappiamo nemmeno quando verrà riattivato il cantiere, dove oggi regna l'incuria, e quanto dureranno ancora i lavori».

Da una comunicazione intercorsa con il responsabile di Italferr pare che i lavori non riprenderanno nel breve periodo. «I disagi di questa situazione sono tanti. Prima dell'inizio del cantiere per recarci in centro a Summaga dovevamo percorrere 400 metri, ora dobbiamo fare un percorso che non è inferiore ai 3 chilometri, anche solo per andare a prendere il pane. Ho tre figli e il più piccolo ha 13 anni. Non riesce ad andare in paese da solo in bicicletta e di certo non lo mando sulla Regione che è fortemente trafficata e senza un'adeguata

pista ciclabile. A settembre del prossimo anno l'altro figlio andrà alle superiori e dovrà prendere il pullman in centro a Summaga. Come farò anche in quel caso? In famiglia - prosegue - è inoltre presente una persona anziana, che non solo non si sente sicura quand'è sola ma non può più muoversi e questo, sommato all'emergenza sanitaria in corso, la sta fortemente condizionando dal punto di vista psicologico».

ULTERIORI DISAGI

La famiglia, che non è la sola a vivere i disagi del cantiere visto che vi sono altri 15 nuclei familiari residenti nel tratto di via Montecassino e di via Masata costrette a prolungare la strada per recarsi a Summaga, lamenta anche l'assenza dell'illuminazione nei pressi del cantiere, che lo rende molto buio e quindi teatro di diverse incursioni notturne che interessano anche i confini della loro abitazione. «Molti automobilisti sbagliano strada e vengono a fare inversione nella nostra proprietà. Siamo veramente stanchi e delusi da questa situazione. Abbiamo chiesto aiuto all'amministrazione comunale, ma l'incontro che abbiamo avuto i primi di novembre - conclude Michela Bertolini - non è stato soddisfacente».

Teresa Infanti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**NELL'AREA ORMAI REGNA
L'INCURIA E NON SI SA
QUANDO TORNERANNO
GLI OPERAI. I RESIDENTI:
«ORA IL COMUNE
DEVE FARE QUALCOSA»**



SUMMAGA Il cantiere per il sottopasso tra le vie Montecassino e Noiare

(foto Vinicio Scortegagna)

GLI INTERVENTI. Nel capoluogo già a marzo è iniziata la riorganizzazione di spazi e reparti

Ospedale a prova di Covid con lavori per sei milioni L'Ulss attende i rimborsi

L'azienda sanitaria Berica ha anticipato quasi la metà delle spese programmate, ma da Roma non sono ancora arrivati i fondi previsti

La Regione a luglio ha inviato progetti e conti ricevuti dal dg Pavesi al commissario Arcuri

Si è lavorato per gestire l'afflusso di pazienti, creare più posti letto e sgravare la rianimazione

Franco Pepe
VICENZA

Sei milioni di lavori. L'Ulss 8 Berica ne ha già spesi meno della metà, 2 milioni e 700 mila, anticipando i pagamenti con fondi propri del bilancio per fortuna provvisto di liquidità. Sono tutti progetti che rientrano nel pacchetto di investimenti anti-coronavirus, cioè tra le opere previste come ammissibili ai finanziamenti nell'elenco pubblicato all'interno del maxi-decreto Rilancio della scorsa primavera per realizzare Covid-hospital, terapie intensive e sub-intensive, strutture di pronto soccorso, medicine di urgenza, e per acquistare ambulanze. Lavori e acquisti, quindi, che dovrebbero beneficiare a pieno titolo delle risorse che il commissario straordinario Domenico Arcuri ha facoltà, nelle sue competenze, di distribuire agli ospedali italiani in base alle necessità legate alla pandemia. Il dg Giovanni Pavesi ha già spedito progetti e conti alla Regione che, a sua volta, già a luglio aveva fatto avere i desiderata delle singole Ulss venete a Roma ad Arcuri. E ora l'Azienda Berica resta in attesa di ricevere i fondi. Sulla materia grava, però, ancora una fitta nebbia. Non ci sono riscontri e garanzie. Solo speranze e fiducia. C'è l'assicurazione, venuta da Venezia, che questi soldi, preziosissimi, arriveranno nelle casse di viale Rodolfi. O meglio, l'Ulss - spiega Pavesi - ha pre-

sentato tutte le carte richieste e i documenti giustificativi. «Le opere realizzate o in programma sono state riconosciute in linea con i requisiti e le finalità del decreto e, quindi, confidiamo di poter recuperare le spese già rendicontate e quelle da fare». Già da marzo, nella piena della prima ondata, il dg ha dato il via a una serie di progetti aderenti alle indicazioni di Arcuri e ai piani sanitari ospedalieri per l'emergenza. Non solo preventivi sulla carta, ma cantieri aperti e lavori in tempo record andati avanti tutta l'estate quando si pensava che il Covid fosse ormai alle spalle, e invece le follie estive preparavano il terreno all'assalto della seconda, impetuosa ondata del virus. Da maggio ad ottobre, senza aspettare i tempi della burocrazia, sono state così realizzate opere che ora, da 2 mesi a questa parte, si stanno rivelando estremamente importanti per resistere alla pressione dell'afflusso di pazienti, far fronte alla necessità di ricoveri e non ingolfare la rianimazione. Sono state perciò predisposte due nuove aree di terapia sub-intensiva che prima non esistevano, in pneumologia e nell'ex hospice, ora di fatto reparto di malattie infettive 2. La pneumologia ora dispone di 20 posti-letto dotati di maschere per la ventilazione non invasiva. L'ex hospice al secondo piano dell'edificio degli infettivi, anch'esso ora è attrezzato di attacchi per l'ossigeno e può accoglie-

re 19 malati. In fase avanzata i lavori per il nuovo Suem che presto si sposterà nell'ex seminario. Sono terminate le opere murarie ma ora occorrono installazioni indispensabili per il 118, che comporteranno un costo di almeno 600-700 mila euro. E sono in rampa di lancio i progetti per realizzare la nuova Tipo, cioè la terapia intensiva post-operatoria, che avrà 10 posti, e la nuova Uci, l'unità di cure intensive coronariche, che dopo aver ceduto al primo piano dell'area B, in mezzo alla tempesta-Covid, spazi e macchinari alla terapia intensiva, è in attesa della nuova sede da ricavare negli ambulatori al piano terra della cardiologia. Per pneumologia, ex hospice e Suem dovrebbero essere rimborsate le spese già effettuate. Per le due nuove opere, e, dunque, per appalti e modalità esecutive, Vicenza dovrebbe ricevere da Roma notizie che, però, a parte alcune sommarie indicazioni in videoconferenza nelle scorse settimane da dirigenti ministeriali, ancora non ci sono. Altro lavoro futuribile, ma essenziale come difesa anti-pandemica, la costruzione del pretriage-Covid, quello che funge da filtro per i pazienti che accedono al pronto soccorso. Finora si va avanti con un prefabbricato, peraltro utilissimo, messo su in poche ore ancora a marzo dall'ufficio tecnico dell'Ulss. Urge un fortino vero. Ma qui la gara dovrebbe essere compito dell'Azienda Zero. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Numeri**20****I POSTI LETTO ANTI-COVID
DI PNEUMOLOGIA**

Il reparto dispone di 20 posti con maschere per la ventilazione non invasiva. Anche l'ex hospice è attrezzato di attacchi per l'ossigeno e può accogliere 19 malati.

700**LE MIGLIAIA DI EURO
PER ATTREZZARE IL 118**

Proseguono i lavori per il nuovo Suem all'ex seminario. Sono terminate le opere murarie, occorrono però le installazioni per un costo di 600-700 mila euro.

4**LE AREE OBI
A PIENO REGIME**

Oltre all'osservazione breve intensiva, con 14 letti, per pazienti non pandemici, le altre tre Obi garantiscono un'altra quarantina di posti-letto

30**I GIORNI DI DEGENZA MEDIA
IN SEMI-INTENSIVA**

I reparti-Covid delle terapie semi-intensive, nonostante il turnover rapido, sono sempre occupati. Le degenze in media vanno da 15 a 30 giorni e oltre.



Uno dei reparti del San Bortolo: la riorganizzazione è iniziata in primavera. ARCHIVIO

MALTEMPO. Ma sull'Astico nessuno vuole i bacini

A Torri resta il fango «Serve l'invaso a nord»

di **MARCO MARINI**
e **MATTEO CAROLLO**

Dopo quattro giorni segnati dall'allerta per la piena del Tesina e dall'esondazione della roggia Caveggiara, a Torri di Quartesolo si sta tornando alla normalità. Resta il fango. L'appello del sindaco Diego Marchioro: «Serve un bacino a nord». Ma lungo l'Astico nessuno vuole i bacini. **PIEROPAN** PAG.16,17

IL POST ALLUVIONE. Nel quartiere quartesolano I Pini si lavora per tornare alla normalità

Torri riemerge dall'acqua «Serve un'invaso a Nord»

Prosciugati garage e seminterrati, ora restano fango e cumuli di rifiuti
Il sindaco insiste sulla prevenzione: «Intervenire a valle non basta»

La Regione potrebbe finanziare l'opera con le risorse del Recovery fund

DIEGO MARCHIORO
SINDACO DI TORRI DI QUARTESOLO

Marco Marini
TORRI DI QUARTESOLO

Dopo quattro giorni segnati dall'allerta per la piena del Tesina e soprattutto dall'esondazione della roggia Caveggiara nel quartiere I Pini, a Torri di Quartesolo è l'ora dei lavori, per ritornare alla normalità, e degli sguardi al futuro, perché non capiti di nuovo. L'appello di Diego Marchioro, sindaco di Torri, è sempre lo stesso: «Serve un bacino sull'asta dell'Astico Brenta».

FANGO E RIFIUTI. Nel quartesolano è il momento della conta dei danni. Durante la giornata di martedì, i pompieri e i volontari della protezione civile hanno prosciugato l'acqua da tutti i garage e

gli scantinati, iniziando ieri i lavori di pulizia del fango dai locali allagati con l'utilizzo di automezzi attrezzati. Lavori, che continueranno anche nei prossimi giorni. Il bilancio finale per Torri, dopo un lungo ponte dell'Immacolata all'insegna del maltempo, è pesante. Il 60 per cento della superficie del quartiere I Pini è stata coinvolta dagli allagamenti, con 150 abitazioni colpite. Da ieri mattina è iniziato il servizio di ritiro del materiale danneggiato dall'acqua, ora accatastato fuori dalle abitazioni e lungo i marciapiedi. Anche l'ecocentro sarà a disposizione dei cittadini nei prossimi giorni, con delle aperture straordinarie sia la mattina che il pomeriggio. «Stiamo raccogliendo tutto il materiale danneggiato - spiega il sindaco -. Ci vorranno giorni prima di riuscire a raccoglierlo tutto, stiamo facendo il possibile. Ci sono dieci squadre della protezione civile al lavoro e il Coc resterà attivo finché non avremo finito». Per quel che riguarda il Tesina, nonostante il mal-

tempo previsto anche nei prossimi giorni «abbiamo riaperto il ponte di via Roma, perché non è prevista una nuova piena».

I DANNI. I danni sono «molto grandi. Parliamo di danni milionari. Le famiglie colpite sono giustamente arrabbiate e affrante per quello che è successo. C'è chi ha perso una o più macchine, altri invece hanno perso i ricordi di una vita. Mi dispiace moltissimo». Di qui, la raccomandazione ai cittadini danneggiati dal maltempo di «documentare con fotografie i danni subito. Ora aspettiamo la dichiarazione ufficiale dello stato di emergenza, già annunciata dalla Regione. Quando ci



sarà l'ufficialità, distribuiremo i moduli per i ristori».

GLI INVASI. Il primo cittadino chiede ancora una volta a gran voce una soluzione che risolva definitivamente i problemi legati al fiume Tesina. «Ci vogliono provvedimenti seri per mettere in sicurezza il Tesina, o prima o poi quel fiume ci farà un brutto scherzo». Per Marchioro, la soluzione migliore resta quella di «realizzare un bacino in località Meda, a Velo d'Astico, dove si potrebbero invasare otto milioni di metri cubi di acqua. Ne trarrebbe beneficio tutta l'asta del fiume. Se ne discute da trent'anni, perché servono grossi investimenti per realizzarlo». Una speranza, sembra però arrivare dagli uffici della Regione. «Dagli ambienti regionali abbiamo saputo che il progetto potrebbe essere finanziato con il Recovery Fund. Mi batterò perché questo accada. Parliamo di un'opera dal costo superiore ai 100 milioni, ma i benefici sarebbero molti. Con un invaso più grande si potrà invasare più acqua durante la piena e quell'acqua potrà ricaricare la falda per i periodi di siccità».

LA GRATITUDINE. Intanto sono molti i grazie che il sindaco Marchioro rivolge a chi, in questi giorni difficili, ha lavorato e continua a farlo senza sosta. «I ringraziamenti sono tanti: ringrazio i tanti volontari che hanno messo entusiasmo nel loro lavoro encomiabile, e le istituzioni che sono state presenti. Il bilancio dei danni è disastroso, ma quello umano è positivo». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

A SETTECA'
I volontari
al lavoro



I volontari della protezione civile comunale sono stati impegnati a supporto dei cittadini che hanno subito gli allagamenti più gravi. Una squadra di quattro volontari martedì ha operato a Setteca', mentre dalle 7 di mattina all'una dell'altra notte tre squadre da sei uomini ciascuna si sono alternate nell'aiuto ai cittadini di Torri di Quartesolo

Le cifre

150

LE ABITAZIONI COLPITE DAGLI ALLAGAMENTI

Il 60% della superficie del quartiere "I Pini" di Torri di Quartesolo è stato coinvolto negli allagamenti.



Ciò che resta di elettrodomestici e mobili dopo l'alluvione a Torri. M.M.



VIGENZA. IL FONDO VUOLE REALIZZARE RESIDENZE E UNA PIAZZA

La caserma Sasso diventa città



La scadenza
fissata per il 2022

di **NICOLA NEGRIN**

La data di scadenza è 2022. Entro quell'anno la polizia stradale dovrebbe lasciare la caserma Sasso. E il fondo proprietario pensa di realizzare residenze con una piazza. ➔ PAG 18

A SANTA MARIA NOVA. L'edificio secondo il contratto che è stato stipulato con il ministero dell'Interno con la vendita del 2006 dovrebbe essere liberato entro il 2022

Un residence con piazza alla caserma Sasso

Il fondo proprietario dell'immobile intende creare alloggi dopo il trasferimento della polizia stradale
Il Comune in cambio vorrebbe ricavare uno slargo

Con l'operazione si potrebbe realizzare uno spazio aperto tra la chiesa e la cavallerizza

Nicola Negrin

La data di scadenza è il 2022. Entro quell'anno la polizia stradale dovrebbe lasciare le

stanze della caserma Sasso; condizionale d'obbligo. Un altro buco nero destinato a rimanere vuoto a lungo in centro storico? No, perché in realtà, in controtendenza rispetto ad altre situazioni di abbandono che popolano il cuore della città, attorno al quel complesso incastonato tra San Rocco e Santa Maria Nova sono già scattati i primi ragionamenti; che potrebbero modificare sensibilmente il volto di quella parte della città storica. I pensieri ruota-

no attorno a due interventi: la realizzazione di appartamenti da una parte (dove oggi ci sono gli uffici per inten-



derci) e la creazione di una piazza dall'altra (accanto alla chiesa di Santa Maria Nova). Idee, spunti e proposte che al momento, va ribadito, appartengono al campo delle suggestioni. Anche se sono frutto di un dialogo intercorso tra i proprietari dell'immobile e l'amministrazione.

DI CHI SI TRATTA. È il "Fondo immobiliare uno" della Banca nazionale del lavoro ad aver acquisito nel 2006 la caserma Sasso. L'operazione rientrava nell'ambito delle cartolarizzazioni. Il ministero dell'Interno decise di vendere l'allora scuola di polizia, cioè la caserma Sasso, in contra' Santa Maria Nova, dove oggi hanno sede la polstrada e altri uffici della questura, incassando 15 milioni di euro (compresa la caserma dei vigili del fuoco) ma stabilendo comunque di mantenere lì - con un canone d'affitto pari a 1,5 milioni di euro all'anno - la polizia per altri anni. Precisamente fino al 2022, secondo quanto era stato anticipato oltre due anni fa da Roberto Reggi, direttore generale dell'agenzia del demanio in visita a palazzo Trissino per siglare un accordo atto a trovare una nuova sistemazione

per la stradale in vista della scadenza del contratto.

LA TRASFORMAZIONE. Oggi, l'intesa per la nuova sede della polstrada non c'è ancora, ma si parla già del possibile futuro della caserma Sasso che oltre agli uffici della stradale ospita la mensa, l'archivio e un poligono abbandonato. I privati del fondo sarebbero interessati a ricavare appartamenti di pregio in un contesto di pregio, con la possibilità di creare una sorta di residence con corte interna. Ovviamente per poter trasformare le proprie intenzioni in fatti devono ottenere il via libera dal Comune al cambio di destinazione d'uso. Ed è qui che s'inserisce la questione più interessante dal punto di vista pubblico. L'accordo con i privati, infatti, potrebbe riguardare anche la parte prospiciente la caserma Sasso; quella, per intenderci, che si trova tra la chiesa di Santa Maria Nova e l'ex cavallerizza e che è sempre di proprietà del fondo. Lì, tramite un intervento di demolizione e riqualificazione, si potrebbe - condizionale d'obbligo - realizzare uno slargo in grado di mettere in collegamento contra' Santa Maria Nova con

via Bonollo. L'operazione prevederebbe l'abbattimento del muro che si trova all'angolo con contra' Porta Nova e la creazione di uno spazio aperto in collegamento anche con il verde adiacente. All'interno dell'intervento ricadrebbe anche la struttura della cavallerizza, appunto, che potrebbe così trasformarsi in un luogo pubblico a servizio della città.

LA VARIANTE. Parole e parole che potrebbero tradursi in fatti concreti in vista dell'approvazione della variante parziale del piano degli interventi per il centro storico. Come indicato nel "Documento del sindaco", la proposta progettuale per definire la pianificazione della città storica si svilupperà per livelli. E se quello regolativo è chiaro (con maggiore flessibilità) più complesso è quello operativo «nel quale - si legge - dovranno confluire e coordinarsi le iniziative pubbliche e private di interventi di trasformazione (già in essere e di futuro avvio) con il requisito della fattibilità tecnica ed economica nel quinquennio di validità del piano» Come la caserma Sasso, appunto. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GLI AMBITI

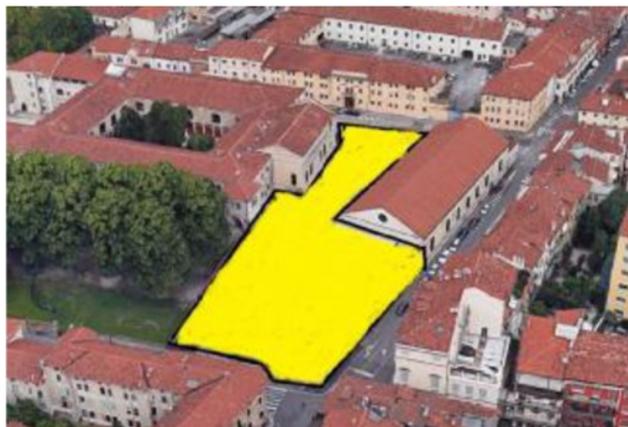
COINVOLTI

Abbatte il muro per creare una nuova visuale

C'è l'ambito della caserma Sasso, sì, ma soprattutto c'è l'ambito prospiciente: quello che è incastonato tra contra' Santa Maria Nova, contra' Porta Nova e via Bonollo. Nello spazio che ora non è aperto al pubblico accanto alla chiesa e che è nascosto da un alto muro potrebbe essere ricavata una piazza. Anche la cavallerizza sarebbe riqualificata



L'interno della caserma Sasso che oggi ospita gli uffici della polizia stradale, la mensa, l'archivio e un poligono dismesso



In giallo l'area che potrebbe essere trasformata in uno slargo



Lo slargo potrebbe aprirsi su S. Maria Nova tra la cavallerizza e la chiesa



Lo spazio utilizzato oggi come parcheggio diventerebbe piazza



Il muro che verrebbe demolito tra via Bonollo e contra' Porta Nova

MONTECCHIO

Nuovo bando per gli alloggi dell'Ater Domande al via

In vista il bando comunale, relativo al 2020, per assegnare alloggi popolari. Da questa settimana fino a venerdì 29 gennaio, i residenti o i nuclei familiari interessati avranno la possibilità di presentare domanda per alloggi di edilizia residenziale pubblica in territorio di Montecchio. A differenza del passato, da quest'anno le domande dovranno essere presentate esclusivamente con modalità telematica utilizzando il portale internet messo a disposizione dalla Regione. Questo, previo appuntamento con gli incaricati dell'Ater. Da questa settimana, quindi, i cittadini interessati potranno procedere autonomamente presentando domanda tramite internet, accreditandosi nel portale Erp della Regione, o tramite il municipio castellano fissando un appuntamento con l'ufficio tecnico amministrativo oppure anche rivolgendosi all'Ater. Nel sito web comunale, nella sezione dedicata all'edilizia residenziale pubblica, sono presenti indicazioni su: documentazione utile per presentare la richiesta nonché giorni e orari di apertura dell'ufficio apposito. ● A.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Inaugurato un condominio che ospiterà 60 famiglie grazie alla misura introdotta dal governo

Palermo, cantiere col Superbonus

Il primo di 32 opere programmate su tutta la Sicilia

DI GAETANO COSTA

È una prima pietra speciale. Che anticipa una serie di cantieri che sorgeranno a Palermo grazie al Superbonus 110%. Lo scorso lunedì, nel capoluogo siciliano, è stato inaugurato un condominio che ospiterà 60 famiglie con la possibilità di realizzare opere per oltre 4 milioni di euro a costo zero. Il tutto grazie alla nuova misura introdotta dal governo per il rilancio dell'economia nel settore edilizio.

Il Superbonus, inserito dall'esecutivo di Giuseppe Conte nel dl Rilancio, eleva al 110% l'aliquota di detrazione delle spese sostenute dal primo luglio 2020 al 31 dicembre 2021 per interventi specifici. Si tratta di operazioni in ambito di efficienza energetica, misure antisismiche, installazione di impianti fotovoltaici e infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici negli edifici.

Gli addetti ai lavori che agiranno nel cantiere di Palermo realizzeranno interventi di consolidamento sismico e di riqualificazione energetica dell'involucro. Non solo. Verranno realizzati sia un impianto solare termico centralizzato sia un sistema fotovoltaico che a sua volta alimenterà gli impianti centralizzati. Il progetto, inoltre, prevede l'installazione di colonnine per la ricarica di auto elettriche.

Quello del capoluogo siciliano sarà il primo di 32 cantieri destinati a muovere un giro d'affari superiore ai 30 milioni di euro. «Il battesimo di Palermo, al quale seguiranno gli altri su tutto il territorio regionale, sarà un proliferare di cantieri nel segno del Superbonus 110%», ha annunciato la Cna della Sicilia, che ha lanciato l'iniziativa Riqualfichiamo

l'Italia-Cappotto Mio insieme con Eni gas e luce e con Harley&Dikkinson, una società milanese specializzata nella riqualificazione e nella valorizzazione degli edifici.

«Siamo orgogliosi che una nostra intuizione arrivi a trovare un concreto e positivo riscontro attraverso la forma del Superbonus 110%», ha sottolineato il segretario regionale della Confederazione dell'artigianato, **Piero Giglione**. «Significa centrare un duplice obiettivo: riattivare la filiera delle costruzioni, con rilevanti effetti positivi sulla crescita economica, e accelerare il percorso per rispettare i target sulla transizione energetica».

Proprio da Palermo è partita la richiesta dell'Ance, l'Associazione nazionale costruttori edili, per prolungare il Superbonus 110% sino al 2023. «Garantiamo reale costo zero ai committenti e rischio zero ai progetti e alle imprese», ha aggiunto Giglione per conto della Cna siciliana.

«Stiamo facendo un forte e convinto pressing sulle istituzioni perché si arrivi da subito alla proroga, almeno sino al 2023, per il Superbonus 110%, ma anche per estendere la misura agli immobili strumentali all'attività d'impresa».

All'inaugurazione del cantiere palermitano ha partecipato, tra gli altri, il viceministro alle Infrastrutture e leader del M5s siciliano, **Giancarlo Cancelleri**. «Questa è la risposta migliore che possiamo dare alla crisi economica», ha detto il rappresentante del Mit. «Dobbiamo riprendere i tanti posti di lavoro persi. Il governo ha la responsabilità non solo di finanziare queste attività, ma anche di prolungarle nel tempo».

© Riproduzione riservata



Per i lavori eseguiti da B&B Superbonus ridotto al 50%

Primo a pag. 31

Risposte a interpello delle Entrate. Attestato energetico pure dopo l'inizio dei lavori

B&B con Superbonus al 50%

Se l'immobile è utilizzato anche come prima casa

DI GIULIA PROVINO

Superbonus al 50% per lavori su B&B. Gli interventi sull'immobile utilizzato sia come abitazione principale che come bed & breakfast possono accedere al Superbonus solo per il 50% delle spese sostenute. Lo ha chiarito l'Agenzia delle entrate con la risposta n. 570 del 9/12/2020. Il caso riguarda un contribuente che intende realizzare interventi di riqualificazione energetica su un immobile unifamiliare adibito in parte a bed & breakfast, la cui attività è esercitata in forma professionale con partita Iva attraverso una società in nome collettivo.

La detrazione delle spese sostenute dall'1/7/2020 al 31/12/2021 del 110% si applica sulle spese riguardanti specifici interventi finalizzati alla efficienza energetica, inclusa la installazione di impianti fotovoltaici e delle infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici negli edifici, nonché al consolidamento statico o alla riduzione del rischio sismico degli edifici «residenziali».

Per quanto riguarda gli immobili residenziali adibiti promiscuamente all'esercizio dell'arte o della professione, ovvero all'esercizio dell'attività commerciale, l'Agenzia delle entrate ha richiamato la circolare 19/e/2020 riguardante il bonus casa (detrazioni per interventi di recupero del patrimonio edilizio di cui all'art. 16-bis del Tuir), la quale precisa che «se gli interventi sono realizzati su unità immobiliari residenziali adibite promiscuamente all'esercizio dell'arte o della professione, ovvero all'esercizio dell'attività commerciale, la detrazione spettante è ridotta al 50%, quindi la detrazione è calcolata sul 50% delle spese

sostenute». Secondo l'Agenzia, infatti, vi è una sostanziale simmetria tra le agevolazioni spettanti per interventi di riqualificazione energetica e di recupero del patrimonio edilizio, inclusi gli interventi antisismici. Pertanto, anche per il Superbonus, il contribuente potrà accedere all'agevolazione per i lavori che interessino unità immobiliari residenziali adibite promiscuamente anche all'attività di B&B (occasionale o abituale), limitatamente al 50% delle spese effettivamente sostenute.

Attestato di prestazione energetica ante intervento prorogabile. È possibile produrre l'attestato di prestazione energetica (Ape) ante intervento anche dopo l'inizio dei lavori. È la risposta n. 571 delle Entrate di ieri. Ai fini del Superbonus, il miglioramento energetico deve essere dimostrato dall'Ape, ante e post intervento, rilasciato da un tecnico abilitato. La dimostrazione del miglioramento di almeno due classi energetiche o, ove non possibile, il conseguimento della classe energetica più alta, è data, infatti, dal raffronto dell'attestato di prestazione energetica, sia prima che dopo l'intervento.

Riguardo ai lavori iniziati nel dicembre 2019, è possibile fruire del Superbonus solo per le spese sostenute nel 2020 e nel 2021. In questo caso sarà comunque obbligatorio presentare i due Ape. Tuttavia, secondo l'Agenzia, per i lavori iniziati prima dell'entrata in vigore del dm 6 agosto 2020, l'Ape ante intervento può essere redatto anche successivamente all'inizio dei lavori e dovrà riferirsi alla situazione esistente alla data di inizio degli stessi.

Sulle parti comuni il

110% spetta solo per le abitazioni. I possessori di unità non residenziali all'interno di un condominio sono esclusi dal Superbonus. Così l'Agenzia delle entrate, con la risposta n. 572 di ieri, ha chiarito i dubbi di un amministratore di un condominio composto da 10 negozi al pian terreno e 10 appartamenti al primo piano.

In caso di interventi realizzati sulle parti comuni di un edificio, le spese possono essere considerate soltanto se riguardano un edificio residenziale considerato nella sua interezza.

Se la superficie complessiva delle unità immobiliari destinate a residenza ricompre nell'edificio è superiore al 50%, allora è possibile ammettere alla detrazione anche il proprietario e il detentore di unità immobiliari non residenziali che sostengano le spese per le parti comuni. Se la percentuale risulta inferiore, potranno fruire della detrazione solo i possessori o detentori di unità immobiliari destinate ad abitazione comprese nello stesso edificio. L'agevolazione del 110% per interventi realizzati sulle parti comuni spetta, infatti, solo ai possessori di unità immobiliari residenziali che potranno, peraltro, fruire del Superbonus anche per interventi cd. «trainati» realizzati sui propri immobili, sempreché questi non rientrino tra le categorie catastali escluse.

© Riproduzione riservata



L'ONDATA DI MALTEMPO

Il Mose su per quattro giorni

Polemiche per l'acqua alta di martedì. Ieri Venezia all'asciutto, da oggi a sabato marea a 140. Incertezza per domenica / PAGINE 2 E 3

Acque alte da record, Mose in funzione Le paratoie sollevate fino a sabato

Spitz: «Le responsabilità sono tutte veneziane». Zaia: «Deve decidere la città». Zincone: «Protocollo da cambiare»

Alberto Vitucci / VENEZIA

Acque alte record. Il tempo non migliora, l'Adriatico è gonfio. Maree eccezionali sono attese sopra i 130 centimetri per tutta la settimana. E il Mose sarà chiuso fino a sabato. Con brevi intervalli per far passare le navi dirette al porto. Situazione meteo che preoccupa. E polemiche roventi dopo la mancata apertura di martedì, giorno dell'Immacolata in cui l'acqua ha raggiunto i 138 centimetri, provocando danni.

SCARICABARILE IN CORSO

«Le responsabilità sono tutte veneziane», dicono dalla «cabinata di regia diretta dalla commissaria Spitz, «il servizio meteorologico purtroppo non ci aveva indicato un rischio di marea superiore ai 130 centimetri, come è previsto dalla procedura per l'intervento eccezionale». Una procedura che secondo il sindaco Luigi Brugnaro va modificata al più presto. «Dobbiamo essere più rapidi», dice, «e a decidere su quando aprire deve essere il sindaco». «Queste situazioni meteo eccezionali sono sempre più frequenti, dovremo aggiornare quelle procedure», commenta la provveditora Cinzia Zincone. Qualcuno ipotizza che lo stop sia arrivato anche per ragioni economiche. Un sollevamento costa molto, anche 2-300 mila euro. E per la fase di avviamento sono stati stanziati 4 milioni di euro. «Non ci possiamo permettere di alzare il Mose a 110», ricorda Spitz, «sarebbe irresponsabile vista la situazione impiantistica. Non abbiamo nemmeno squadre sufficienti». Quattro le squadre tecniche formate in questi mesi per i sollevamenti. Cinque per l'Arsenale, dove l'impegno è minore. Si corre ai ripari dunque dopo la

scelta sbagliata che ha mandato a mollo la città, illusa che il Mose potesse funzionare sempre. Il presidente del Veneto, Luca Zaia, spezza una lancia decisa in favore dell'autonomia. «Ho sempre detto che queste cose vanno gestite dal sindaco, dalla città. Il nuovo Magistrato alle Acque deve essere il Comune».

PARATOIE SOLLEVATE

Intanto ieri le paratoie sono state sollevate – con pochissimo preavviso – intorno all'1 di notte. La forza delle polemiche e il timore di incorrere in un altro grande errore hanno convinto Spitz, Ossola e Zincone a sollevarle anche se la marea ieri mattina si è fermata in mare a «soli» 123 centimetri. Ben 15 in meno della punta di martedì. Paratoie rimaste sollevate in mattinata. Abbassate a Malamocco alle 15, con il canale riaperto al transito delle navi un quarto d'ora dopo. La prima a entrare una grande petroliera. Alle 17,30 sono state abbassate anche le barriere di Lido-San Nicolò e di Chioggia. Poi a mezzanotte il nuovo sollevamento per fermare la punta prevista stamattina (135 alle 8). Le condizioni meteo sono infatti in peggioramento. Alla marea astronomica già alta si somma il contributo meteo, la pioggia e il vento di bora che non ha smesso di imperversare sul Nord Est, e che già da oggi potrebbe girare in Scirocco. Poi la sessa, l'effetto oscillazione del bacino dell'Adriatico. Venti da Sud ovest che impediscono lo svuotamento del bacino.

RECORD NEGATIVO

Dunque, scenario drammatico. Quattro eventi eccezionali sopra i 130 (martedì, oggi, domani e sabato) e due sopra i 120 (ieri e domenica). Serie

mai vista negli ultimi anni. Peggiora anche dell'ormai famoso novembre del 2019, in cui si verificò l'evento più alto di sempre dopo il 4 novembre 1966, l'acqua granda a 187 centimetri. Situazione che preoccupa. Variazioni del clima, difficoltà di prevedere al centimetro gli eventi. Ma anche di ipotizzare i venti, variabile imprevedibile che spesso può fare aumentare il livello della marea anche di 10-20 centimetri. O addirittura di 50, come successo nella tragica notte del 12 novembre dell'anno scorso. «L'operatività del Mose dipende dai criteri che l'attuale gestore si è dato», dice Maurizio Ferla, direttore del centro Ispra del ministero dell'Ambiente, «dal 1 dicembre ci confrontiamo ogni giorno con Comune e Cnr. Nel nostro bollettino avevamo indicato la possibilità che la marea arrivasse a 140, come poi è stato. Il Consorzio Venezia Nuova invece dispone di un centro autonomo e non si interfaccia con noi».

Riecco la questione del Centro unico delle previsioni, già ipotizzata qualche anno fa con sede in Arsenale. Allora il Comune a guida centrosinistra aveva dato il suo parere favorevole, indicando però come dovesse essere il Centro maree, istituzione di grande competenza fondata negli anni Ottanta dall'ingegner Sergio Vazzoler, a coordinare i lavori. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La prima petroliera entra nella bocca di porto di Malamocco alle 15. Pochi minuti dopo che le barriere del Mose sono state abbassate provvisoriamente, per far passare le navi

INTERROGAZIONI IN CONSIGLIO COMUNALE

Gasparinetti: previsioni giuste Pellicani: il Mose non basterà

VENEZIA

«Le acque alte eccezionali? Tra qualche anno saranno la normalità, visto il trend di aumento del livello del mare già in atto. Bisogna attrezzarsi. E il porto se vuole sopravvivere deve andare fuori dalla laguna: lo dico da anni, ma nessuno mi prende sul serio». L'ingegnere idraulico Luigi D'Alpaos studia da una vita gli eventi di marea e la laguna. Adesso è pronto a pubblicare una simulazione degli effetti che le ultime acque alte e la sperimentazione del Mose hanno avuto. «Non sono cose secondarie, bisogna studiarle bene», avverte, «anche se la laguna sta sempre zitta. L'apertura di alcune paratoie a Malamocco, ad esempio ha avuto effetti gravi. La velocità dell'acqua l'abbiamo misurata in cinque metri al secondo. Bisogna studiare l'erosione prodotta».

Quanto alla polemica sulle previsioni, D'Alpaos prende le difese dei previsori. «Un mestiere ingrato, provino loro a stabilire dove il vento in questo quadro di meteorologia impazzita. Il Centro maree ha fatto il suo dovere, ha avvisato della marea, le professionalità vanno difese».

Sulla polemica per il mancato sollevamento del Mose con la marea arrivata a quota 138 l'8 dicembre intanto Gianfranco Bettin chiede al sindaco «perché non si è attenuto al principio di precauzione, visto l'allarme lanciato dallo stesso Centro maree

e si sono accreditate invece le previsioni più basse del Consorzio Venezia Nuova. «È necessaria una nuova cabina di regia», dice Bettin, «per affrontare questi cambiamenti climatici sempre più frequenti. E il provveditore Zincone dovrebbe spiegare perché ci vogliono come ha detto 48 ore di preavviso per sollevare il Mose».

Interroga il sindaco anche Marco Gasparinetti della lista Terra e Acque 2020. Chiede di sapere perché il documento del Tavolo tecnico che lanciava l'allarme non sia stato considerato. E di quante risorse disponga il Centro di previsione maree del Comune, sempre più importante in un futuro in cui le previsioni dovranno essere il più possibile attendibili.

Secondo Nicola Pellicani, deputato Pd, è giusto che il Mose lo gestisca lo Stato, che ha pagato 6 miliardi di euro. Ma occorre fare chiarezza sulla catena di comando. «I veneziani sono giustamente arrabbiati per la mancata attivazione delle barriere», dice, «occorre essere più rapidi. Sapendo però che da solo il Mose non sarà sufficiente. Occorre realizzare anche gli altri interventi di difesa locale per le maree medio alte. E le opere compensative, già previste nel Piano Europa. E infine far nascere a Venezia uno studio sui cambiamenti climatici serio e competente, come diciamo da anni. Questa è adesso una legge dello Stato, e va applicata». —

A.V.



Marco Gasparinetti



IL PORTO

Barriere abbassate per qualche ora Ma 30 navi restano ferme

Quattro giorni di Mose in funzione sono tanti, per questo ieri le barriere sono state abbassate per qualche ora, per poi tornare in funzione. Prima a Malamocco. Ma 30 navi sono rimaste ferme. FAVARATO / PAGINA 4

Malamocco, barriere giù: passano le navi ma senza la conca 30 si sono fermate

Il commissario Musolino raccoglie le preoccupazioni degli operatori. «Lo diciamo da tempo che bisogna ripararla»

Gianni Favarato

Ieri pomeriggio alla bocca di porto di Malamocco le barriere del Mose si sono abbassate con qualche ora di anticipo rispetto alle altre (ma a mezzanotte sono state di nuovo alzate) per permettere l'entrata e uscita in porto di traghetti, navi cisterna e porta container in attesa. Un "espediente" per sopperire alla impossibilità di utilizzare la conca di navigazione che ha una delle due chiuse inutilizzabili per una mareggiata di ben cinque anni fa. Ma non è bastato a garantire il programmato traffico marittimo di una trentina di navi tra ieri e oggi. Problema che si ripeterà se il Mose entrerà in azione a partire da quote di 110 centimetri di marea, ben minori e più ricorrenti dei 130 previsti.

«Se quanto è successo negli ultimi tre giorni sarà la regola per i traffici sarà una catastrofe» commentano i terminalisti che hanno avvisato le compagnie dell'alzata del Mose, costringendole a cambiare la rotazione di carico o addirittura annullando la toccata a Venezia. La comunità degli operatori portuali sta ponendo da tempo al Provveditorato e al-

la Capitaneria il problema, chiedendo previsioni più certe e comunicazioni puntuali

e, in primo luogo il ripristino della conca di navigazione. Le forti preoccupazioni della comunità portuale sono condivise dal commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale, Pino Musolino, che ha rilanciato l'allarme: «Purtroppo si sta realizzando tutto quello che avevamo previsto negli ultimi anni: senza una conca di navigazione funzionante i porti di Venezia e Chioggia non possono resistere a lungo, destinati a perdere competitività e, di conseguenza, commesse e occupazione». Musolino ha spiegato che solo ieri mattina, dopo il sollevamento di tutte le barriere del Mose, c'erano 8 navi ferme in rada e 9 in laguna in attesa di uscire. E oggi si replica «alla luce delle previsioni che ci sono state comunicate, un'altra decina di navi dovranno modificare i propri orari per evitare di rimanere ferme».

La conca di Malamocco è stata completata nel 2012 ed è costata 653 milioni, ma i danni della mareggiata non sono stati ancora riparati, e

poi lo specchio della conca dovrebbe essere ampliato per permettere il passaggio anche alle navi più grandi che già hanno cominciato a disertare Venezia. Problema che il commissario straordinario Musolino ha riproposto, spiegando che «alcune soluzioni le abbiamo e anche prospettate e depositate da tempo, come la necessità di realizzare ed istituire il cosiddetto Porto Regolato e la evidente necessità di sistemare al più presto la conca di navigazione, magari riadattandola anche a banchina ad alti fondali». «Inoltre, sebbene sia comprensibile che in questa prima fase ancora sperimentale di utilizzo del Mose si stia dando priorità alla sicurezza e al buon funzionamento del sistema e delle procedure» ha concluso Musolino «è urgente che si strutturi una cabina di regia, dove l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale dovrà avere necessariamente un ruolo, che possa avere una visione complessiva di tutti i processi, in modo tale da gestire in efficienza anche i traffici portuali». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

IL PROBLEMA

Conca inutilizzabile dopo la mareggiata di cinque anni fa

La conca di navigazione, inutilizzabile dopo la mareggiata di 5 anni fa che ha divelto una delle due chiuse, è stata costruita nel 2012 sulla sponda sud della bocca di Malamocco, per consentire il passaggio delle navi durante l'operatività delle paratoie del Mose. La camera della conca ha di-

mensioni interne di 380 metri per 50 metri ed è delimitata da delle pareti longitudinali chiuse alle estremità da porte scorrevoli. La conca è predisposta per accogliere sia le navi che i rimorchiatori di appoggio e consentirebbe – se fosse operativa – il transito a imbarcazioni con una lunghezza fino a 280 metri, una larghezza massima di 39 metri e un pescaggio fino a 12 metri. Misure insufficienti, però, per le navi mercantili di 300 metri che assicurano un flusso di merci maggiore.



La conca di navigazione, costruita sul lato sud della bocca di porto di Malamocco: inutilizzata a causa della mareggiata di cinque anni fa

IFIUMI

Esonda il Lemene Portogruaro si allaga, centro isolato dall'acqua

Piave, Tagliamento e Livenza, l'allerta sta rientrando. Ma esonda il Lemene a Portogruaro: chiusa una parte del centro storico. Preoccupano anche i canali minori. / PAGINA 6

Il Lemene esonda e allaga Portogruaro Cereser alla Regione «Investire sul Piave»

Vietato l'accesso all'Antica Pescheria, danni alla Madonnina
Il sindaco di San Donà: basta indugi, progetto in tempi rapidi

Scendono i livelli di Tagliamento e Livenza, disagi per i corsi minori

PORTOGRUARO

Massima attenzione al Livenza, ma è il Lemene, questa volta, a causare danni. Due piene nel volgere di 24 ore e l'acqua è arrivata alla piccola chiesetta in legno della Madonna della Pescheria, in pieno centro storico a Portogruaro. Il fango, i detriti e soprattutto il clima umido, oltre a danneggiare il perimetro ligneo, potrebbero avere creato problemi all'affresco che ritrae la Madonna tanto amata dai pescatori, un simbolo di Portogruaro. La polizia locale ha interdetto tutta la zona, vietando il passaggio a piedi verso il colonnato dell'Antica Pescheria e l'attracco. Ieri due cigni hanno fatto capolino, in un clima suggestivo. Il fiume Lemene ha minacciato da vicino l'altare, che è stato chiuso. Il livello del fiume

me è sceso di appena mezzo metro in 48 ore, per colpa delle copiose precipitazioni che si sono abbattute sull'Alto Portogruarese. Disagi anche a Concordia: alcuni scantinati sono finiti sotto acqua.

A Caorle il Livenza è sceso sotto il livello di guardia, al punto che ieri alle 15 è stato riaperto il Ponte delle Bilance, il manufatto che collega il rione di Sansonessa e Ca' Corniani. Prosegue il deflusso, a San Stino, del fiume Malgher, che nella parte trevigiana aveva allagato numerosi vigneti. Poco distante campi allagati anche a Faè, frazione di Annone Veneto. Acque in ritirata anche sul Loncon, tra Pramaggiore e Portogruaro, e sul fiume Nicesolo, che sfocia in mare dopo aver attraversato la laguna di Caorle. Il livello del Tagliamento invece è precipitato di oltre 3 metri, e da 48 ore sulle montagne della Carnia non si verificano precipitazioni. L'incognita maggiore da qui ai prossimi due giorni è rappre-

sentato dalle maree. Il livello medio di 130 centimetri rischia di creare ripercussioni sul deflusso soprattutto del fiume Livenza.

PIAVE: APPELLO ALLA REGIONE

Il sindaco Andrea Cereser chiede di affidare la progettazione definitiva degli interventi per la salvaguardia del Piave: «Sono in gioco vite umane». Il primo cittadino invoca un cambio di rotta dopo tante parole. «Ogni anno ci arrivano segnali di ammonimento che non possono essere trascurati» spiega «dobbiamo aspettare la tragedia per agire? Lo scorso 19 febbraio c'è stato un incontro in



Prefettura a Treviso con l'Autorità di Bacino, l'assessore regionale Bottacin e tutti i sindaci rivieraschi che, ad eccezione dei sindaci del Montello, avevano dato una indicazione chiara per proseguire con la progettazione. La Regione aveva prospettato la gara entro la fine del corrente anno» ricorda «e siamo ancora fermi. Nessun problema a servirsi dello strumento del contratto di fiume, ma questo non può essere utilizzato per rallentare la progettazione. Sappiamo che i fondi del Recovery Fund potrebbero essere utilizzati per finanziare questi costosi interventi. Perché ciò avvenga le risorse devono essere impegnate entro la fine del 2022. Di conseguenza, c'è tempo solo fino alla fine del 2021 per completare la progettazione definitiva. Non solo dell'intervento di Ciano e le casse di espansione, ma anche di quello che interessa la zona a valle di Ponte della Priula. Perché la commissione istituita dopo l'alluvione del 1966 ha stimato che entrambi questi interventi sono necessari per evitare il ripetersi di quanto accaduto in quell'anno, a parità di condizioni ambientali».

«Bene gli strumenti di concertazione» conclude «senza ritardare le fasi di progettazione e realizzazione. Non mi manca la sensibilità ambientale, certo nessuna specie animale o vegetale, protetta o meno, vale una vita umana. Chi ostacolasse questa possibilità unica di utilizzare i fondi del Recovery Fund per eliminare una volta per tutte la spada di Damocle della prossima alluvione del fiume Piave dovrà prendersi una grande responsabilità».

GIOVANNI CAGNASSI
ROSARIO PADOVANO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CHIOGGIA

La Romea senza pensiline «Lavori fermi da settimane»

Protesta dei residenti di Sant'Anna per il cantiere iniziato lo scorso settembre dopo ritardi e rinvii: «Scarsa illuminazione e poca sicurezza, vogliamo risposte»

CHIOGGIA

Ennesimo giallo sul cantiere delle pensiline di Sant'Anna. Monta la protesta nella frazione per la lentezza del cantiere, partito a settembre con due anni di ritardo, e non ancora ultimato. Da tre settimane i lavori sono fermi e da sabato scorso la ditta ha anche rimosso la gru. Studenti e lavoratori continuano a prendere l'autobus in mezzo alla statale, con i camion che sfrecciano a pochi centimetri, sotto la pioggia e il vento. Il progetto, elaborato da Anas e Comune, mira a mettere in sicurezza la fermata degli autobus all'altezza di vicolo dei Fiori, da una parte e dall'altra della statale, con una piazzola e un attraversamento pedonale illuminato. Della necessità delle pensiline si parla da 30 anni, ma il progetto si è fatto più concreto negli ultimi due anni quando Anas ha inserito l'intervento tra quelli previsti per la zona sud della Romea. Gli annunci sull'avvio si sono rincorsi più volte. Le pensiline dovevano essere realizzate nel 2019, poi tra lockdown e ritardi vari si è arrivati a settembre 2020. La speranza dei residenti era che il cantiere si

aprisse in estate per garantire la chiusura prima dell'avvio delle scuole, invece l'area è stata cantierata verso la fine di settembre con una previsione di ultimazione per dicembre. Così invece non sarà perché il cantiere si è misteriosamente bloccato. La scorsa settimana gli utenti del gruppo facebook "Tutta la Romea minuto per minuto" avevano denunciato lo stop chiedendo lumi. «Per stendere un po' di stabilizzato e un po' di asfalto e montare due pensiline ci vuole ancora tanto?», chiedeva ironicamente in un post una residente, «quel tratto di Romea è stretto e pericoloso a causa dei lavori...». «Il cantiere si è fermato due settimane fa», spiega Alessandro Da Re, «dallo scorso sabato è pure sparita la gru che usava la ditta. Finora è stato solo tombinato il fosso, portato del terriccio che però non è ancora a livello strada. Lì vicino c'è anche un meccanico a cui era stata promessa una recinzione per evitare disagi alla sua attività, cosa non avvenuta. Oltre al danno la beffa perché il cantiere è poco segnalato di notte». —

ELISABETTA B. ANZOLETTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Alluvione, bloccate opere per 530 milioni D'Alpaos: «Piave, i comitati sbagliano»

Completati solo tre bacini di laminazione sui 23 progettati nel 2010. Il docente d' idraulica critica il ministro Costa

«Chi protesta non ha presentato soluzioni alternative, vuole solo che le casse sul Grave di Ciano si facciano altrove»

Albino Salmasso / PADOVA

Ce la farà mai il Veneto a completare i 23 bacini di laminazione sui fiumi e scongiurare definitivamente l'incubo alluvione? La lista pubblicata sul sito della regione lascia intendere che il ritardo è netto: dopo il disastro del 2010 a Vicenza e nel bacino padovano di Bacchiglione e Brenta, Luca Zaia ha affidato al professor Luigi D'Alpaos il piano di salvataggio. A che punto siamo? Due i traguardi tagliati: l'invaso di Caldogno e quello di Montecchia di Crosara con 54 milioni investiti ma anche l'invaso sul Monticano a Fontanelle è entrato in funzione.

La lista delle incompiute resta però eterna: 20 bacini da realizzare con una spesa di 530 milioni, 180 dei quali non hanno ancora la copertura di bilancio. Tutta colpa di Roma? A scanso di equivoci e per non rovinare l'umore all'assessore Bottacin, si tratta di un capitolo completamente diverso da quello gestito dalla Protezione civile: con l'Unità di missione a Palazzo Chigi il Veneto ha appaltato 1035 cantieri pari a 1075 milioni di euro per curare le ferite di Vaia.

Il professor D'Alpaos, docente emerito di Idraulica all'Università di Padova, nel suo "Sos

laguna" pubblicato da Mare di Carta, ha scritto che bisogna salvare Venezia e la sua laguna "dai predatori ingordi, dai tecnici e politici senz'anima". Per passare dalle parole ai fatti dall'archivio della storia propone il "dittatore idraulico" inteso come il magistrato eletto dal senato romano in caso di pericolo che restava in carica un anno con poteri speciali. Dei politici non nutre grande fiducia. Soprattutto di chi cavalca i comitati popolari per bloccare le opere sul Piave.

«In Italia sappiamo come va a finire, basta creare un comitato manovrato da qualche partito e le soluzioni dei tecnici restano nel cassetto. Ecco, il ministro dell'ambiente Costa ha proposto il contratto di fiume per il Piave e così se ne andranno altri due anni in discussioni. La politica paralizza e allunga i tempi, la storia del Mose insegna. Ma anche il Friulisi è messo di traverso per bloccare il serbatoio a Pinzano e non si è fatto nulla. Problemi ci sono anche a Colle perché i comitati cavalciano la protesta per bloccare l'intervento sul Meduna e il Livenza: eppure si tratta di salvare Pordenone dal caos», spiega il docente di Ingegneria.

Il caso che più fa discutere riguarda Debora Serracchiani: mentre era alla guida del Friuli s'era fatta venire l'idea di alzare l'argine sinistro del Tagliamento che rientra nel suo territorio. Così le piene si sarebbe riversate sulle campagne venete da Latisana in giù. Progetto sventato, ricorda D'Alpaos.

E delle megacasse della discordia sul Grave di Ciano del Piave cosa ne pensa il professore? «È sorprendente che la politica cavalchi le proteste ambientali con l'unica idea di spostare l'invaso a casa altrui, come per le discariche e gli inceneritori. Non ci siamo. Stiamo parlando del piano De Marchi approvato dal Parlamento nel 1970 che ho aggiornato dopo l'alluvione del 2010. Sono passati 50 anni, siamo ancora in piena emergenza e solo il presidente Zaia ha deciso di realizzare i bacini di laminazione e investire nella difesa idraulica e geologica. Chi protesta non ha presentato soluzioni alternative e ha trovato l'appoggio del ministro Costa che ora si deve assumere la responsabilità dei danni causati dai ritardi. Dopo l'invaso di Caldogno, sono in dirittura d'arrivo quello di viale Diaz a Vicenza, di Montebello e poi le vasche a Trissino-Arznigano. L'opera sul Piave è un francobollo su una superficie lunare, saccheggata dalla speculazione dei cavatori autorizzati ad aprire crateri: nessuno li ha mai fermati. Le grandi opere idrauliche sono fondamentali: ne serve una sull'Astico per salvare il Bacchiglione e Padova dalle alluvioni. L'ultimo intervento degno di nota in Veneto è la galleria Mori-Torbole sul Garda che ha salvato Verona dal disastro. C'è l'idrovia di Padova da completare ma chi tocca la laguna di Venezia si arena nel mare dei veti della politica». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I 23 BACINI DI LAMINAZIONE DEL VENETO

FIUME	LOCALITÀ	COSTO PREVISTO IN MILIONI	STATO
Timonchio	Caldogno	41	finito
Agno Guà	Trissino-Arzigano	22,7	finanziato
Alpone	S. Lorenzo Soave	5,9	finanziato
Alpone	Montecchia di Crosara	12,9	finito
Muson	Riese Pio X	18,6	finanziato
Livenza	Meduna-Pra' dei Gai	39	finanziato
Bacchiglione	Vicenza	18,7	finanziato
Astico	Sandrigio-Breganze	35,5	finanziato
Orolo	Costabissara	11,	finanziato
Chiampo	Montebello	51	finanziato
Agno Guà	Trissino-Arzigano	20	finanziato
Monticano	Fontanelle	2,3	finanziato
Piave	Grave di Ciano	55,3	finanziato
Lusore	Marghera	67	finanziato
Astico	Velo d'Astico	40	da finanziare
Agno Guà	Vighizzolo d'Este	15,7	da finanziare
Tesina	Torri di Quartesolo	32,5	da finanziare
Dioma	Monteviale Vicentino	11	da finanziare
Brentone	Castello di Godego	17,8	da finanziare
Onte	Sovizzo	10	da finanziare
Astico	Sandrigio-Breganze	35	da finanziare
San Vito	San Bonifacio	7,6	da finanziare
Valli Mocenighe	Megliadino San Vitale	12	da finanziare



Il Piave alle Grave di Ciano a Crocetta del Montello



IL PROFESSOR LUIGI D'ALPAOS
DOCENTE EMERITO DI IDRAULICA
ALL'UNIVERSITÀ DI PADOVA

«Il Veneto incrementa il record del consumo di suolo in Italia»

«Progettato un muro lungo 13 chilometri e alto 8 metri su un'area di 555 ettari»

VENEZIA

L'attacco è stato diretto: se il bacino di laminazione sul Piave alla Grave di Ciano non è stato realizzato la colpa è dei comitati popolari appoggiati da Zanoni (Pd) e Scarabel (M5s). Immediata la replica del presidente della IV commissione del consiglio regionale, tornato a palazzo Ferro Fini mentre il grillino non è stato rieletto: «Con il Veneto devastato dal maltempo, l'assessore Bottacin non trova niente di meglio che attaccare dei consiglieri di opposizione invece di ammettere le responsabilità della Regione. Perché non dice niente su quanto sia stata disastrosa la politica della giunta Zaia sul consumo di suolo? Hanno cementificato, impermeabilizzato e disboscato il Veneto in ogni luogo e la natura presenta il conto», dichiara Andrea Zanoni. «Per salvaguardare il territorio non servono grandi opere, ma interventi diversificati. Stiamo parlando di un progetto faraonico in un sito naturalistico unico nel suo genere e tutelato dalle Direttive Habitat, Uccelli e Acque dell'Unione Europea e che andrebbe a distruggere ogni forma di vita animale e vegetale: quattro casse contigue per una superficie di 555 ettari, muraglioni alti fino a otto metri, con fondazioni profonde quattro, per una lunghezza complessiva di 13,5 chilometri, asportazione di circa venti milioni di metri cubi di ghiaia e di tutto lo strato superficiale dell'area per uno spessore di circa quattro metri. Per-

sonalmente sono d'accordo con il ministro Costa e sosteniamo il "contratto di fiume" osteggiato da Bottacin. Queste sono opere che durano per sempre, meglio farle nel posto giusto, evitando così di aggiungere disastri a disastri. Le casse di Ciano peggiorano la situazione. Paghiamo il grave errore di Zaia che ha affidato a Bottacin il doppio ruolo di assessore alla Protezione civile e all'Ambiente, le cui esigenze sono destinate a soccombere. Parliamo di due ruoli che andavano divisi. Bisogna quindi invertire seriamente la rotta. Serve un piano per portare fuori dalle gole le famiglie che vi abitano, per migliorare i deflussi delle acque nei centri città, fare opere diffuse. Stop agli scempi come quello sul Piave a Cimadolmo, dove, anziché pulire gli alberi schiantati, si sono tagliate piante secolari che garantivano stabilità alle sponde e argini, indispensabili per proteggere i residenti,

come nel caso del ristorante alle Botti». Poi l'attacco al fronte urbanistico. «Dobbiamo smetterla di cementificare ovunque: in Veneto ci sono 500mila case sfitte e 11mila capannoni vuoti con la legge Tremonti, non c'è bisogno di costruire ancora, bensì di recuperare», conclude Zanoni.

Simone Scarabel invece spiega che «Bottacin sbaglia a costruire la cassa di espansione a Crocetta del Montello, mentre gli esperti indicano in Ponte di Piave il punto più critico. Perché non se ne fanno due, come suggerito dal professor Luigi D'Alpaos, utilizzando i bacini idroelettrici. Nessuna preclusione ideologica, il confronto è sul merito del progetto». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PIANO ANTI CRISI

Infrastrutture, dal Recovery Plan niente risorse aggiuntive nel 2021-23

Grandi opere. Ai lavori ferroviari e stradali strategici già in corso di realizzazione saranno destinati prestiti Ue sostitutivi di 21 miliardi nazionali stanziati. Entro il 2026 le risorse liberate dovrebbero finanziare altri cantieri



La ricerca Luiss. Bernardo Giorgio Mattarella, ordinario di diritto amministrativo alla Luiss, ha presentato una ricerca svolta dalla stessa Università. Si tratta di un'indagine presso stazioni appaltanti e operatori economici sulle cause di blocco delle opere pubbliche

40mila

LE STAZIONI APPALTANTI

Il governo, una volta ultimato il lavoro sul Recovery, intende andare avanti sulla qualificazione delle stazioni appaltanti

Giorgio Santilli

È una mezza bomba in tema di finanziamento delle grandi opere infrastrutturali quella esplosa ieri alle ore 13,30 in chiusura del seminario organizzato da Confindustria, Ance, Luiss e Conferenza delle Regioni sul tema del blocco delle opere pubbliche. La ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, ha infatti confermato quello che già risultava da una interpretazione delle bozze del Recovery Plan e che nelle ultime ore circolava con molta insistenza fra gli addetti ai lavori: l'ingresso delle grandi opere strategiche già in corso di realizzazione (Av Napoli-Bari, Terzo valico, Brescia-Padova, Catania-Messina-Palermo solo per fare alcuni esempi) nel piano che il governo dovrebbe presentare a Bruxelles equivale a dire che per i cantieri i 23,6 miliardi di fondi europei sono in gran parte sostitutivi - e non aggiuntivi - di quelli già esistenti nazionali.

De Micheli conferma, ma aggiunge alcune informazioni che danno un quadro solo parzialmente diverso. «I fondi del Recovery Plan - dice De Micheli - saranno sostitutivi e non aggiuntivi nel primo triennio perché serviranno a sostituire debito già esistente con un debito che ha un costo più basso. I fondi saranno aggiuntivi, invece, nella fase pluriennale». Questo dovrebbe significare che i fondi saranno aggiuntivi nel secondo triennio (dal 2024 al 2026) dell'orizzon-

te temporale del Recovery Plan, che, come è noto, impone la spesa di tutti i fondi entro il 2026. E che potrebbero risultare tutti aggiuntivi a fine periodo, se i fondi nazionali "liberati" dal soprappiù Recovery Fund resteranno a finanziare opere pubbliche e non finiranno a finanziare altre poste di investimento (privato o pubblico) o addirittura spesa corrente. Una garanzia più politica che formale perché questo genere di impegni e destinazione di risorse nazionali "liberate" potrà essere formalizzato in via definitiva solo con le leggi di bilancio dei prossimi anni. E comunque con le leggi di bilancio potrebbe sempre essere destinate altrove.

Stando alle parole di De Micheli, alle infrastrutture dovrebbero essere destinate, almeno nel primo triennio, prevalentemente i prestiti del Recovery Fund (che per l'Italia valgono 126 miliardi) e non le sovvenzioni a fondo perduto.

«Le sovvenzioni del Rrf (65,5 mld.) - ricorda la bozza del Recovery Plan a pagina 103 - saranno prevalentemente utilizzate per il finanziamento di investimenti additivi rispetto all'evoluzione prevista degli investimenti pubblici a legislazione vigente (tendenziale) e per il sostegno agli investimenti privati. Per i prestiti si ipotizza che una quota venga utilizzata per iniziative additive (40 mld.) e che la restante parte venga utilizzata per il finanziamen-

to di investimenti e di altre misure che sarebbero altrimenti state supportate da risorse nazionali». Proprio quest'ultimo sembra il caso delle grandi opere strategiche in corso.

La configurazione del Pnrr illustrata dal documento, inoltre, «ipotizza che circa il 60% dei fondi NGEU additivi sia destinato al finanziamento di investimenti pubblici, ossia, spese in conto capitale a carico delle amministrazioni pubbliche. La parte rimanente verrebbe destinata principalmente a incentivi alle imprese e riduzione dei contributi fiscali sul lavoro, e in misura limitata a spesa pubblica corrente e trasferimenti alle famiglie».

È ancora presto, quindi, per dire quale sarà l'assetto definitivo della distribuzione dei fondi del Recovery. Si può però aggiungere, in attesa di avere cifre ufficiali e anche un elenco stabile dei progetti infrastrutturali finanziati con RP, che l'investimento ancora mancante nelle grandi opere strategiche ferroviarie e stradali in corso di realizzazione ammonta a circa 21 miliardi. Se questo conto fosse confermato, l'effetto sostituzione nella prima fase sarebbe pressoché totale, considerando che alle infrastrutture ferroviarie e stradali la bozza di Recovery Plan nazionale destina per ora 23,6 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE CIFRE IN GIOCO

23,6 miliardi

Le risorse nel Pnrr

Quelle del Piano di ripresa e resilienza dell'Italia alla voce Alta velocità manutenzione stradale 4.0, nell'ambito della missione Infrastrutture per una mobilità sostenibile. Fondi che in gran parte sono sostituiti e non aggiuntivi di quelli esistenti nazionali

21 miliardi

La dote mancante

L'ammontare dell'investimento ancora mancante per il completamento delle grandi opere strategiche ferroviarie e stradali in corso di realizzazione

ANSA



Ministra delle Infrastrutture.
Paola De Micheli

LE REGOLE SUGLI APPALTI

Bulimia normativa e progetti deboli i freni alle opere

Indagine Luiss tra 5mila stazioni appaltanti e 217 operatori economici

Mauro Salerno

Ci saranno anche posizioni differenti sul peso delle criticità che impattano di più sull'indiscutibile difficoltà a far fruttare gli investimenti in opere pubbliche. C'è chi indica per primo la bulimia e il caos normativi, chi le difficoltà che si incontrano ad aggiudicare le gare, chi mette nel mirino l'incapacità di programmare, chi la carenza di una solida progettazione, chi la frammentazione e la mancanza di personale tecnico delle stazioni appaltanti. Senza dimenticare il ruolo dell'Anac, che per qualcuno avrebbe aumentato il timore di incorrere in sanzioni piuttosto che facilitare le amministrazioni a prendere la decisione giusta. La «reductio ad unum» delle ragioni che bloccano i cantieri è un esercizio impossibile (e dunque forse anche inutile). Ma su una cosa tutti i ragionamenti tendono a collimare: le strategie messe in campo dai vari governi negli ultimi anni per risolvere la questione non hanno colto nel segno. Non ha di sicuro funzionato il codice appalti del 2016 che «risulta di difficile applicazione e ha rallentato la realizzazione degli investimenti» aggravando «gli adempimenti burocratici». Ma l'onda di scetticismo coinvolge anche il recente decreto Sblocca-cantieri e le norme anticorruzione.

I giudizi arrivano dall'indagine realizzata da Conferenza delle Regioni, Confindustria, Ance e Luiss sul «Perché in Italia le opere pubbliche sono ferme». Lo studio, presentato ieri nel corso di un evento on line, ha coinvolto 5.104 stazioni appaltanti e 217 operatori economici. «La sfiducia nel quadro normativo e soprattutto nella stabilità delle regole - ha sottolineato Bernardo Giorgio Mattarel-

la, ordinario di Diritto amministrativo alla Luiss, illustrando i dati - è una delle cause principali tra quelle citate soprattutto dai funzionari pubblici meno giovani». Come se «le norme sui contratti pubblici si preoccupassero più della forma che di raggiungere un risultato». I funzionari pubblici (Rup) additano la fase di aggiudicazione delle gare come la principale responsabile dei ritardi (58%). Anche per le imprese (37,3%) questa è un momento particolarmente critico. Gli operatori indicano però anche altri nodi. Per esempio la debolezza della progettazione (25,3%) e della programmazione (16,1%). Mentre vengono stranamente poco citati sia dalle Pa (14,7%) che dalle imprese (12%) i tanti ostacoli che pure sorgono a cantieri già aperti (fase esecutiva). Nessuno ha citato in negativo le decisioni politiche che stanno a monte delle opere. E che invece secondo la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli sono la causa principale dello stallò. Più di «burocrazia e eccesso di norme che pure rappresentano delle criticità». La ministra ha confermato la volontà ad andare avanti sulla qualificazione delle stazioni appaltanti (oggi circa 40mila) una volta superata l'emergenza legata al lavoro sul Recovery fund. E anche ad attuare il decreto Semplificazioni, piuttosto che mettere mano a nuovi interventi normativi, invocati invece dal governatore della Liguria (e vice presidente della Conferenza delle Regioni) Giovanni Toti, che ha evocato il rischio di realizzare «opere già vecchie» con le risorse europee.

Tema ripreso anche dal coordinatore della commissione Infrastrutture delle Regioni Fulvio Bonavitacola che ha puntato il dito contro il Dl Semplificazioni: «È lo zero assoluto, una banalità», ha attaccato. Un giudizio negativo condiviso anche dai costruttori preoccupati in particolare dagli effetti sul mercato. «Quel decreto

è la deregulation più totale - ha sottolineato il vicepresidente dell'Ance Edoardo Bianchi -. Viaggiamo al ritmo di uno sblocca cantieri l'anno ma tutte queste scorciatoie non hanno portato da nessuna parte» Per Bianchi bisogna combattere la «presunzione di colpevolezza che colpisce ingiustamente non solo le imprese ma anche gli amministratori pubblici che si occupano di appalti». Poter contare su un quadro regolatorio «chiaro, semplice e stabile», invece che su norme straordinarie è anche la richiesta che è arrivata da Confindustria per bocca di Stefan Pan.

La «stabilizzazione dell'impianto normativo», dopo gli anni della riforma continua, è anche il primo obiettivo da perseguire per il presidente dell'Anac Giuseppe Busia, che ha invitato il Governo a non concentrare l'attenzione solo sulle regole che governano le procedure di gara. «Non è questo l'elemento più critico - ha sottolineato Busia -. Piuttosto pesano i buchi nella fase di programmazione e progettazione che poi riverberano i loro effetti negativi durante la costruzione delle opere», rallentando i lavori. Allora perché il 58% dei Rup cita proprio la gara come fase più critica? «Perché - ha provato a rispondere il consigliere di Stato Giulio Veltri - la gara si svolge sotto i riflettori di giudici e avvocati e per questo rappresenta un problema per le amministrazioni, per dirigenti e funzionari. Li espone all'esterno nei confronti delle imprese, impegna la loro responsabilità erariale. Le vere criticità però si nascondono nelle fasi di progettazione ed esecuzione, quando i riflettori sono spenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Urbanistica In centro storico ristrutturazioni con permesso di costruire

Circolare ministeriale
consente che nelle
ristrutturazioni di edifici si

possa fare a meno della fedeltà
alla preesistenza.

Guglielmo Saporito — pag. 35

In centro ristrutturazioni solo con il permesso di costruire

LA CIRCOLARE DEL MIT

Nelle zone A la fedeltà allo stato preesistente è un obbligo

Non si applica la distanza di 10 metri quando la situazione è consolidata

Guglielmo Saporito

La circolare ministero delle Infrastrutture e Funzione pubblica del dicembre 2020 (si veda «Il Sole 24 Ore» del 3 dicembre) consente che nelle ristrutturazioni di edifici si possa fare a meno della fedeltà alla preesistenza, cioè rispetto alla situazione di partenza.

La circolare precisa peraltro che il principio non vale nelle zone A dei piani urbanistici (centri storici) e per gli edifici sottoposti a vincolo in base al Dlgs 42/2004: per questi interventi di ristrutturazione è necessario il rispetto di sagoma, sedime, prospetti, caratteristiche planivolumetriche e tipologiche e, soprattutto, uno specifico titolo edilizio (il permesso di costruire).

Stop alla Scia nei centri storici

Di fatto, ciò significa che i vari bonus non possono essere utilizzati per demolizioni e ricostruzioni nei centri storici, nelle zone assimilate e per gli edifici vincolati, se non in presenza di un permesso di costruire.

La stessa circolare richiama l'attenzione sulle distanze tra costruzioni, parametro che per circa 50 anni (dal Dm 1444 del 1968), ha congelato interventi radicali di demolizione,

costringendo a rispettare, nella successiva ricostruzione, ampie distanze di 10 metri rispetto ai vicini, incompatibili con il tessuto storico. Poiché il Dl 76/2020 introduce la possibilità di demolire e ricostruire rispettando le distanze legittimamente preesistenti, la circolare sottolinea con fermezza che nei centri storici, nelle zone A e per ambiti ed edifici di particolare pregio storico architettonico la possibilità di demolire e ricostruire non è libera come nelle altre zone ma è aggravata dalla necessità di specifici piani urbanistici di recupero o riqualificazione.

In altri termini, nei centri storici non sono ammessi singoli interventi "francobollo", relativi ad un unico edificio ma la demolizione e ricostruzione è ammessa solo se vi è uno strumento particolareggiato che individui in dettaglio masse e volumi, valutando l'intervento in un'adeguata scala di pianificazione.

Edificio «legittimo»

La circolare precisa (paragrafo 3) che nei centri storici e negli ambiti assimilati è possibile mantenere le distanze preesistenti «purché l'edificio originario fosse stato legittimamente realizzato»: la norma (articolo 2 bis, comma. 1 ter, del Dpr 380/2001) non riferisce tuttavia tale qualità ("legittimamente") all'edificio, bensì alla distanza, con una differenza essenziale. Infatti, un edificio potrebbe essere in tutto o parte non legittimo, ma ciononostante le distanze rispetto alle costruzioni vicine possono essere singolarmente "legittime", per esempio perché consolidate per il decorso di oltre un ventennio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Consumo suolo, Treviso prima in Veneto

Effetto Pedemontana, capannoni e sbancamenti. Il report dell'Ispra certifica la maglia nera per la nostra provincia nel 2019

TREVISO

Effetto Pedemontana, cave, capannoni, lottizzazioni e sbancamenti: nel 2019 vola ancora il consumo di suolo nella provincia di Treviso. I dati dell'ultimo rapporto nazionale elaborato dall'Ispra (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale), e del report su scala regionale curato dall'Arpav, assegnano alla Marca la maglia nera, in ambito nazionale, su questo delicato fronte di tutela dell'ambiente. L'invasione di cantieri, aree industriali, cave, lottizzazioni e nuovi vigneti non si ferma: gli effetti? Nel 2019 le percentuali maggiori di consumo di suolo in Italia si sono registrate a Treviso (+0,44%) e Padova (+0,24%).

Il primato, poco invidiabile, si pone in totale antitesi rispetto agli obiettivi europei che fissano, entro il 2050, il parametro di consumo netto di suolo pari a zero. Anziché rallentare bruscamente, qui si continua a primeggiare. Treviso lo fa in buona compagnia delle altre province venete: guardando infatti allo scenario nazionale la nostra regione, in termini assoluti, è la seconda dopo la Lombardia con 217.619 ettari di suolo consumato pari all'11,87% del territorio. I lombardi fanno meglio, si fa per dire, e raggiungono il 12,05%; terzo posto alla Campania con 10,30%.

Un altro (triste) primato emerge osservando il trend: in termini assoluti il Veneto è stata la regione dove nell'ultimo anno si è regi-

strato l'incremento maggiore, con 785 ettari di suolo "vergine" trasformato, di cui 182 sono nel territorio trevigiano. Un ulteriore indicatore che emerge dal rapporto Ispra, pubblicato a luglio, segnala che nella nostra regione per ogni "nuovo abitante" si sono consumati più di 10 mila metri quadrati: difficile spiegare questi indici di consumo del territorio come frutto della crescita demografica. Come inquadrare il "caso Treviso"? Facendo un ultimo confronto con le altre province ad alto consumo di suolo, Treviso è in settima posizione con una percentuale del 16,73% di spazi "artificiali" in rapporto alla superficie totale del territorio, sotto a Monza e Brianza (record assoluto con 40,56%), Napoli (33,89%), Milano (31,55%), Varese (20,93%), Trieste (20,60%) e Padova (18,55%). Nel determinare il balzo record della Marca su questo fronte, come sottolineato dal rapporto regionale dell'Arpav, hanno giocato un ruolo importante i cantieri della Pedemontana. Guardando nel dettaglio, comune per comune, le tabelle dell'Ispra, gli aumenti percentuali di suolo consumato maggiori, registrati nel 2019, coincidono con i territori interessati del tracciato della superstrada: Volpago del Montello (14,82 ettari in più, crescita del 2,2% rispetto al 2018), Giavera del Montello (+1,8%), Povegliano (+1,5%), Spresiano (+1,5%). Da sola la nuova

infrastruttura ha comportato un consumo di suolo (tra Vicenza e Treviso) di 573 ettari, di cui 30 registrati nel 2019.

La "Pedemontana" non è l'unica protagonista. Con l'ausilio di mappe, il rapporto Arpav evidenzia come i fattori che contribuiscono a determinare questo processo siano molteplici. Il record di Volpago, ad esempio, è dato dal combinato disposto "Pedemontana" (11,5 ha di cantieri, 1,8 ha per lo svincolo) e attività di cava (2,5 ha). Ai piani alti della graduatoria comunale troviamo anche Vittorio Veneto (14,2 ha) per effetto di "sistemazioni agrarie". Il rapporto Arpav evidenzia un maxi sbancamento, probabilmente legato all'impianto di un nuovo vigneto, di 99 mila metri quadrati. Chiamatelo: "effetto Prosecco". Poi ci sono i capannoni, vero feticcio estetico della "macroregione". Qui i tecnici dell'Agenzia regionale per l'ambiente fanno l'esempio di Castelfranco: nella frazione di Salvatorosa, da sola, la nuova sede di Imballi Spa, è andata ad occupare un'area di 70 mila metri quadrati, con 40 mila metri quadri di edificio. Il mondo del commercio, della grande distribuzione e lo sviluppo immobiliare di nuove lottizzazioni chiudono il quadro. «Il consumo di suolo, il degrado del territorio e la perdita delle funzioni dei nostri ecosistemi» scrive Stefano Laporta presidente Ispra nella sua nota introduttiva «continuano a un ritmo non sostenibile».—

MATTEO MARCON





Un cantiere della Pedemontana Veneta

VIABILITÀ

Terraglio Est Veneto Strade dice no alla rotonda

«La galleria è una soluzione impraticabile, farebbe costare l'opera 50 milioni». Parola di Silvano Vernizzi, direttore di Veneto Strade. CIPOLLA / PAGINA 25

«Terraglio Est senza galleria» Schiaffo alla Soprintendenza

Veneto Strade risponde picche: «Il costo dell'opera salirebbe da 20 a 50 milioni» Ma se Venezia boccherà il sottopasso previsto il cantiere rischia di non partire più

«La galleria è una soluzione impraticabile, farebbe costare l'opera 50 milioni». Silvano Vernizzi, direttore generale di Veneto Strade, non lascia margini sulla revisione del Terraglio Est. La Soprintendenza ha chiesto di riprendere in considerazione la galleria al posto del sottopasso, in quanto sarebbe meno impattante per le zone agricole e soprattutto per villa Candiani, bene tutelato.

La Soprintendenza ha chiarito che non esprimerà il proprio parere finché Veneto Strade non eseguirà un render del progetto del secondo tratto del tracciato – che andrà da Casier al Ca' Foncello – con la galleria, e un'analisi che rapporti le due soluzioni e i diversi impatti.

Non parliamo di dettagli: l'ente di tutela paesaggistica e archeologica con un "no" ha il potere di bloccare il completamento del Terraglio Est. Pertanto Veneto Strade dovrà convincere il soprintendente Fabrizio Magani che l'arteria non avrà un impatto eccessivo sui beni tutelati, che di alternative non ce ne sono.

«La galleria è un'ipotesi scartata per ragioni prima di tutto economiche», sostiene Vernizzi. «Il Terraglio Est così come progettato oggi costerà 20 milioni, con la galleria ne costerebbe 50. Imporla equivarrebbe a dire che l'opera non si fa. E

la galleria è un'infrastruttura che raramente viene realizzata in pianura. È molto diverso realizzarle rispetto alla montagna: richiede scavi profondi, interventi sulla falda; tutte operazioni che moltiplicano i costi», dice Vernizzi. Anche l'assessore ai Lavori pubblici Sandro Zampese è convinto dell'impraticabilità della galleria: «Era stata inserita nel progetto preliminare redatto all'epoca delle amministrazioni Gobbo e Gentilini. È evidente che la galleria ridurrebbe l'impatto, ma ha costi eccessivi. In questi mesi abbiamo ragionato sulle soluzioni praticabili, e le barriere fonoassorbenti richieste e le varie misure di mitigazione non sono piccole cose; renderanno il sottopasso quasi un tunnel. Abbattono in modo significativo gli aspetti critici dell'opera».

La comunicazione della Soprintendenza, il fronte formatosi tra associazioni, comitato e cittadini – assistiti da legali e tecnici – ha reso quella che alla vigilia era sembrata una procedura in discesa, una valutazione d'impatto ambientale oggi assai complicata. E proprio la lettera firmata dal soprintendente Fabrizio Magani ora mette in discussione la realizzazione stessa dell'opera, destinata a restare in bilico finché la Soprintendenza non scioglierà le riserve.

L'associazione Salvaguardia Ambiente Treviso e Casier non è stata certo convinta dalle controdeduzioni di Veneto Strade alle numerose osservazioni presentate. Dalla discarica, alle piste ciclabili di criticità ne restano molte, secondo l'associazione, ma soprattutto «i flussi di traffico non diminuiranno», sostiene, «Gli studi proposti a sostegno dell'utilità del Terraglio Est non li risolvono, semmai, li evidenziano. Nel progetto manca qualsiasi riferimento alle conseguenze sul traffico del quadrante Cittadella della Salute/via Venier/Put, tanto che – a quanto emerge da alcune dichiarazioni – Veneto Strade intende realizzare ora uno studio ad hoc. Ma come si fa ad arrivare a determinate conclusioni senza prima avere un quadro completo degli effetti che avrà sul territorio? E si è arrivati al paradosso che il nuovo iper di via Pindemonte ha aggravato il traffico sul Terraglio, quindi il Terraglio Est sarebbe ancora più indispensabile».

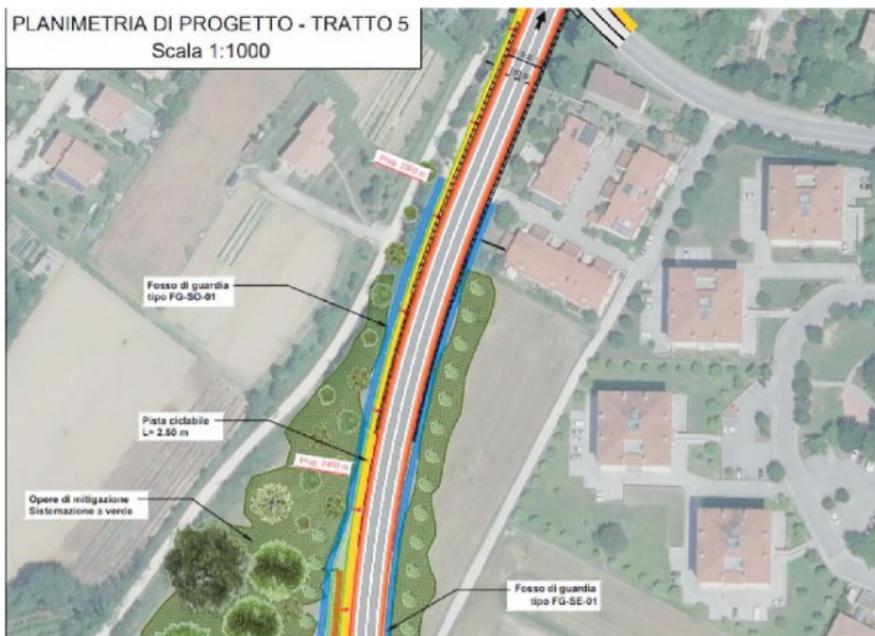
FEDERICO CIPOLLA



L'APPUNTAMENTO

Lunedì confronto on line sul Pums aperto ma limitato

Il Pums entra nella fase decisiva: quella della presentazione dei progetti e della discussione pubblica. Lunedì alle 20.30 si svolgerà, in modalità online, il prossimo incontro, coinvolgendo cittadini e stakeholder (necessario iscriversi sul sito del Comune). Stavolta il focus sarà sul progetto e sulle azioni concrete: verranno discussi il riassetto del trasporto pubblico, il piano generale del traffico, l'estensione delle Ztl, le nuove piste ciclabili, luoghi e percorsi sicuri a traffico pedonale agevolato. In merito ai progetti presentati verrà richiesto un giudizio da 1 a 10 su importanza e priorità, utilizzando una piattaforma di consultazione online. L'appuntamento è aperto a tutti i cittadini fino ad un numero massimo di 120 partecipanti. Ciascuno sarà chiamato a scegliere uno o più tavoli tematici a cui partecipare. —



L'attraversamento di Sant'Antonino da parte del tracciato del secondo tratto del Terraglio Est è l'elemento più ostico del dibattito sull'opera: oggi è previsto in trincea con sottopasso, ma la Soprintendenza e i cittadini riuniti in comitato vogliono un tunnel. A destra in alto un residente indica dove correrà il tracciato rispetto alle case, sotto il volantinaggio di protesta di alcuni residenti, sempre più preoccupati

Stop alle opere complementari ma avanti con il supermercato

Annulato l'accordo pubblico-privato tra Comune, Fior e Carron, non il progetto
La trasformazione d'uso dell'area è rimasta: ora si attende solamente l'asta

Davide Nordio / CASTELFRANCO

Nuovo supermercato tra viale Europa e Hotel Fior, annullato l'accordo pubblico-privato, ma non la realizzazione di un punto vendita di media grandezza, che invece rimane nelle competenze – e pure nelle intenzioni – di Fior Srl nel terreno già di sua proprietà, nel rispetto del piano regolatore. Ma occorrerà attendere l'esito dell'asta dell'area di proprietà comunale di 1.735 mq in via Regno Unito adiacente alla proprietà Fior, che si terrà il prossimo 23 dicembre, per capire se il progetto potrà compiersi con maggior comodità.

STOP SOLO ALLA MITIGAZIONE

La cancellazione dell'accordo pubblico-privato siglato dal Comune da una parte e da Fior srl e la Carron di San Zenone degli Ezzelini riguardava infatti la realizzazione di opere di "mitigazione" che sarebbero state necessarie una volta che il supermercato fosse diventato operativo, tra cui una rotonda su via dei Carpani e una bretella di collegamento con via Regno Unito, in riferimento alla sicurezza stradale. La richiesta di revoca e archiviazione fatta al Comune dall'abbinata

Fior/Carron riguarda infatti solo questo accordo. Come spiegano gli uffici municipali, se Fior srl decidesse di costruire un supermercato nell'area già attualmente di sua proprietà, ne avrebbe dunque il pieno diritto e sta quindi solo alle sue valutazioni procedere. E il piano regolatore in riferimento a quest'area dice che la cosa si può fare.

L'ESPLOSIONE DEL CASO

La questione del nuovo supermercato era esplosa nel giugno scorso in consiglio comunale quando era approdato all'attenzione dei consiglieri la trasformazione del lotto di via Regno Unito da area verde a area artigianale-commerciale. Un'operazione che avrebbe permesso al Comune di incassare di più in caso di messa all'incanto, già prevista nel piano delle alienazioni. Contrarie le opposizioni in riferimento all'eliminazione di un'area verde che avrebbe indubbiamente facilitato la realizzazione dell'ennesimo punto vendita (un supermercato di 2.400 mq) in un'area con già due centri commerciali: insomma, un'ulteriore colata di cemento e un altro colpo inferto al piccolo commercio, erano le accuse rivolte alla maggioranza guidata da Stefano Marcon, ten-

tando di far passare quasi sotto silenzio questa "variante" che in realtà avrebbe avvantaggiato una operazione puramente commerciale. Già, perché quei 1.735 mq sarebbero stati una manna se accoppiati alla proprietà Fior Srl, nel senso che avrebbe concesso più spazio di "disimpegno" per un supermercato, garantendo anche una uscita su via Regno Unito.

CHIESTI CHIARIMENTI

Vista la contrarietà a questa operazione da parte dell'opposizione di allora ma che vede alcuni consiglieri rieletti, sicuramente c'è da aspettarsi che da questo fronte vengano chiesti chiarimenti su tutta questa vicenda. E forse già oggi: in programma questa sera infatti c'è la prima riunione della commissione urbanistica, edilizia privata e scuole dopo le elezioni: l'ordine del giorno prevede l'insediamento dei componenti (Annalisa Battocchio, Stefano Pasqualotto e Brian Pasquetin per la maggioranza, Alessandro Boldo e Michele Garbui per la minoranza), l'elezione del presidente e un focus sulla situazione delle scuole a due mesi dall'inizio dell'anno scolastico e la seconda ondata della pandemia. Ma non si esclude che faccia capolino anche il tema del supermercato. —





Un cantiere della Carron, coinvolta nel progetto assieme all'albergatore Fior