

Rassegna del 30/12/2020

SCENARIO

30/12/2020	Arena	16	Parco ex Scalo merci "Nel 2024 diventa realtà"	Santi Enrico	1
30/12/2020	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8	Pediatria, l'allo di accusa «Grande quanto il Salone ma la chiamano palazzina»	D'Attino Davide	3
30/12/2020	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	10	Tribunale nell'ex carcere? È finita Assegnato l'appalto del Minorile	A. A.-N. C.	5
30/12/2020	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	10	Transazione piscine: 4 milioni di euro sbloccati, ma le opposizioni protestano	(A.A.-N.C.)	6
30/12/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Passa di mano il District Park - Passa di mano l'hub logistico del fu «Autodromo Veneto»	Favero Gianni	7
30/12/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	Il Mose funziona anche a metà Oggi chiusa solo la bocca di Lido	Zorzi Alberto	9
30/12/2020	Corriere delle Alpi	32	Via libera al piano triennale da oltre 99 milioni di euro	Segafreddo Alessandra	10
30/12/2020	Gazzettino Belluno	6	Il prefetto va a Prato: «Lascio un sistema viario fragile» - «Nuove strade, viabilità sotto stress»	De Donà Daniela	12
30/12/2020	Gazzettino Padova	12	Nuova Pediatria, esposto in Procura	Morbiate Luisa	15
30/12/2020	Gazzettino Pordenone	17	Fregonese seleziona costruttori per il super tunnel sottomarino	Piccin Mirella	17
30/12/2020	Gazzettino Treviso	5	Cna: «Il superbonus va prorogato»	...	19
30/12/2020	Gazzettino Treviso	8	Intervista a Mario Conte - Conte rilancia: «Nel 2021 stop al cemento e più verde» - Conte: «Nel 2021 stop al cemento»	Calia Paolo	20
30/12/2020	Gazzettino Venezia	8	Mose flessibile, così si "salva" anche il Porto	Brunetti Roberta	23
30/12/2020	Gazzettino Venezia	8	Grandi navi, critiche al Comitato	r.br.	25
30/12/2020	Gazzettino Venezia	10	Un milione per i lavori alla Gabelli	Mayer Lorenzo	26
30/12/2020	Gazzettino Venezia	14	«I sindaci rinnovino il patrimonio immobiliare»	...	27
30/12/2020	Gazzettino Venezia	16	Accordo per la pista ciclabile attesa da almeno trent'anni	De Gaspari Filippo	28
30/12/2020	Gazzettino Venezia	19	Pista ciclabile Il nuovo appalto entro primavera	Coppo Roberto	30
30/12/2020	Giornale di Vicenza	16	Tir e mezzi bloccati, chiusa la Pedemontana	Carollo Matteo	31
30/12/2020	Giornale di Vicenza The Week	27	Aperti 2 caselli e 12 chilometri	Carollo Matteo	33
30/12/2020	Giornale di Vicenza The Week	46	Da Bassano a Vicenza in 30 minuti	...	35
30/12/2020	Mattino Padova	23	Altro esposto in Procura contro la nuova Pediatria - Esposto in Procura sulla nuova Pediatria «Le regole calpestate dai poteri forti»	Ferretti Alice	36
30/12/2020	Mattino Padova	23	Costerà oltre 43 milioni di eur per i piccoli pazienti 155 posti	A.F.	38
30/12/2020	Nuova Venezia	20	«Ecobonus, serve piano per gli alloggi pubblici»	...	39
30/12/2020	Nuova Venezia	21	Mose, procedura di infrazione L'Ue ora chiede chiarimenti - Mose, Ue verso la procedura di infrazione	Vitucci Alberto	40
30/12/2020	Nuova Venezia	21	Dighe ancora su stamattina chiuso solo Lido	A.V.	42
30/12/2020	Nuova Venezia	21	«L'escavo dei canali navigabili è la priorità per le attività portuali»	...	43
30/12/2020	Nuova Venezia	23	Centro protonico, l'ex dg dovrà risarcire 1,8 milioni - Centro protonico, conto salato per Padoan L'ex direttore dovrà risarcire 1,8 milioni	Mion Carlo	44
30/12/2020	Nuova Venezia	26	Nuova pista ciclabile da sei milioni di euro lungo via Caltana	Bianchi Simone	46
30/12/2020	Nuova Venezia	29	Boom di abbandoni di scarti edilizi con i bonus fiscali	Monforte Giovanni	48
30/12/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	17	Brennero, nuovi stop per i Tir «Così l'Austria ci discrimina»	Sandre Riccardo	49
30/12/2020	Repubblica	3	Intervista a Roberto Gualtieri - "Svolta o perdiamo i fondi Ue" - Gualtieri "Sì, servono procedure veloci o perderemo i soldi"	Tito Claudio	50
30/12/2020	Repubblica	33	La nuova proroga del governo riapre lo scontro sugli sfratti	Livini Ettore	52
30/12/2020	Repubblica Napoli	6	Capri, abusi edilizi sui terreni del Comune: condannato ex sindaco	Gemma Alessio	54
30/12/2020	Repubblica Roma	7	Intervista ad Antonio Ciucci - Antonio Ciucci (Ance) "Per rilanciare Roma aggiustiamo le strade"	Autieri Daniele	55
30/12/2020	Voce di Rovigo	31	Mose in azione differenziata	...	56

L'ACCORDO. Presentata l'intesa tra Regione, Comune e Gruppo Ferrovie dello Stato per accelerare i tempi dell'opera

Parco all'ex Scalo merci

«Nel 2024 diventa realtà»

A gennaio il bando per individuare il partner economico. La superficie coperta sarà del 14%. «Ospiterà edifici funzionali e la nuova stazione»

Soddisfatto il sindaco Sboarina
«Questo è un altro risultato storico dopo la fusione tra Agsm e Aim»

Enrico Santi

«Fra quattro anni il sogno del Central park all'ex Scalo ferroviario sarà sicuramente una realtà, la notizia è questa». Il sindaco Federico Sboarina fa sapere di non trovare aggettivi «per esprimere orgoglio e soddisfazione» al termine della presentazione, a Palazzo Barbieri, dell'accordo tra Regione, Comune e Gruppo Ferrovie dello Stato per la riconversione dell'area di 450mila metri quadri dell'ex Scalo merci. In pratica, il Gruppo Ferrovie si impegna a indire, entro gennaio, un bando per individuare il partner economico che realizzi il masterplan del parco, e strutture connesse.

«Il bando», spiega Umberto Lebruto, ad di Fs Sistemi

Urbani Srl, collegato in videoconferenza da Roma, «avrà la durata di 120 giorni e il vincitore, che dovrà presentare un concept che faccia sintesi con le esigenze espresse dalla città e dalla Regione avrà diritto di prelazione sull'acquisto della aree». Lebruto parla di «tassello importante che nasce a valle del protocollo sottoscritto lo scorso 5 luglio sul piano di riqualificazione urbana che ha dimostrato di reggere dal punto di vista economico».

Alla presentazione dell'accordo, nella Sala Arazzi del municipio c'erano anche la vicepresidente della Regione Elisa De Berti, il vicesindaco Luca Zanotto e l'assessore all'urbanistica Ilaria Segala.

«Il Central park è un progetto strategico anche per la Regione e i veronesi ne potranno presto godere», assicura De Berti, che parla di un'operazione «che sta procedendo in parallelo con il completamento dell'alta velocità, opera che con il ministro De Micheli ha avuto un'accelerazione». All'ex Scalo, tra l'altro, sorgerà la nuova stazione «Porta Sud» per i treni veloci,

che sarà collegata al centro cittadino con una pista ciclopedonale.

«La soddisfazione è doppia» continua il sindaco, «perché di questo progetto di parla da anni e agli inizi del 2017 si prospettava un possibile inizio dell'iter, riguardante 250mila metri quadri, nel 2024, data che invece segnerà la fine dei lavori». Da parte sua, l'assessore Segala replica a Michele Bertucco e Giuseppe Campagnari, di Verona e Sinistra in Comune, secondo i quali le Ferrovie «avranno bisogno di almeno 100mila metri quadri, su un totale di 450 mila, solo per realizzare le opere immobiliari necessarie a finanziare lo smantellamento dello scalo ferroviario ed avviare la riconversione dell'area».

«La confusione», afferma l'assessore, «nasce sul concetto di metri calpestabili, ma per quanto riguarda la superficie coperta interesserà il 14 per cento dell'area: il 7 per cento per il nuovo hub intermodale e il 7 per cento di edifici funzionali al parco, con 8.000 metri quadri di commerciale. Quindi l'86 per cento sarà a verde». ●





L'area dell'ex Scalo merci ferroviario che sarà trasformata in un grande parco urbano

Pediatria, l'atto di accusa «Grande quanto il Salone ma la chiamano palazzina»

Presentato in procura l'esposto degli oppositori al progetto

Le carte inviate in tribunale

Nel documento si ipotizzano i reati di abuso d'ufficio e falso. «Diffusi rendering ingannevoli. L'edificio avrà un impatto devastante»

Urbanistica

PADOVA «I promotori di quest'opera sciagurata, nel tentativo di indorare la pillola, continuano ad adoperare il termine palazzina. Ma in realtà, si tratta di un enorme edificio alto 40 metri e con un fronte lungo 95. Ossia più o meno le stesse dimensioni del Palazzo della Ragione...». L'ex onorevole Luisa Calimani, già assessore alla Casa in Comune a Padova all'epoca della prima giunta Zanonato, è un fiume in piena nel presentare l'esposto che ieri, assieme ad altri undici firmatari (tra cui spicca il nome della presidente dell'Ordine degli Architetti, Giovanna Osti), ha depositato in procura, ipotizzando i reati di abuso d'ufficio e falso in atto pubblico nell'iter amministrativo che, ad agosto scorso, ha portato all'approvazione del progetto definitivo della nuova Pediatria da realizzare nell'ala est dell'ospedale di via Giustiniani. Un iter che, secondo Calimani e colleghi, «è viziato da un fitto elenco di forzature e atti illegittimi, a

partire dall'attestato di compatibilità urbanistica rilasciato dal Comune a marzo 2017, cioè proprio all'inizio della procedura di cui stiamo parlando». Gli autori della denuncia presentata al quarto piano del tribunale di via Tommaseo (oltre a Calimani e Osti, ci sono pure Vittorio Spigai, Camillo Bianchi, Renzo Fontana, Enzo Siviero, Lorenzo Cabrelle, Veronica Bertollo, Marzia Banci, Alessandro Angrilli, Nicola Lovisatti e Patrizio Giulini) ritengono sostanzialmente che il via libera alla costruzione della nuova Pediatria sia stato concesso «col mancato rispetto delle normative urbanistiche vigenti nell'area». Anche se, come certificato quattro mesi fa dal soprintendente Fabrizio Magani, l'edificio progettato dall'architetto Maurizio Striolo si attiene a entrambi i vincoli posti dalle stesse Belle Arti. Ovvero il mantenimento di una distanza di almeno 25 e 10 metri rispettivamente dalle mura cinquecentesche e dal canale «tombinato» San Massimo.

«I rendering dell'opera diffusi dall'Azienda Ospedaliera - sostengono i firmatari del-

l'esposto - sono quantomeno ingannevoli, perché non mostrano il reale e devastante impatto che un fabbricato di tal genere avrà non solo sul complesso ospedaliero, ma pure sull'intero centro storico di Padova». I reati ipotizzati, che ora la magistratura dovrà accertare o meno, sono appunto quelli di abuso d'ufficio e falso in atto pubblico. «A nostro avviso - rincarano Calimani e colleghi - si può ragionevolmente parlare di dolo. Nel senso che chi ha compiuto quelle forzature e firmato quegli atti illegittimi era pienamente consapevole del fatto che stava agendo contro le regole». Insomma, un insieme di accuse molto gravi che, se confermate, potrebbero sconvolgere la realizzazione della nuova Pediatria, già finanziata dalla Regione con oltre 60 milioni di euro. Un'opera che, procura permettendo, dovrebbe essere composta da otto piani per una superficie totale di quasi 20 mila metri quadri con dentro 155 posti letto, destinati a raddoppiare fino a 310 con quelli per i familiari dei bambini ricoverati.

Davide D'Attino

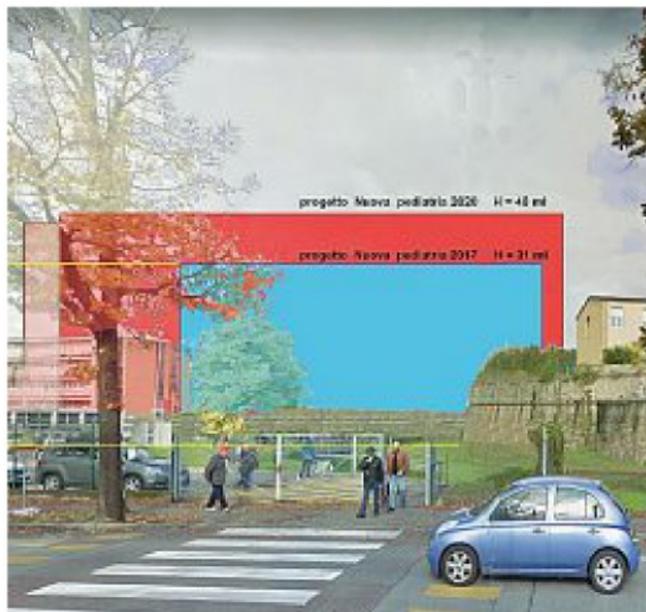
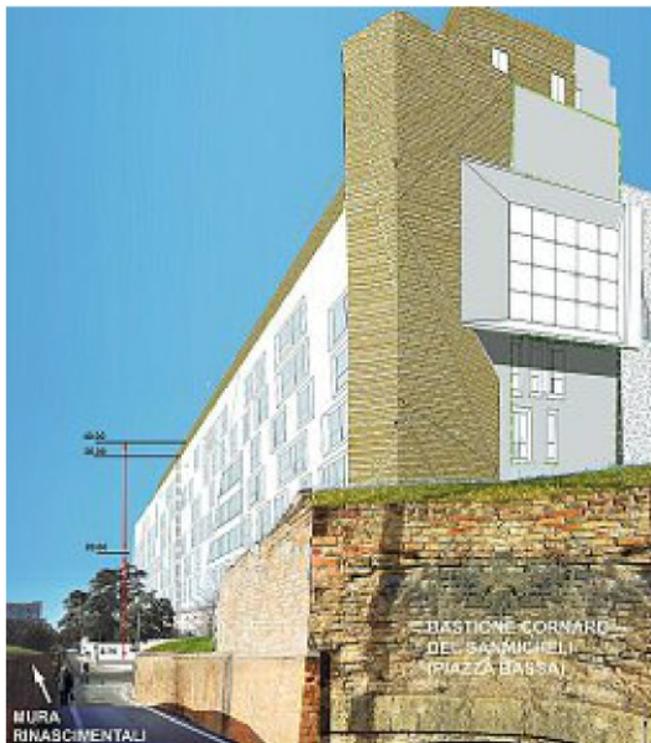
© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'opera

● Il 21 agosto scorso la Conferenza dei servizi ha approvato in via definitiva il progetto per la nuova Pediatria, dentro il polo ospedaliero di via Giustiniani

● La struttura, finanziata dalla Regione con 60 milioni, potrà ospitare fino a 155 piccoli pazienti



Contro-rendering

I disegni presentati ieri dai firmatari dell'esposto. A fianco, si vuole mostrare la vicinanza «reale» (a loro dire) dell'edificio alle mura storiche. Sopra, il presunto impatto visivo del prospetto (area segnata in rosso)

Tribunale nell'ex carcere? È finita Assegnato l'appalto del Minorile

Vince gruppo edile molisano. Oggi il summit col ministero

ROVIGO «Game over» per l'allargamento del Tribunale all'ex Casa circondariale in via Verdi, entrata in funzione nel 1933 e dismessa nel 2016. L'altro ieri il ministero per le Infrastrutture, con decreto, ha aggiudicato l'appalto per la realizzazione a Rovigo del carcere minorile per il Triveneto (oggi a Treviso) all'associazione temporanea di imprese (Ati) «Nidaco costruzioni Srl- Ici Impresa costruzioni industriali Spa».

L'Ati, che ha sede nel comune molisano di Venafro (Isernia), si è aggiudicata l'appalto offrendo un ribasso del 21,05% per un importo finale di 8.615.276 euro. Il bando di gara per trasformare in istituto penale per i minori i circa due ettari occupati dall'ex carcere era da 11,2 milioni.

La notizia alla vigilia dell'incontro odierno, organizzato in videoconferenza dal ministero della Giustizia, per parlare del futuro Tribunale cittadino. Oltre al Demanio regionale, cui la struttura è affidata, invitati il sindaco rodigino Edoardo Gaffeo, il procuratore capo Carmelo Ruberto, il prefetto Maddalena De Luca e il presidente del Tribunale di Rovigo, Angelo Risi per discutere «della migliore soluzione alla questione» che si trascina ormai da anni, senza però ipotesi alternative a via Verdi al momento ufficialmente sul tavolo.

La riunione potrebbe essere anche occasione per chiarire chi abbia deciso d'individuare l'area come sede adatta a un nuovo carcere minorile dato che, come segnalato dal Comitato per il mantenimento del Tribunale in centro storico, il bando dei lavori è stato pubblicato dal ministero delle Infrastrutture, che si occupa dei lavori su tutti i beni demaniali, mentre al dicastero della Giustizia «non risulta documentazione in merito alla successiva destinazione della struttura».

A. A. - N. C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ok in consiglio comunale

Transazione piscine: 4 milioni di euro sbloccati, ma le opposizioni protestano

ROVIGO Crac «Veneto Nuoto», il consiglio comunale dà via libera allo sblocco di 5,6 milioni dei 9,3 milioni di euro del Fondo-contenzioso per onorare il concordato con Banca Bper. All'operazione 22 voti sì (la maggioranza più Antonio Rossini) e 10 astensioni ossia il resto delle minoranze che contestano una gestione opaca, con la secretazione degli atti. «Una decisione di questa portata — sostiene Michele Aretusini, Lega — doveva maturare nella massima condivisione».

Silvia Menon più che felicitarsi per lo sblocco di circa 4 milioni per opere pubbliche, si rammarica per i soldi spesi. «Il Comune non vince nulla — sottolinea la presidente della Lista Menon — ha scelto di pagare e pagherà, come minimo 4,6 milioni, oltre a un milione sospeso per contenziosi. Soldi persi per errori di 15 anni fa». Dalla maggioranza Matteo Masin critica l'astensione del centrodestra, pensando all'amministrazione Bergamin. «Si poteva e si doveva risolvere molto prima: se si fosse dato seguito alla soluzione lasciataci dal commissario straordinario, la cifra da pagare sarebbe stata sui 3,5 milioni di euro».

Sempre ieri il Consiglio ha votato all'unanimità l'emendamento proposto dalla Lista Menon sul canone di concessione del suolo pubblico (ex Tosap). Alle esenzioni già previste per la cultura si aggiungeranno quelle per eventi di sport, solidarietà, tutela ambientale.

(A.A.-N.C.) © RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ECONOMIA

Passa di mano
il District Parkdi **Gianni Favero**

Passa da Serenissima a Prelios Sgr la gestione del Fondo Logistica che gestisce il District Park. a pagina 11

Passa di mano l'hub logistico del fu «Autodromo Veneto»

Prelios rileva da Serenissima il District Park: «Investiremo 150 milioni»

Le superfici

Un'area da 1 milione di metri quadrati dove è possibile edificare per oltre 400 mila

VERONA Passa da Serenissima alla milanese Prelios Sgr la gestione del Fondo Logistica, soggetto a cui si riferisce un'imponente area da un milione di metri quadrati a Vigasio, denominata District Park e dislocata lungo l'autostrada del Brennero, sui quali è già autorizzata la costruzione di strutture per una superficie commerciale lorda superiore ai 400 mila metri quadrati.

Si tratta di uno spazio che sarà per la massima parte destinato alla logistica, settore oggi di grandissimo interesse nell'ambito degli investimenti immobiliari (anche grazie all'accelerazione dell'e-commerce indotta dalla pandemia), e che rappresenterà perciò la «seconda vita» dei 450 ettari compresi fra i comuni di Vigasio e Trevenzuolo, vent'anni fa immaginati con una destinazione del tutto diversa. Qui, infatti, avrebbe dovuto sorgere la «Motorcity» veneta, opera faraonica da un miliardo e mezzo di euro sponsorizzata dall'allora presidente della Regione, Giancarlo Galan, e mai decollata. La compagine imprenditoriale costituita per trasformare il progetto in realtà, riunita nella Società Autodromo del Veneto (fra l'altro partecipata al 7,8% direttamente dalla finanziaria regionale Veneto Sviluppo), fu liquidata due anni

fa ma gli enormi spazi, collocati a ridosso del crocevia fra l'Autobrennero e la A4, non hanno perso la loro attrattiva, al punto da richiamare insediamenti logistici della casa giapponese Honda e del colosso alimentare tedesco Lidl, che vi ha posizionato un importante nodo della catena del freddo. L'azienda giapponese, invece, aveva già scelto di investire nell'area di Vigasio per i magazzini dei pezzi di ricambio per auto e moto, dato che nella vicina Colognola ai Colli è attivo l'Honda Motor Europe Logistics.

«Il Fondo Logistica – spiega Alessandro Busci, direttore dell'area fondi di Prelios – raccoglie oggi un'ampia platea di operatori istituzionali e professionali, per la maggior parte di origine bancaria e assicurativa, fondi pensione in testa, e vale 80 milioni. Noi prevediamo di investire altri 150 in fasi successive, e siamo anche ben disposti a contribuire alla realizzazione di un nuovo casello autostradale, già previsto dagli strumenti urbanistici a 200 metri dall'area, mentre la porta più vicina alla A22 è adesso quella di Nogarole Rocca, a 6 chilometri. Ci è stato proposto di subentrare a Serenissima essenzialmente per i nostri maggiori contatti con potenziali investitori istituzionali».

Lo scenario della logistica esprime oggi uno fra i trend più interessanti, data la carenza di offerta rispetto alla possibile domanda, includendo fra i potenziali clienti realtà che vanno dal colosso Ama-

zon a insegne legate soprattutto al commercio elettronico e all'alimentare. L'area oggetto dell'operazione, peraltro, è vicina ad altri due importanti centri logistici già esistenti, a Nogarole Rocca e Oppeano.

L'ingresso di Prelios in Fondo Logistica, fa presente l'amministratore delegato, Patrick Del Bigio, «consolida la nostra leadership tra le principali società di gestione del risparmio immobiliare operanti in Italia, in particolare nel settore logistico, comparto che sta registrando importanti risultati in termini di investimenti e di richiesta di nuovi spazi, in linea con gli standard imposti dalle continue evoluzioni in ambito commerciale».

«Ci aspettiamo, in particolare – aggiunge ancora Busci – richieste dall'area tedesco-austriaca. Non siamo ancora al livello del segmento uffici ma sono sempre di più i soggetti che cercano opportunità di investimento in immobili di "grado A", cioè dotati di una certa altezza minima, sostenibili dal punto di vista energetico e nei quali, in senso generale, sia anche piacevole lavo-



rare. Strutture, in buona sostanza, che si differenziano dai capannoni standard, di cui il Veneto è pieno».

La fase di commercializzazione intanto è già partita ed è stata affidata alla multinazionale Cushman & Wakefield, mentre i primi lavori per la realizzazione degli edifici e delle opere stradali e di servizio sono previsti entro la prossima primavera.

Gianni Favero

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Come sarà L'area logistica del District Park lungo l'autostrada del Brennero

Il Mose funziona anche a metà Oggi chiusa solo la bocca di Lido

Test con maree medie. Ossola consulente di Spitz. Vanin (M5s): alzare a 110, non 130

VENEZIA L'hanno studiato per anni con complessi calcoli matematici, ma le alte maree a raffica di questi primi tre mesi di vita hanno costretto i tecnici a confrontarsi fin da subito con la realtà. Che, forse, è più facile dei modelli al pc. In presenza di acque alte non eccessive, il Mose può essere usato anche in maniera modulare, ovvero chiudendo solo alcune bocche di porto. E' stato fatto lunedì, quando - come già nel famoso weekend lungo dal 4 al 6 dicembre - alle 14 è stata riaperta solo Malamocco per far entrare sei navi, richiudendola alle 19; ieri, dopo l'abbattimento dell'intero sistema a mezzanotte, alle 5 sono salite solo Lido e Chioggia, lasciando dunque operativo il traffico portuale, che è stato regolare; oggi invece il test sarà quello di chiudere solamente le due schiere di Treporti e San Nicolò al Lido, in presenza di una previsione di marea di 115 centimetri alle 11.

«Le dighe saranno alzate in anticipo, intorno alle 4 di mattina, ma le squadre delle altre bocche saranno sempre pronte a sollevare nel caso di comportamenti anomali della marea», spiega Francesco Ossola, ormai ex commissario del Consorzio Venezia Nuova, che però ancora dirige le operazioni in *control room*. Come lunedì sera, quando a un certo punto la marea stava salendo (ma poi si sarebbe fermata a 102) e si è deciso di rialzare Malamocco. Ieri invece, nonostante la barriera mediana della laguna sia rimasta sempre aperta, in mare l'acqua è arrivata a 96 centimetri, toccando quota 71 a Punta della Salute. «E' una giornata buona per sperimentare, anche se bisogna evitare di generalizzare in questa fase», dice il provveditore Cinzia Zincone.

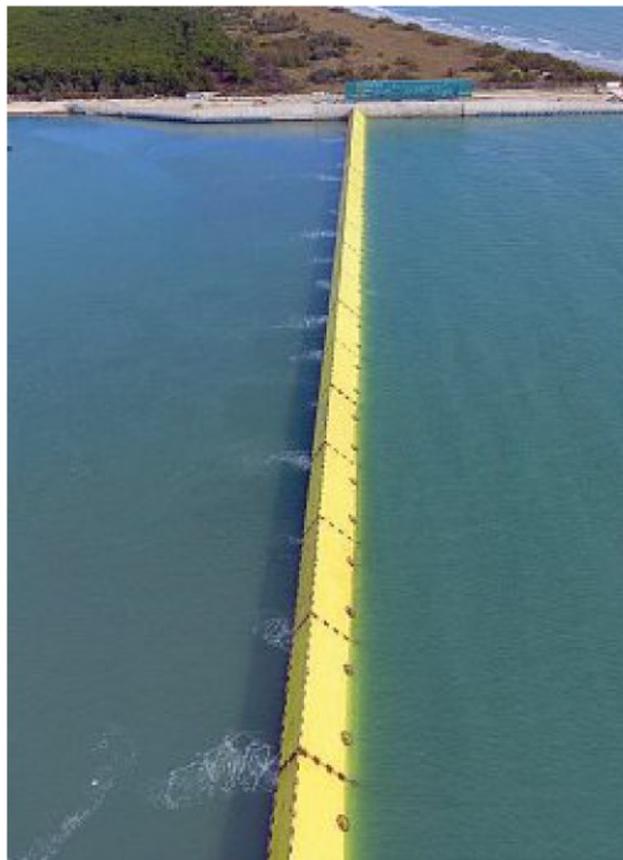
«Si tratta di prove sul campo molto importanti», concorda l'ammiraglio Piero Pellizzari, che guida la Capitaneria di Porto. «Bene un test che tenga aperta anche Chioggia, perché non dimentichiamo che tra ieri e oggi (ieri e l'altro ieri, ndr) lo scalo è rimasto chiuso a lungo e pescatori e navi commerciali non sono potuti uscire - osserva Alessandro Santi, presidente nazionale di Federagenti - Tanto più che Chioggia, con il baby Mose, è protetta fino a 130, mentre ieri è stata chiusa con 96».

Qualcuno ha messo in guardia dalle possibili correnti legate a queste chiusure parziali, ma Ossola taglia corto. «Per ora i dati che abbiamo registrato dicono che sono ininfluenti». Il professore del Politecnico di Torino è nel mirino dei lavoratori del Cyn, che hanno chiesto espressamente che non sia riconfermato: il supercommissario Elisabetta Spitz ha chiesto invece al nuovo liquidatore Massimo Miani di dargli una consulenza da direttore tecnico e ieri i tre si sono visti all'Arsenale. Una delle soluzioni per uscire dall'impasse potrebbe essere quella di un incarico nella struttura di Spitz.

Intanto la senatrice M5s Orietta Vanin torna all'attacco sulla decisione di alzare il Mose - in questa fase sperimentale - solo con previsioni sopra i 130 centimetri, a differenza dei 110 stabiliti dal Comitato. «La mancata attivazione a 110 centimetri si potrebbe configurare come danno erariale, per il mancato utilizzo di uno strumento di protezione», scrive Vanin in un'interrogazione in cui chiede al ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli di modificare la decisione.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dal drone

Le barriere chiuse del Mose viste dall'alto (foto Vision)



LAVORI PUBBLICI

Via libera al piano triennale da oltre 99 milioni di euro

La riqualificazione dell'ex stazione è al centro degli investimenti per il 2021
Critica la minoranza: «Sono anni che ne discutiamo ed è ancora sulla carta»

L'assessore Gaffarini ha annunciato il sì della prima conferenza dei servizi

Alessandra Segafreddo

/CORTINA

Ammonterà a 99 milioni e mezzo euro il piano triennale delle opere pubbliche approvato, con il voto contrario della minoranza, lunedì in consiglio comunale.

Per il 2021 sono previste su Cortina opere per 92 milioni 273.403 euro, per il 2022 interventi per altri 3 milioni 627.643 euro e per il 2023 opere per 3 milioni 617 mila euro. Il documento riporta gli interventi che saranno finanziati dal Comune anche tramite alienazioni di alcuni appartamenti, ma anche con i Fondi di confine e con il partenariato pubblico-privato siglato per la zona dell'ex stazione. È proprio questo il progetto più consistente del 2021 che ammonterà ad un investimento privato di 77 milioni 101.356 euro.

«È un piano molto ben strutturato», commenta il sindaco Gianpietro Ghedina, che segue il referato alle Opere pubbliche, «che prevede numerosi investimenti sul territorio. Le cifre più elevate sono inerenti

la riqualificazione della stazione con 77 milioni di euro di interventi di privati e la creazione di un piano interrato del parcheggio in Largo Poste per 7 milioni e mezzo di euro che investiremo dall'avanzo di amministrazione. Solo queste due opere ammontano a circa 84 milioni di euro. Poi abbiamo altre importanti risorse, poco meno di 10 milioni di euro, per le altre opere».

L'anno prossimo tre milioni e mezzo di euro saranno investiti per il curling center: saranno create tre piste per il curling al di sotto della piastra esterna dello stadio Olimpico e si interverrà con una riqualificazione delle aree dedicate ai magazzini dello stadio. Questo progetto sarà finanziato in parte dai Fondi di confine e in parte vendendo un appartamento a Grava di Sopra, nel condominio San Martin, ampio 97 metri quadrati, valutato 800 mila euro, che sarà messo all'asta a breve.

Nel 2021 con 800 mila euro sarà sistemato il ponte di Sopiaves e 400 mila euro saranno investiti nel cimitero per un lavoro di manutenzione e conservazione del luogo. Sono infine inseriti 2 milioni 403 mila euro per la piscina, per la parte dedicata alla spa da mille me-

tri quadrati e che verrà fatta l'anno prossimo. La parte restante del progetto, da circa 10 milioni di euro, era inserita nel triennale precedente.

Critici i consiglieri di opposizione. «Questo sembra un libro dei sogni che si rincorre», dice il capogruppo di minoranza Giorgio Da Rin, «sono sei o sette volte che portiamo in consiglio il progetto della stazione che sembrava fosse urgentissimo e pronto per i Mondiali. Oggi è ancora sulla carta. Tanti progetti sono poi finanziati con alienazioni che non si sa se andranno in porto».

Non ha voluto dare date per l'avvio del cantiere in stazione l'assessore all'Urbanistica Benedetto Gaffarini. «Per la stazione si è conclusa favorevolmente la conferenza di servizi preliminare», dice, «ora è partita la procedura Vas e poi ci sarà la conferenza decisoria. Non mi sento di dare tempi che poi vengono sforati, ma ci lavoriamo da 3 anni e mezzo con attenzione».

«La stazione come la riqualificazione dell'ospedale», chiosa Ghedina, «sono progetti importanti che dovevano essere pronti per i Mondiali, lo saranno dopo, ma rappresentano un lascito enorme per il paese. Procedono lentamente, ma procedono». —



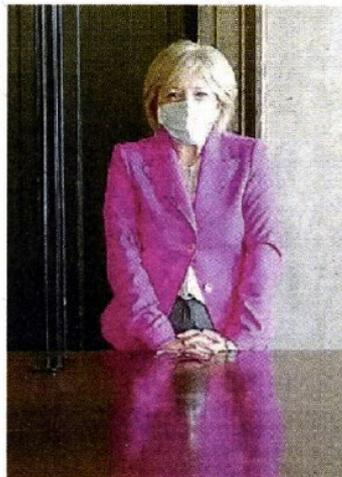


La zona della stazione delle corriere di Cortina

Il prefetto va a Prato: «Lascio un sistema viario fragile»

Da oggi sarà il prefetto di Prato e al suo posto questa mattina arriverà a Palazzo dei Rettori l'ex questore di Milano Sergio Bracco. Per Adriana Cogode è un addio al capoluogo delle Dolomiti a soli 13 mesi dall'insediamento per arrivare nella terra toscana. Nei saluti di commiato ieri Cogode ha puntato il dito, tra le altre cose, sulle criticità del sistema viario che, anche in questi giorni di grandi nevicate, dimostra tutta la sua fragilità. Parole di grande apprezzamento per i sindaci vere vedette del territorio, i volontari e le forze dell'ordine tutela della legalità ma versi fari per i cittadini.

De Donà a pagina VI



IL PREFETTO Adriana Cogode

«Nuove strade, viabilità sotto stress»

►Nel suo saluto alla terra bellunese, il prefetto Adriana Cogode, oggi a Prato, ha puntato il dito sulle difficoltà nei collegamenti

►Tra gli auspici dell'ex inquilina di Palazzo dei Rettori c'è la necessità di dare ai giovani la possibilità di restare

**«SIA NELL'EMERGENZA
COVID CHE NEI MOMENTI
CARATTERIZZATI
DAL MALTEMPO
HO TROVATO VALIDI
PROFESSIONISTI»**

**«FORZE DELL'ORDINE
CON GRANDI CAPACITÀ
INVESTIGATIVE CHE
SANNO CAPIRE
LE REALI NECESSITÀ
DEI CITTADINI»**

IL SALUTO

«Abbiate ancor maggior coraggio di quello che avete espresso nel tenere la barra dritta e nel sostenere il senso di appartenenza. La vostra sfida, ora, sta nel rendere la bellezza di questa terra un'opportunità di lavoro per i giovani». Un addio alla terra bellunese in sobrietà per Adriana Cogode, con l'eleganza che le è propria. Da oggi non è più il prefetto di Belluno. Nel salone che occhieggia il campanile del Duomo il saluto ai bellunesi è cordiale, velato, forse, dal rammarico di non poter finire di girare pagine da lei aperte in questi 13 mesi: «Certo un anno può essere breve, ma rimane l'intensità delle cose fatte e di cui si lascia traccia - sono le sue parole - sono convinta che chi subentrerà saprà darne continuità. Certo mi è difficile allontanarmi da Belluno, anche se fa parte del ruolo sperimentare con entusiasmo luoghi diversi».

IL CAMBIO

Staffetta veloce, quindi, a Palazzo dei Rettori: ieri, dopo i saluti, Adriana Cogode ha lasciato Belluno in direzione Prato. Stamattina si insedia il suo successore, Sergio Bracco: napoletano d'origine, questore di Milano, esperto nel trovare i fili nascosti, da tranciare, delle infiltrazioni mafiose. Un avvicendamento senza il vuoto di potere di neppure 24 ore: «Va collegato anche a questioni burocratiche e amministrative di fine anno, per dare continuità ad iniziative avviate» è la precisazione di Andrea Celsi, capo di Gabinetto.

SCUOLE E TRASPORTI

All'orizzonte, certo, vi sono varie questioni riferibili a Mondiali di sci e Olimpiadi. Ma è l'impellente a preoccupare nel reperimento di soluzioni: «Il 7 gennaio riapriranno i cancelli delle scuole superiori e il tavolo di coordinamento, per la pianificazione del trasporto scolastico, è in carico alla Prefettura», ricorda Adriana Cogode. Non è questa l'unica eredità lasciata a Sergio Bracco: «Questa è una

provincia sotto stress a livello di viabilità, che va garantita anche in questi giorni con il "piano neve", nell'ottica della sicurezza stradale».

BELLUNESI "RESISTENTI"

Una carrellata, quindi, su pregi, e non, dei bellunesi: «Sono rimasta sorpresa dalla capacità di resistere davanti alle difficoltà, dal senso civico presente sempre, dalla efficienza messa in mostra. Penso, in modo particolare, al contesto sanitario messo come non mai a dura prova in questi mesi. Gli operatori del mondo sanitario hanno saputo fronteggiare quotidianamente gli imprevisti e l'emergenza che ogni giorno si presentava come nuova».



REPRESSIONE E ASSISTENZA

Adriana Cogode, ieri dal salone di Palazzo dei Rettori, non ha lesinato complimenti a tutte le Forze di Polizia, partendo dai due suoi cardini, sicurezza e tutela della legalità: «Qui ho trovato eccellenti professionisti che hanno usato la chiave di lettura moderna, quella che devono avere oggi le forze dell'ordine, cioè contrastare la criminalità ma con la vicinanza ai cittadini. Non hanno avuto solo funzione repressiva, sapendo cogliere le

esigenze della popolazione in termini di assistenza, reinventandosi, al tempo della pandemia, un nuovo modo di garantire la sicurezza». Adriana Cogode, infine, ha sottolineato l'alta professionalità di chi - Vigili del fuoco, Soccorso alpino, Protezione Civile - si confronta con il sistema complesso di una terra in cui emerge spesso la difficoltà nelle comunicazioni: «Ma dove chiunque in difficoltà è stato assistito».

Daniela De Donà

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il successore

Da questore di Milano ai Mondiali di sci 2021

Sergio Bracco, una carriera in polizia per lui: prima questore ad Avellino, poi a Genova e da marzo 2019 a Milano.

Sessant'anni e una propensione ad occuparsi delle questioni concrete. Ma anche in questo caso, il suo arrivo alla vigilia dei Mondiali di Cortina 2021 e dei recenti provvedimenti antimafia presi proprio dalla prefettura non è certo una coincidenza. Bracco esperto di ordine pubblico e protezione civile e valido investigatore.



UN MOMENTO DI FESTA quando il prefetto Adriana Cogode ricevette in dono dai vigili del fuoco una mascherina personalizzata all'inaugurazione della nuova caserma

Nuova Pediatria, esposto in Procura

► Professionisti e associazioni ipotizzano gravi irregolarità ► «Chiediamo la verifica dei profili urbanistici e dei vincoli nell'iter amministrativo della moderna struttura progettata ambientali e paesaggistici che tutelano la cinta muraria»

LA DENUNCIA

PADOVA Un esposto alla Procura della Repubblica, nel quale si ipotizzano gravi irregolarità nell'iter della nuova Pediatria che sorgerà a ridosso delle mura cinquecentesche, affinché siano accertate eventuali responsabilità, è stato presentato da 12 fra cittadini e rappresentanti di associazioni. Tra i firmatari Luisa Calimani (Città Amica), Lorenzo Cabrelle (Legambiente), Vittorio Spigai, architetto, e Veronica Bertollo (Incivili Padova). «Tre i valori su cui si fonda l'esposto: il rispetto per le mura, il rispetto per i bambini ma, soprattutto il rispetto della legalità, fondamento dello stato di diritto - esordisce Calimani - un aspetto gravissimo è il non rispetto delle regole. In questo periodo di Covid in cui tutti i cittadini vengono invitati a rispettare le regole, queste che loro stessi si sono dati vengono calpestate dalle istituzioni che si ritengono così arroganti da ritenersi superiori alle norme. Sul diritto si basa la democrazia».

I RILIEVI

«L'esposto pone in particolare tre temi su cui ci preme sollecitare una verifica dell'autorità giudiziaria: le forzature che hanno caratterizzato i procedimen-

ti amministrativi, i profili urbanistici dell'operazione, le decisioni assunte sia in relazione ai vincoli storico-artistico e paesaggistico che tutelano la cinta muraria e l'area ad essa adiacente, sia in relazione al "Parco delle Mura" e alla necessaria continuità del parco stesso come contenimento del centro storico, secondo i progetti, già in corso, da parte del Comune». Nel documento si ricorda l'intesa siglata fra Regione e Comune nel 2017 per il nuovo polo della salute che prevede parte di Pediatria a Padova Est e parte nel nuovo edificio sulle ceneri del vecchio in via Giustiniani al quale sono seguiti ulteriori accordi. I firmatari rilevano, tra l'altro, che il progetto dell'edificio reso pubblico in prima istanza è difforme dall'ultimo che vede un raddoppio della cubatura: nuova pediatria sarà un edificio alto 40 metri e con un fronte di 95. «I bambini che saranno ricoverati, invece di avere un ambiente immerso nel verde saranno soffocati dallo smog e dal cemento - osserva Calimani - l'edificio dovrebbe sorgere su un sedime esterno all'area soggetta a vincolo paesaggistico, ma con essa immediatamente confinante ed invece l'area scoperta di pertinenza dell'edificio oggetto anch'essa di progettazione ricade

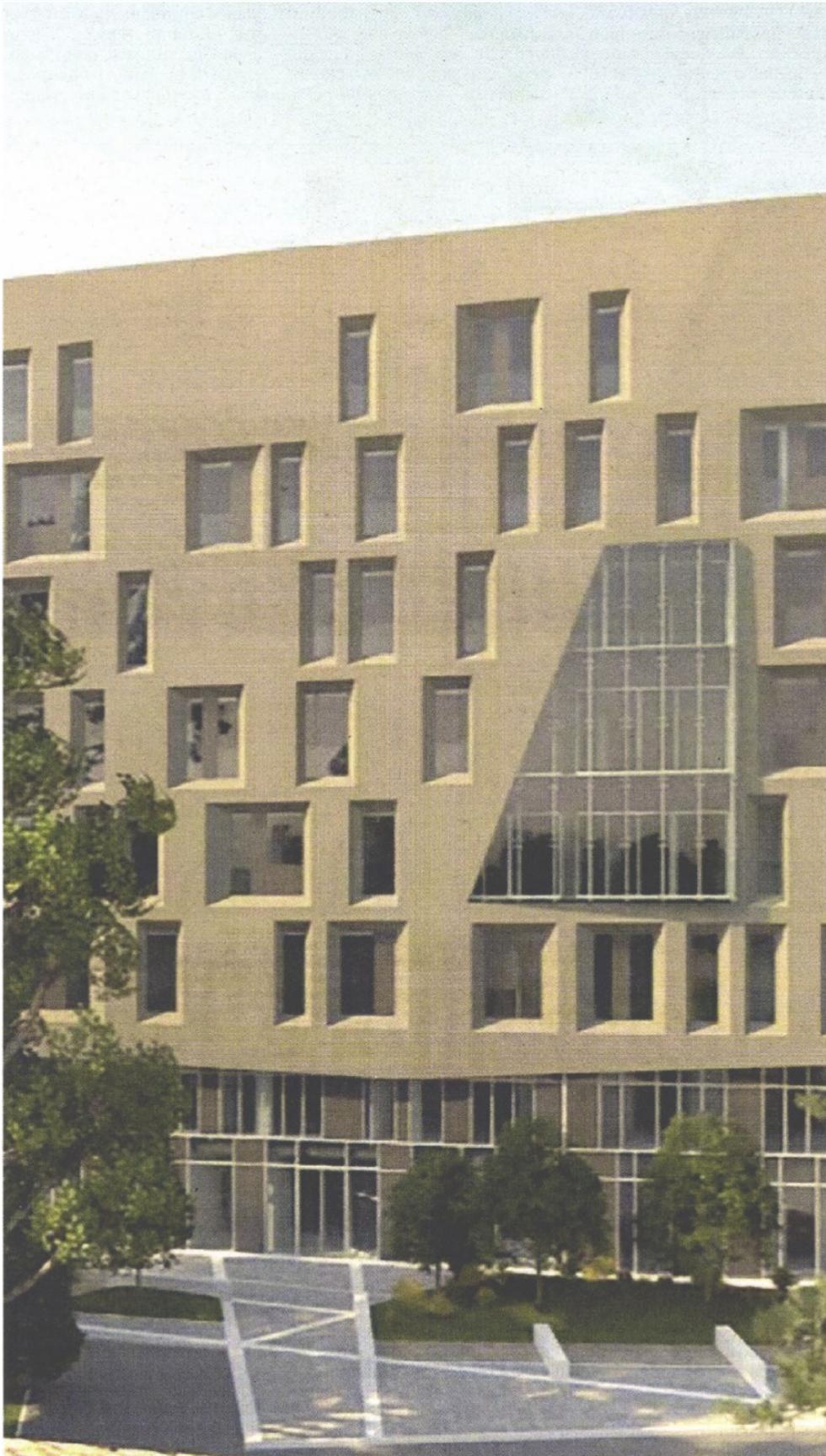
nell'ambito vincolato».

La zona, come ha rilevato anche la Soprintendenza, è di estrema sensibilità paesaggistica e culturale e la costruzione deve essere ispirata ai principi di ordine, qualità, tutela dell'ambiente storico e contemporaneo. I firmatari sottolineano poi diverse forzature nella procedura. Tra gli altri Pediatria è inserita nell'accordo di programma del nuovo polo della salute e quindi nella progettazione globale ma per il nuovo edificio è stato approvato il progetto definitivo prima che venisse predisposto il "Masterplan". E ancora si puntualizza come il tutto violi l'accordo di programma anche nella parte in cui questo prevedeva che, nella rigenerazione e riqualificazione dell'ambito di via Giustiniani, «il linguaggio architettonico degli edifici dovrà tendere alla massima integrazione con il contesto storico monumentale dell'area». Infine si rileva un altro punto nel quale l'accordo viene disatteso perché la progettazione e l'approvazione violano la prescrizione della Soprintendenza e della commissione regionale Vas. I firmatari ricordano infine che erano state avanzate diverse soluzioni alternative non prese in considerazione.

Luisa Morbiato

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL PROGETTO L'edificio a otto piani che ospiterà la nuova Pediatria



TUTTI ASSIEME I rappresentanti delle associazioni presentano la denuncia in Procura

LA PORTAVOCE
LUISA CALIMANI:
«INVOCHIAMO
IL RISPETTO
DELLA LEGALITÀ
E DEI BAMBINI»

Fregonese seleziona costruttori per il super tunnel sottomarino

► L'azzanese 61enne incaricato di individuare le aziende per l'opera più grande del mondo ► Lungo 230 chilometri unirà il Giappone con la Corea del Sud e costerà 265 miliardi

IL PROGETTO È STATO PRESENTATO IN UNA CONFERENZA STAMPA ONLINE CON TUTTI I PAESI INTERESSATI

TITOLARE DI UNA SOCIETÀ DI INTERMEDIAZIONE CON SEDE A LONDRA VIVE DA ANNI ALL'ESTERO

AZZANO

Se ne parla da oltre 30 anni del progetto del tunnel sottomarino per collegare il Giappone alla Corea del Sud, ma ora sembra che l'impresa stia per realizzarsi. È infatti arrivato l'annuncio ufficiale del mega progetto del tunnel più grande della storia, lungo 230 chilometri e con un costo di 265 miliardi. Il progetto, Giappone - Sud Korea Mega Progeject tunnel for peace è stato presentato durante una conferenza stampa online con tutti i principali leader politici, economici e molti grandi investitori. Diversi anche i Paesi partecipanti, tra cui Corea del Sud, Giappone, Canada, Italia, Città del Vaticano, Russia, Stati Uniti, Albania, Turchia e Repubblica di Malta.

L'IMPRENDITORE

Della partita fa parte anche un italiano, l'imprenditore azzanese Ugo Fregonese, 61 anni, delegato a individuare le aziende adatte a realizzare questo super progetto tra Giappone e Corea del Sud, attraverso la sua società di intermediazione International Consultants 24 Lt, che ha sede a Londra. Fregonese, che

parla perfettamente l'inglese essendo di origini canadesi, insieme con altri è stato incaricato dalla fondazione bancaria giapponese, Marine Foundation Japan e dal gruppo Ares Italia, il Trinity Group, a individuare le imprese, se possibile italiane, che potrebbero cooperare al maxi cantiere.

LA BANCA MONDIALE

Il Trinity Group durante la conferenza stampa ha annunciato: «la nostra nuova piattaforma della Banca mondiale per lo sviluppo "Dwb" (Development World Banking System) sarà il progetto più importante di questo secolo, il primo passo nella costruzione delle autostrade per portare la pace in Asia e in tutto il resto del mondo. Attraverso la costruzione di un tunnel mai studiato e progettato prima. Il tunnel Giappone - Corea del Sud, di 230 chilometri tra Busan e le città di Karatsu, introdurrà nuovi HighTecs».

UN'IMPRESA GRANDIOSA

Fregonese crede molto in questo progetto. «Sarà - dice - un'impresa grandiosa, un successo

umano, più costoso della Stazione spaziale internazionale e dei treni ad alta velocità Super Hyperloop. Per la costruzione del tunnel sarà utilizzato un materiale in ferro speciale, chiamato "ferro trasparente", e tra le cose positive, la sua realizzazione creerà oltre 45mila posti di lavoro. Infine - considera l'azzanese - il tunnel ridurrà del 30 per cento le esportazioni giapponesi a livello mondiale».

LE AZIENDE

In questi giorni Fregonese ha già individuato alcune aziende interessate, altre lo hanno chiamato. «Tra queste, molto interessata è una azienda del Medio Oriente, ma ci sono anche imprese italiane, che a breve mi daranno una risposta» ha detto soddisfatto Fregonese, che lavora da anni all'estero, traghettando le aziende in Paesi dove ci sono maggiori agevolazioni fiscali. «Quello online è stato un grande meeting sulla futura creazione del tunnel - conclude Fregonese - e direi che al 90 per cento l'azienda è stata individuata. Sono onorato di avere ottenuto questo mandato».

Mirella Piccin

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'IMPRENDITORE

«Sono onorato di avere ottenuto il mandato. Questa maxi impresa creerà oltre 45mila posti di lavoro»



Il logo aziendale



GIAPPONE Il tunnel sino in Corea del Sud, sarà il più grande del mondo. In alto, Ugo Fregonese

La richiesta

Cna: «Il superbonus va prorogato»

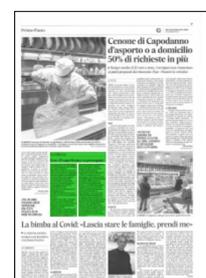
«È importante che nella legge di stabilità sia stata prevista la proroga al 2022 del Superbonus 110%. Serve però che a questa misura venga data ulteriore spinta estendendola a tutto il 2023 e che vengano ricompresi gli immobili strumentali. È necessario pertanto che questa misura venga agganciata al Next Generation EU per assicurarne la continuità e il potenziamento».

Lo afferma Mattia Panazzolo, direttore di Cna territoriale di Treviso.

Il Superbonus 110%, spiega la Cna, è un provvedimento in grado di centrare due obiettivi: abbattere drasticamente le emissioni di CO2 nell'atmosfera riqualificando l'enorme patrimonio edilizio, anche storico e monumentale, della Marca, e rimettere in moto il comparto anticiclico per eccellenza, l'edilizia appunto, che in provincia conta 12.300 imprese registrate di cui 11.300 attive.

«Tutto il comparto casa è impegnato in un percorso di riqualificazione professionale per poter offrire lavori e servizi che beneficino del bonus - conclude Panazzolo - in questi mesi centinaia di ditte e professionisti hanno potuto beneficiare di formazione, anche gratuita, offerta dalle associazioni di categoria. Per i mestieri e le professioni del comparto casa, questo è uno di quei passaggi epocali che cambierà per sempre il modo di lavorare.

Chi non salta su questo "carro" rischia di uscire dal mercato e Cna è al fianco di imprese e professionisti in questa sfida decisiva».



Treviso

**Conte rilancia:
«Nel 2021 stop
al cemento
e più verde»**

Il 2021 sarà l'anno di un ulteriore stop al cemento: il sindaco Mario Conte lo dice facendo il bilancio di questi primi due anni e mezzo di mandato. «La sfida è quello di trasformare Treviso in una città green, con più parchi, boschi e il trasporto pubblico su mezzi elettrici». Ca' Sugana punto molto sul rilancio del turismo e sui lavori pubblici.

Calia a pagina VIII

Conte: «Nel 2021 stop al cemento»

► Il sindaco: «A chi ci accusa di consumare il territorio dico ► «Attendiamo la proposta per l'ex Camuzzi, ma senza la torre che abbiamo bloccato progetti che minacciavano aree verdi» L'università resta all'ex Distretto. Oggi le nuove deleghe in giunta»

«CI SARANNO TANTI INTERVENTI NEI QUARTIERI PUNTIAMO SUI COLLEGAMENTI CON LE PISTE CICLABILI»

L'INTERVISTA

TREVISO L'università resterà al suo posto; nei quartieri arriveranno le prime piste ciclabili della Ciclopolitana. E ancora: ci saranno nuove regole su recuperi e riqualificazioni urbanistiche per evitare iniziative troppo impattanti, in attesa che arrivi a Ca' Sugana il progetto per la ristrutturazione dell'ex bastione Camuzzi, ma senza la tanto contestata torre. E poi la sfida: fare di Treviso una città green tra nuovi parchi e trasporto pubblico con mezzi elettrici. Il sindaco Mario Conte punta sul 2021 come anno della rinascita dopo le macerie lasciate dalla pandemia. Arrivato a metà mandato è poi anche giunto il momento di guardarsi alle spalle e fare il punto della situazione.

Sindaco Conte, che 2020 si sta chiudendo?
«Un anno difficile, faticoso tra la paura legata alla pandemia, le

preoccupazioni anche economiche e il futuro incerto. Ma conto di recuperare il tempo perso».

In queste ultime settimane sta parlando di tanti progetti.

«Sì ne abbiamo di importanti sia per quanto riguarda le scelte strategiche, come dimostra l'accordo fatto con Ryanair, sia per le opere pubbliche. Per superare questo 2020 serve progettualità».

Vi continuano ad accusare di portare semplicemente a termine progetti ereditati dalla precedente amministrazione come il parco Eolo, le ciclabili di Sant'Antonino e di Monigo.

«Non è così. Al netto del bando periferie, che abbiamo ereditato ma anche modificato, in questi due anni e mezzo di mandato abbiamo sciolto molti nodi. Parliamo del teatro comunale o della Fondazione Mazzotti per esempio. Ricordo che quando siamo entrati in carica il teatro era a un passo dalla chiusura. Adesso è una fonte di cultura».

Che risponde a chi etichetta quella giunta come quella "del cemento"?

«Fesserie. Abbiamo appena presentato un piano per la forestazione urbana. Abbiamo impedito di trasformare una grande area ver-

de di San Paolo in un supermercato, come previsto dalla precedente amministrazione: ci faremo un bosco. Abbiamo piantato oltre duemila alberi. Questi sono fatti, il resto elucubrazioni politiche».

Sarà un 2021 con poche risorse?

«Grazie al lavoro dell'assessore Schiavon abbiamo quanto ci serve per portare avanti i nostri progetti. E poi è vero che nel 2020 ci sono state entrate limitate, ma abbiamo anche avuto dei ristori dal Governo: lo ammetto senza problemi. Non quanti ce ne sarebbero serviti, ma sono comunque arrivati. Continueremo con gli aiuti: abbiamo prorogato fino al 31 marzo le concessioni per ampliare i plateatici».

Il tema di questi giorni sono i progetti urbanistici: alcuni mettono a rischio parti storicamente importanti della città.



«Il cambio di direzione dato da questa amministrazione è netto: puntiamo tutto sulla riqualificazione e sul cemento zero. Abbiamo ridotto del 30% gli oneri per chi recupera e li abbiamo aumentati del 30% per chi punta sulla creazione di grandi aree commerciali. Faremo poi un regolamento più rigido per evitare progetti troppo fantasiosi».

A proposito di progetti: le piacciono il Bosco Verticale e il recupero dell'ex Edison?

«Entrambi nati anni fa, questi sì che li abbiamo ereditati. Sono comunque interventi di grande qualità che vanno a recuperare aree in degrado. Il Bosco Verticale è molto bello: forse poteva essere anche un piano più basso, ma l'idea mi piace. Stiamo dialogando con la proprietà per migliorare anche quel pezzo di Resterà».

Ci si chiede come sarà il recupero

ro dell'ex Bastione Camuzzi.

«La proprietà ha fatto una proposta, che abbiamo bocciato per una questione di altezze. Ma hanno belle idee e attendiamo il nuovo progetto».

Nel 2021 cambierà faccia l'area di via Roma.

«Inizierà il cambiamento con i lavori per la riqualificazione della stazione. E poi partirà l'iter per la stazione delle corriere: ormai Mom sta completando l'acquisto dell'ex Cuor. Entro la fine del mandato l'ingresso della città cambierà aspetto».

Rimanendo in zona: l'università resterà all'ex distretto?

«Sì. Abbiamo fatto degli incontri con Ca' Foscari e col Bo di Padova, vogliono potenziare la loro offerta e non lasceranno quella sede».

Appiani: preoccupato che diventi un problema?

«No. Anche in questo caso stiamo dialogando per cambiare la destinazione d'uso delle torri. Così potremmo agevolare l'ingresso dei privati quando alcuni enti pubblici se ne andranno».

E la scommessa per una città green a che punto è?

«Buono. Nel 2021 punteremo sulle piste ciclabili nei quartieri e sul trasporto pubblico con mezzi elettrici: i nuovi bus li abbiamo acquistati, sono del Comune. Aspettiamo i tempi tecnici per metterli in strada».

Il rimpasto di deleghe in giunta: sport a De Checchi e gestione verde a Manera?

«È pronto, lo firmo domani (oggi ndr)».

Paolo Calia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE SFIDE Il sindaco Mario Conte punta sul 2021 per la ripresa; l'università non lascerà l'ex Distretto

Mose flessibile, così si "salva" anche il Porto

►Sollevamenti parziali alle tre bocche: sempre aperta Malamocco ►Ieri il picco è stato inferiore ai 110 attesi, comunque sollevate Stamattina in programma la chiusura solo delle barriere del Lido le paratoie a Treporti, San Nicolò e Chioggia, città all'asciutto

**SI SPERIMENTA
UNA PROCEDURA
CHE CONSENTA
IL TRANSITO
DELLE NAVI
IN CERTE CONDIZIONI**

SALVAGUARDIA

VENEZIA Mose chiuso solo in parte, con le barriere alla bocche di porto di Lido e Malamocco che si sono alzate anche ieri mattina, mentre quella di Malamocco - che più interessa alle attività portuali - è rimasta sempre aperta. Anche così il sistema ha funzionato. E a fronte di una marea che si è rilevata meno alta delle previsioni, sotto il metro, la città è rimasta all'asciutto, anche nelle zone più basse. Sollevamenti parziali che non potranno essere adottati sempre, legati come sono a una quantità di variabili meteo, ma che stavolta hanno centrato i due obiettivi: salvaguardare la città, senza danneggiare troppo il porto. E domani, con una previsione di 115 centimetri alle 11 del mattino, si replica, con un'ulteriore riduzione di chiusura: in programma, dalle 4 del mattino a mezzogiorno, c'è infatti il sollevamento delle sole barriere del Lido. Le squadre però resteranno in stand-by anche nelle altre due bocche di porto per eventuali manovre, in caso di peggioramenti meteo.

SOLUZIONE FLESSIBILE

Soddisfatta il provveditore alle Opere pubbliche, Cinzia Zincone: «Questi sollevamenti parziali fanno ben sperare, possono rappresentare una soluzione di più ampia portata». Un meccanismo flessibile necessario, vista la grande variabilità del meteo. «Abbiamo visto in questi giorni quanto sia difficile fare previsioni accurate. I venti sono capricciosi» aggiunge Zincone. La curiosità di ieri mattina è stata proprio un rarissimo evento meteo, con i venti da nord che si scontrano con quelli da sud, ritardando l'onda di marea che, invece che alle 11, è arrivata circa un'ora dopo, senza raggiungere i 110 previsti. Il Mose è così stato sollevato, ma solo al Lido e Chioggia, dove le barriere sono state alzate tra le 6 e le 7 del mattino e sono rimaste al loro posto fino a mezzogiorno. L'effetto c'è stato. A fronte di «valori di marea compresi tra 93 e 96 cm, dati registrati presso la Piattaforma Acqua Alta e le dighe foranee delle tre bocche di porto della laguna» - come riassume il Tavolo tecnico per previsioni della marea di Centro maree, Ispra e Ismar - la chiusura delle due bocche di porto ha «ridotto progressivamente il flusso mareale entrante in laguna e la marea ha raggiunto alle 11.50 un livello di 76 cm a Chioggia Vigo e alle 12.15 un livello di 71 cm a Punta della Salute».

UN LUNEDÌ SCAMPATO

Va detto che, rispetto alle previsioni più nere, questi giorni di Mose in azione stanno riservando meno chiusure e più aperture. Ma lunedì le dighe mobili hanno davvero evitato il peggio.

«Senza Mose, con quel contributo meteo, avremmo avuto un'acqua alta in città superiore ai 130 centimetri anche per sei, sette ore» osserva il responsabile del Centro maree, Alvise Papa. In mattinata, quanto tutte le bocche erano state chiuse, in mare la marea aveva toccato i 138 centimetri, con picchi fino a 141. Nel pomeriggio e fino a mezzanotte erano rimaste alzate solo Lido e Chioggia, fermando un altro picco da 110 centimetri tra le 19 e le 22. Davvero un lunedì nero scampato.

L'INTERROGAZIONE

Intanto, sulle procedure di attivazione del Mose, la senatrice pentestellata Orietta Vanin, con altri colleghi, ha presentato un'interrogazione al ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli. La richiesta è quella di abbassare la quota di entrata in funzione del Mose da 130 a 110 centimetri. «Non esistono motivazioni tecniche che giustifichino questa apertura provvisoria» spiega Vanin -. Anzi paventiamo che la mancata attivazione al livello di 110, si possa configurare come un danno erariale per il mancato utilizzo di uno strumento di protezione civile quale è il Mose. La sua mancata attivazione può comportare inoltre un rischio per l'incolumità della popolazione, come ci ha insegnato la disastrosa inondazione di Novembre 2019 quando una persona è morta folgorata da un corto circuito elettrico nella sua abitazione allagata dall'acqua alta».

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





MOSE Le dighe in azione lunedì, con vento e onde importanti

Grandi navi, critiche al Comitato

GRANDI NAVI

VENEZIA Un'«occasione persa», per Italia nostra. Una «vittoria parziale» per il Comitato non grandi navi. Mentre Venezia cambia rilancia l'idea di una crocierista di qualità. E i pentastellati Orietta Vanin, Alvisè Maniero e Arianna Spessotto si dicono rammaricati. A oltre una settimana dal Comitato, che ha partorito la sua soluzione per le grandi navi, i commenti si moltiplicano. E così le critiche.

Articolato il documento prodotto dal comitato direttivo di Italia Nostra, che punta il dito su una soluzione provvisoria costosa (14 milioni di euro) e di complessa realizzazione che aggraverebbe i mali della laguna. «La decisione del Comitato prevede di spostare entro il 2022 per il Canale dei Petroli 255 navi. I passaggi sarebbero dunque doppi, 510, per un canale che, con il moto ondoso che si genera, sta distruggendo la laguna». E se anche «della Laguna non ci interessasse nulla, ricordiamoci che la crocieristica confliggerà con il porto commerciale, sempre più in difficoltà dal momento che il Mose si solleverà sempre più spesso nei prossimi anni» osserva l'associazione che rilancia la sua proposta, elaborata con Wwf e Lipu, di «riconversione della Marittima a una portualità compatibile», con il sostegno dei fondi europei. Su di una «crocieristica sostenibile di qualità» insistono anche Giampietro Pizzo e Marco Zanetti, dell'associazione Venezia Cambia, in una nota rivolta anche ai lavoratori. «Occorre trovare rapidamente soluzioni economiche sostenibili in grado di garantire l'occupazione e il futuro della città» scrivono.

Il comitato No grandi navi si dice soddisfatto perché il Governo immagina una soluzione definitiva fuori della laguna («è la prima volta che accade in nove anni»), ma anche preoccupato per la soluzione temporanea e pronto a mobilitarsi. Molti critici i pentastellati veneziani che avevano chiesto al loro Governo una soluzione diversa, con la «graduale riduzione di arrivi e partenze» per arrivare a far «accedere solo le navi a "misura di laguna" non oltre le 50mila tonnellate». Mentre «soluzioni cosiddette temporanee a Porto Marghera non ci possono trovare favorevoli, senza considerare il rischio che diventino definitive». (r. br.)



Un milione per i lavori alla Gabelli

**LA GIUNTA APPROVA
IL PIANO
DI INTERVENTI
SU PROPOSTA
DELL'ASSESSORE
ZACCARIOTTO
LIDO**

In arrivo un milione di euro per rimettere a nuovo la scuola dell'infanzia "Gabelli" del Lido. E' questo l'intervento approvato, negli ultimi giorni dell'anno, per l'edificio di via Sandro Gallo, dalla giunta comunale, su proposta dell'assessore ai Lavori pubblici, Francesca Zaccariotto. Nel nuovo bilancio approvato arrivano dunque buone notizie.

Ora scatta il conto alla rovescia per veder partire i lavori concretamente con l'apertura del cantiere. Ma ormai il dado è tratto, e questa è una svolta attesa da molti anni. Il progetto definitivo comprensivo del piano di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento prevede la ristrutturazione degli spazi interni, il miglioramento dell'acustica e del sistema di illuminazione della scuola dell'Infanzia "Gabelli".

Si riqualificherà così una parte importante di un plesso facente parte dell'istituto comprensivo "Franca Ongaro" delle due isole di Lido e Pellestrina. Con questa delibera - spiega Zaccariotto - andiamo a rifare completamente la pavimentazione, la finitura e la tinteggiatura delle pareti interne, a sostituire gli infissi interni, ad adeguare i servizi igienici e gli impianti. Non solo: nell'ottica di superare le barriere ar-

chitettoniche sarà realizzata una rampa esterna verso l'ingresso. Sarà infine reso accessibile un servizio igienico. Tutto questo si è reso necessario per fare di un complesso scolastico originario dei primi del '900, a cui negli anni '70 è stato affiancato un corpo di fabbrica minore, un luogo sempre più sicuro e rispettoso di tutte le normative, affinché quelle stanze diventino spazi confortevoli e idonei all'educazione dei nostri ragazzi.

Un ulteriore investimento di 250mila euro che abbiamo destinato alla manutenzione delle scuole della nostra città e di cui andiamo particolarmente orgogliosi visto che dal 2015 ad oggi siamo riusciti, su esplicita richiesta del sindaco Luigi Brugnaro, a dotare tutte le scuole di certificati prevenzione incendi e a garantire a questi edifici i più alti canoni di sicurezza. Molto resta ancora da fare - chiude l'assessore - ma la strada che abbiamo tracciato è chiara e sotto gli occhi di tutti". Sulla stessa lunghezza d'onda della soddisfazione espressa dall'assessore Zaccariotto, anche il nuovo delegato dei Lavori pubblici della municipalità, Angelo Sabato che dedica queste parole all'operazione: "Si tratta di un intervento di fondamentale importanza - annota Sabato - la "Gabelli" aveva necessità anche di un adeguamento di tutto il sistema antisismico. Con l'approvazione del bilancio finalmente questi lavori che erano attesi da lungo tempo si potranno realizzare pienamente. E' un segnale importante, in tema di Lavori pubblici, per tutto il nostro territorio".

Lorenzo Mayer

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



«I sindaci rinnovano il patrimonio immobiliare»

CONFARTIGIANATO SOLLECITA INTERVENTI PER RENDERE PIÙ EFFICIENTI GLI EDIFICI RIDUCENDO CONSUMI ED EMISSIONI

EDILIZIA

MESTRE Un patto fra sindaci per combattere l'inquinamento atmosferico promuovendo il rinnovamento del patrimonio edilizio e il suo efficientamento energetico. È quanto sollecita Confartigianato attraverso il suo presidente Siro Martin: «I pesanti dati sull'inquinamento da Pm10 - dice - che quest'anno supererà in numero di giorni di sfioramento il picco raggiunto nel 2019 ne sono la conferma; la maggior parte dell'edificato sul territorio metropolitano è ancora troppo energivora, e quindi inquinante».

Ciò riguarda i privati ma soprattutto le amministrazioni pubbliche: «Secondo i dati dell'Enea - prosegue Martin - se l'edificato residenziale ha raggiunto i target di rinnovamento previsti nel 2019, il terziario, pubblica amministrazione compresa, è a meno di un terzo dall'obiettivo. Non va bene, perché, sem-

pre stando ai dati Enea, il patrimonio edile generale è responsabile di circa il 40% dei consumi complessivi di energia e del 36% delle emissioni inquinanti». Oltre alle abitazioni private, quindi, per Martin bisognerebbe incentivare, ulteriormente e in modo significativo, le ottimizzazioni energetiche anche nell'immenso patrimonio immobiliare destinato al terziario e quello delle pubbliche amministrazioni, attraverso le diagnosi energetiche e la realizzazione degli interventi necessari per l'efficientamento degli edifici, per abbattere così l'inquinamento ma anche il costo della bolletta energetica complessiva delle amministrazioni.

In provincia di Venezia, costruiti da prima del 1945 fino al 1990, quando non esistevano norme sul risparmio energetico in edilizia, gli edifici esistenti sono 134.684. Per questo, secondo Martin, occorre investire nel rinnovamento del patrimonio edilizio, e agevolare questo percorso, in modo da attivare un meccanismo virtuoso che agli investimenti fa seguire il risparmio e quindi una maggiore disponibilità di risorse a bilancio per aiutare l'intera economia metropolitana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Accordo per la pista ciclabile attesa da almeno trent'anni

► Firmata l'intesa con la Città Metropolitana ► Investimento complessivo di 6 milioni per la messa in sicurezza di via Caltana previste anche alcune opere collegate

FINO A SANTA MARIA DI SALA

L'assessore Salviato: «Interessa soprattutto famiglie e anziani»

Il sindaco Nicola Fragomeni: «Traguardo importante»

MIRANO

Regalo di fine anno per i cittadini di Mirano e Santa Maria di Sala: approvato dai rispettivi consigli comunali l'accordo di programma con la Città Metropolitana per realizzare la pista ciclabile di via Caltana, insieme all'adeguamento e messa in sicurezza della provinciale. Un passo storico: Scaltenigo e Caltana in particolare attendono l'opera da almeno 30 anni, decenni costellati da polemiche e, purtroppo, molte tragedie. Il voto del consiglio miranese e di quello salese era un passaggio obbligato, per vincolare le risorse destinate a finanziare l'opera e, quindi, poter sottoscrivere l'accordo, che verrà formalizzato già in questi ultimi giorni dell'anno. La Città Metropolitana, che cura la progettazione e l'esecuzione dei lavori, potrà così procedere rapidamente, addirittura in anticipo di 4-5 mesi rispetto all'iter

previsto, con l'affidamento del progetto esecutivo e definitivo delle opere.

L'IDEA

La pista partirà dal centro di Scaltenigo e affiancherà tutta via Caltana fino alla rotonda con la Noalese, in località Madonna Mora a Santa Maria di Sala. L'investimento complessivo è di circa 6 milioni di euro, una somma consistente perché comprende anche una serie di opere collegate. La quota stanziata da Mirano e Santa Maria di Sala, già lo scorso anno, è di 1.685.000 euro a testa, il resto è coperto dalla Città Metropolitana. Ai comuni competeranno poi, a opera conclusa, la gestione e la manutenzione della pista. L'esigenza di costruire la ciclabile è di vecchia data e negli ultimi tempi il dibattito è stato rilanciato e sostenuto dai comitati, anche con raccolte di firme.

INCIDENTI

Sullo sfondo tante, troppe tragedie della strada che, anche recentemente, hanno disseminato di fiori via Caltana, dal centro di Scaltenigo al tratto salese. «E' un risultato importantissimo - ha detto l'assessore miranese Giuseppe Salviato - per le famiglie, gli anziani e tutti coloro che usano la bicicletta. Fin dal 2003 avevamo fatto una serie di ragionamenti con l'allora Provincia di Venezia, il comitato Viabilità Sicura, i consiglieri metropolitani Giorgio Babato e Saverio Centenaro». «Un traguardo raggiunto - aggiunge il sindaco salese Nicola Fragomeni - grazie alle proficue relazioni con il sindaco di Mirano e quello metropolitano Brugnaro: questa opera è attesa da 30 anni, ricordiamo tutti le assemblee in centro parrocchiale a Caltana: tanti hanno dato il loro contributo affinché si realizzasse questo progetto».

Filippo De Gaspari

© RIPRODUZIONE RISERVATA





MIRANO Accordo per la pista ciclabile in via Caltana dove spesso si registrano incidenti stradali
(in alto)

Pista ciclabile Il nuovo appalto entro primavera

► Dal parcheggio
scambiatore Eco Park
a Ponte Riello
ed il ponte Riello

**IL CONSIGLIO
COMUNALE
HA APPROVATO
IL PROGETTO
DI FATTIBILITÀ
TECNICO-ECONOMICO**

CAORLE

Entro la prossima primavera sarà affidato l'appalto per la nuova pista ciclabile tra Caorle ed il ponte Riello.

Si comincia a sapere qualcosa di più in merito alle tempistiche di realizzazione della pista ciclabile che dal parcheggio scambiatore Eco Park arriverà sino al Ponte Riello fiancheggiando, sul lato sinistro, la provinciale 59.

Lunedì 21 dicembre, il consiglio comunale ha approvato il progetto di fattibilità tecnico-economico e l'adozione della variante al piano degli interventi (necessaria per perfezionare l'iter dell'esproprio che riguarda una ridotta porzione di area privata).

E' in corso di affidamento, invece, l'incarico per la redazione del progetto definitivo - esecutivo, per la direzione lavori e per il coordinamento della sicurezza.

Secondo l'amministrazione

comunale, se non emergeranno difficoltà di natura progettuale, l'appalto delle opere sarà affidato già nella primavera 2021. Il costo dell'intervento, stimato in un milione di euro, graverà in parti uguali sulla Città Metropolitana di Venezia e sul Comune di Caorle.

La nuova pista ciclabile è frutto, infatti, di un accordo di programma tra i due enti locali che è stato sottoscritto lo scorso 15 ottobre e che ha previsto, oltre alla suddivisione dei costi, l'affidamento al Comune degli oneri di progettazione, realizzazione e collaudo dell'opera che arricchirà la rete di piste ciclabili del territorio comunale, rendendo più sicuro il collegamento del capoluogo con la frazione di San Gaetano. Un eventuale e futuro prolungamento della pista, permetterebbe di garantire anche il collegamento ciclabile con Ottava Pesa.

Riccardo Coppo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA SUPERSTRADA. Nella giornata di lunedì era stata interrotta per 8 ore la circolazione. Ora si viaggia regolarmente, ma si levano critiche e il Covepa parla di disservizio

Tir e mezzi bloccati, chiusa la Pedemontana

La Regione: «Prima i camion di traverso sulle rampe poi l'ingorgo allo svincolo dell'A31: gli spazzaneve non potevano girarsi, necessario fermare i flussi»

Alle 8 si circolava a velocità doppia che in Valdastico Da lì i problemi

ELISABETTA PELLEGRINI
DIRIGENTE REGIONE PER SPV

Matteo Carollo
MALO

La neve ha costretto alla chiusura la Superstrada Pedemontana Veneta. L'altro giorno, le conseguenze della forte nevicata hanno portato alla chiusura della nuova arteria nel tratto aperto al transito, tra Malo e Bassano. La causa del problema (ora superato), secondo la Regione sono stati alcuni mezzi pesanti sbandati lungo le rampe di uscita ai caselli di Malo e Breganze, nonché i rallentamenti lungo l'autostrada A31, che avrebbero impedito ai mezzi spazzaneve di continuare nella loro opera. Da lì la decisione di chiudere Spv tra le 11 e le 17. Una situazione che induce il comitato Covepa a parlare di «disservizio».

LA CHIUSURA. Sono circa le 8 di lunedì, giorno della nevicata, cinque mezzi spazzaneve stanno procedendo contemporaneamente con il loro lavoro lungo la Pedemontana. Un lavoro che procede per tratti e che prevede il passaggio in un senso di marcia, quindi l'uscita ad uno dei ca-

selli o allo svincolo con l'autostrada Valdastico e la reimmissione nella superstrada

per procedere nel senso opposto. Ad un certo punto, però, spiega la Regione, su una delle rampe di uscita dalla Pedemontana, al casello di Malo, una bisarca sbanda e si mette di traverso sulla carreggiata. Lo stesso avviene con un altro mezzo pesante al casello di Breganze. I problemi coinvolgono in tutto cinque camion, i quali bloccano le uscite dai caselli e, di conseguenza, l'attività degli spazzaneve. «Il problema principale per Pedemontana è stato causato in parte da cinque camion che non avevano le gomme da neve, né le catene - spiega l'ingegnere Elisabetta Pellegrini, direttore della struttura di progetto di Superstrada pedemontana veneta -. In una situazione del genere, per quanto i mezzi spazzaneve fossero passati, se uno non è attrezzato... Sull'A31, poi, si procedeva ai 40 chilometri all'ora ed era andato in tilt il casello di Dueville. Per questo i nostri mezzi non riuscivano a fare i giri necessari». A quel punto, arriva la decisione di chiudere la superstrada, per evitare che lungo l'arteria si creino code in uscita dai caselli bloccati. A Pedemontana, è stato possibile spostare i mezzi bloccati, pulire la superstrada e riapirla.

LA PULIZIA. «Le operazioni di

pulizia della superstrada dalla neve spettano al concessionario Sis - specifica Pellegrini, che precisa come lo spargimento di sale fosse iniziato alle 3.30 - Ora usciremo per verificare quanti giri sono stati fatti, controlleremo i verbali della polizia stradale: se le cose non sono state fatte come dovevano, il concessionario dovrà pagare delle penali. Per non avere più problemi simili in futuro, sarebbe bene che la gente rispettasse le regole: sulla strada, con quelle condizioni meteo, era previsto l'obbligo di gomme da neve o di catene». Ancora ieri nel primo pomeriggio, risultava praticamente inaccessibile il parcheggio che precede l'accesso al casello di Malo. Un'area «al momento non è agibile», diceva ieri la Regione. Sulla vicenda della chiusura della superstrada è intervenuto il Coordinamento veneto pedemontana alternativa. «Crediamo nessuno si aspettasse un disservizio del genere per la superstrada più cara del paese, perché essendo nella pedemontana veneta la neve non è certo un fatto eccezionale - sottolinea il portavoce Matilde Cortese, Massimo Follesa ed Elvio Gatto -. Resta il fatto che la prima neve un po' più seria degli eventi recenti ha bloccato il collegamento tra la Pedemontana Veneta e l'unico collegamento con la rete della viabilità autostradale esistente, un bel primato».

L'INFRASTRUTTURA
Il parcheggio Spv ancora inagibile



ieri il parcheggio che precede l'accesso alla Pedemontana in prossimità del casello di Malo era ancora ostruito dalla neve, accumulata dagli spazzaneve, e la rampa era ancora ricoperta di coltre bianca. La Struttura di progetto della Spv che fa capo alla Regione confermava che lo spazio era ancora inagibile. **MA.CA.**





Una bisarca bloccata lunedì mattina sulla rampa della Pedemontana



Ieri l'accesso al parcheggio della Spv era ancora innevato.MA,CA.



LA PEDEMONTANA VA

Aperti 2 caselli e 12 chilometri

Via libera alla Spv percorribile tra i caselli di Malo e di Breganze. Un percorso per buona parte in trincea e su cui si innesta lo svincolo per la A31

MATTEO CAROLLO

■ È il primo vero tratto della Pedemontana ad essere aperto. Il 18 giugno si alzano le sbarre sulla tratta Malo-Breganze della Superstrada Pedemontana Veneta, la prima che prevede l'entrata e l'uscita da due caselli della superstrada a pedaggio.

A mezzogiorno scatta l'ora X e i veicoli iniziano a sfrecciare sull'asfalto nuovo di zecca: poco meno di 12 chilometri, per buona parte in trincea, sui quali si innesta lo svincolo per l'autostrada A31. Anche da Malo, quindi, diventa possibile prendere una via che porta in autostrada, per poi collegarsi, a sud, verso Vicenza e oltre.

«È il primo vero tratto di Superstrada pedemontana veneta - sottolinea Claudio Dogliani, direttore generale di Pedemontana veneta, presente all'apertura assieme al presidente del Cda di Sis Matterino Dogliani e a uno stuolo di ingegneri, tecnici e operai -. Quello tra Breganze e Thiene era in sostanza un'interconnessione con l'A31. I caselli sono dotati di tutte le attrezzature tecnologiche di ultima generazio-

ne, con sistemi di telepedaggio, telepass e telepass europeo».

Soddisfazione da parte degli imprenditori del territorio per le opportunità che la nuova infrastruttura potrà garantire alle aziende. «Da oggi per andare da Schio a Breganze si impiegherà qualche minuto - specifica Gaetano Marangoni, vicepresidente di Confindustria Vicenza con delega alle Infrastrutture, nel giorno dell'apertura -. Cambia il modo di lavorare. Il senso dell'opera è avere una connessione tra l'autostrada Valdastico e il Bassanese e questo è un tassello importante. L'inserimento ambientale dell'opera, poi, è gradevole, armonico e per niente impattante: ovunque si volga lo sguardo non si vede una ferita inferta al territorio, bensì un inserimento armonioso». «L'opera ha dato lavoro a più di qualche azienda del territorio - spiega Luigi Schiavo, presidente della sezione Costruttori edili e impianti di Confindustria Vicenza, sempre nel giorno del via libera ai veicoli sulla tratta -. Sis è un'impresa seria, che ha rispettato gli impegni e questo progetto ha rappresentato un'occasione per le nostre imprese».





Il 18 giugno viene aperto il nuovo casello di Malo della superstrada

LA PEDEMONTANA

Da Bassano a Vicenza in 30 minuti

■ Dopo il via al tratto Malo-Breganze, a metà giugno, ora ad aprire è il terzo stralcio, lungo 15 chilometri, della Pedemontana: dal casello di Breganze a quello di Bassano Ovest. Finalmente si può andare dunque «da Vicenza a Bassano in 30 minuti anziché gli attuali 55». Lo annuncia il presidente del Veneto, Luca Zaia. Si tratta di un altro tassello di un passaggio strategico per il Veneto, atteso da oltre un decennio.

«Con questi 15 chilometri si arriva a una percorribilità complessiva di 35 chilometri su un totale di 94 - osserva Zaia -. Questa è la più grande opera infrastrutturale al momento in costruzione in Italia. Attraversa 36 comuni, ha 14 caselli e l'investimento vale 2 miliardi e 258 milioni di euro. Dopo questo passaggio, cambierà il modo di pensare, di circolare e di lavorare in un'ottica di rispetto dell'ambiente».

Per vedere la Pedemontana conclusa completamente, da Montecchio a Spresiano, si dovrà attendere ancora: entro la primavera 2021 si prevede che sarà finita la tratta da Bassano a Montebelluna ed entro l'estate 2021 il resto, da Montebelluna a Villorba-Spresiano. Tutto tranne la galleria di Malo, dissequestrata da poco, e gli innesti sulla A4 Montecchio e alla A27 a Villorba.

Intanto, si viaggia senza rallentamenti da Bassano a Breganze in 10 minuti e da Bassano a Malo in 17. «Il nuovo itinerario - dice Zaia - permetterà anche di salvare i centri abitati dai flussi di traffico riducendo emissioni di gas di scarico visti i periodi di percorrenza più brevi e fluidi e abbattendo la pericolosità delle strade comunali per il minore affollamento».

Sono state installate barriere fonoassorbenti per 9 chilometri in vetro e per 2,5 in calcestruzzo. Sulla tratta sono stati piantati 32.845 alberi di specie autoctone.



L'area del casello di Bassano Ovest



TRA I FIRMATARI UN ESPONENTE DI COALIZIONE CIVICA

Altro esposto in Procura contro la nuova Pediatria

Esposto in Procura sulla nuova Pediatria. A contestare l'opera, approvata ad agosto dalla Conferenza dei servizi e che dovrebbe essere pronta nel 2023, questa volta sono

12 cittadini. Ma l'elenco dei nomi è significativo, compreso quello di Nicola Lovisatti, esponente di Coalizione civica che sostiene la giunta Giordani. FERRETTI / PAGINA 23

Esposto in Procura sulla nuova Pediatria «Le regole calpestate dai poteri forti»

Firmato da 12 cittadini e non dalle associazioni, ma c'è un esponente di Coalizione civica. «Continue forzature procedurali»

Alice Ferretti

Esposto in Procura sulla nuova Pediatria. A contestare l'opera, approvata ad agosto dalla Conferenza dei servizi e che dovrebbe essere pronta nel 2023, questa volta sono 12 semplici cittadini e non le associazioni culturali e ambientaliste di cui fanno parte. Ma l'elenco dei nomi è significativo, compreso quello di Nicola Lovisatti, esponente di Coalizione civica che sostiene la giunta Giordani. Gli altri sono: Luisa Calimani (Città Amica), Vittorio Spigai (Architettura contemporanea), Lorenzo Cabrelle (Legambiente), Veronica Bertollo (Incivilis), Renzo Fontana (Italia Nostra), Camillo Bianchi (architetto creatore del Musme e del dipartimento di Geoscienze), Enzo Siviero (ingegnere e architetto, docente Iuav), Giovanna Osti (presidente dell'ordine degli architetti), Marzia Banci (Filosofia di vita), Alessandro Angrilli (Comitato difesa alberi e territorio) e Patrizio Giulini (ex comitato giardini storici del Mibact). Chiedo-

no di «non chiudere un occhio sulle gravi irregolarità e vizi di forma». L'esposto, anche se non avrà il potere di bloccare i lavori, potrebbe se non altro porre interrogativi a cui andrebbe data risposta.

I VALORI

Secondo il gruppo di cittadini sarebbero infatti violati tre valori fondamentali. Primo: «Il rispetto per le mura, il centro storico, la storia e la cultura di questa città». Secondo: «Il rispetto per i bambini, la sensibilità nei confronti delle loro esigenze e il loro bisogno di stare in un ambiente sano». Terzo: «Il rispetto della legalità». Ed proprio su quest'ultimo punto che getta le sue basi l'esposto. «Si può dissentire ma violare leggi e regolamenti vigenti per ottenere ciò che si vuole è un atto che non può passare senza una legittima preoccupazione», spiega il gruppo di cittadini. «È difficile farlo perché è faticoso soprattutto se si hanno di fronte poteri forti che credono sia tutto loro concesso, anche calpestare le regole che si sono loro stessi dati».

I PROCEDIMENTI

Due i temi che emergono con forza dall'esposto: le forzature che avrebbero caratterizzato i procedimenti amministrativi e le decisioni assunte in relazione ai vincoli storico-artistico e paesaggistico che tutelano la cinta muraria e l'area ad essa adiacente, e in relazione al Parco delle Mura. «Le forzature procedurali messe in atto fin dal 2017 sono evidenti. È quindi più che giustificato il ricorso al severo controllo della magistratura. Non è sufficiente l'innegabile urgenza di realizzare una nuova e moderna Clinica Pediatrica per giustificare il grave danno arrecato all'esistente contesto storico monumentale che resterà compromesso per molte decine di anni», sostiene l'ingegner Lorenzo Cabrelle. L'esposto è stato dunque depositato e ora non resta che attendere. «Confidiamo che la Procura vorrà svolgere gli approfondimenti e le valutazioni necessari per appurare se risultino integrate ipotesi di reato». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



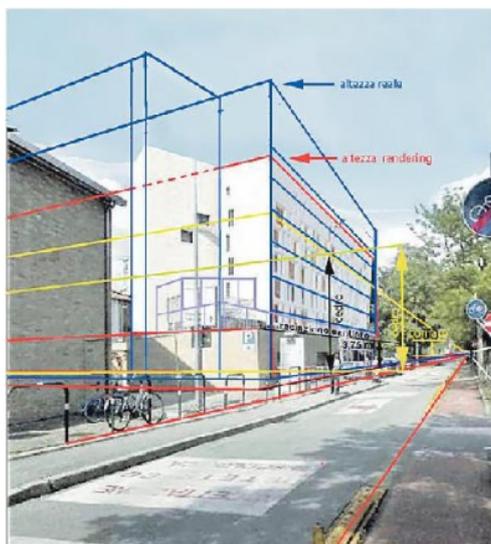
Dir. Resp.: Paolo Possamai

Tiratura: 19106 - Diffusione: 14844 - Lettori: 181000: da enti certificatori o autocertificati

LE CONTESTAZIONI

Un "mostro" alto 40 metri incombe sulle Mura

Nella foto grande in alto e qui a destra le simulazioni allegate all'esposto che dimostrerebbero l'impatto del nuovo edificio sulle Mura. Qui a fianco alcuni dei presentatoriieri al Pedrocchi.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

IL PROGETTO

Costerà oltre 43 milioni di eur per i piccoli pazienti 155 posti

Al piano terra il pronto soccorso, la radiologia e la diagnostica per immagini

La Soprintendenza ha preso atto che l'edificio rispetta i vincoli della distanza di 25 metri dalle Mura e 10 dal canale San Massimo

Dopo più di tre anni dal primo progetto (l'approvazione dello studio di fattibilità è del 31 marzo 2017) lo scorso agosto la Conferenza dei servizi ha approvato la nuova Pediatria all'interno del complesso ospedaliero Giustiniano.

Un edificio di 19 mila metri quadri distribuiti su 8 piani, alto 30 metri e lungo 70, che sarà presumibilmente pronto nel 2023. Avrà 155 posti per i piccoli pazienti e inoltre in ogni stanza ci sarà anche un letto per i genitori che fanno assistenza. Al piano terra ci saranno il pronto soccorso con la radiologia e la diagnostica per immagini, mentre i pazienti troveranno spazio nei piani superiori con i vari reparti distribuiti in cinque piani.

Al sesto piano ci sarà Oncoematologia con 19 posti letto, al settimo le sei sale operatorie, di cui una ibrida

ad altissima tecnologia con apparecchiature dedicate.

L'ultimo piano ospiterà solo locali tecnici. Un'opera che nel complesso costerà 43 milioni e 430 mila euro e che diventerà di fatto un vero e proprio polo sanitario per i più piccoli, che si completerà poi con l'ospedale della mamma e del bambino che sorgerà al posto dell'attuale Divisione Ostetrica.

Dopo l'ok da parte di tutti gli enti interessati al progetto, elaborato dallo studio Striolo, Fochesato & partners, e la firma della delibera da parte dell'allora direttore generale dell'Azienda Ospedaliera Luciano Flor, non sono mancate le contestazioni da parte di alcune associazioni ambientaliste e culturali. La Soprintendenza ha preso atto che l'edificio rispetta i vincoli della distanza di 25 metri dalle Mura e 10 metri dal canale tombinato San Massimo, accettando lo "stralcio" dal progetto della fascia larga 26 metri tra l'edificio e la cinta muraria, che è stato approfondito nel masterplan generale della riqualificazione dell'area di via Giustiniani e rinviato al progetto definitivo per questo aspetto.—

A.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il rendering del progetto della nuova Pediatria di Padova



IL PATRIMONIO

«Ecobonus, serve piano per gli alloggi pubblici»

È stato prorogato fino a tutto il 2022 l'ecobonus al 110%. «Ora non c'è tempo da perdere: come abbiamo chiesto e proposto ad ottobre, è necessario che il Comune verifichi in tempi certi se sarà possibile utilizzare l'ecobonus per il patrimonio residenziale pubblico». La proposta arriva dal consigliere comunale Pd Emanuele Rosteghin. «Se confermato, utilizzare l'ecobonus per gli alloggi comunali permetterebbe di avere finalmente a disposizione appartamenti riqualificati dal punto di vista energetico da assegnare alle famiglie bisognose oltre che sistemare quelle giàlocate, il tutto a costo zero da parte del Comune. Per realizzare questo progetto è necessario predisporre subito un "Piano Marshall" che possa prevedere appunto un piano di riqualificazione energetica dei molti alloggi datati: coibentazioni, cappotti e infissi.



LA SALVAGUARDIA

Mose, procedura di infrazione
L'Ue ora chiede chiarimenti

L'Ue apre una procedura di infrazione, chiedendo chiarimenti al governo sul Mose. VITUCCI / PAGINA 21

Mose, Ue verso la procedura di infrazione

Bruxelles scrive al governo italiano: «Rispettate la Direttiva Acque». Rusconi: «Necessario avviare i monitoraggi»

Alberto Vitucci

Quali sono gli effetti sull'equilibrio lagunare dello scavo di nuovi canali e del funzionamento del Mose? Se lo chiedono da tempo esperti, ingegneri e ambientalisti. Adesso l'Europa ha deciso di indagare. E ha aperto una procedura di infrazione, chiedendo chiarimenti al governo italiano. Il "Pilot", così si chiama il primo atto dell'istruttoria, porta il numero 9728 del 2020, ed è stato spedito dalla Commissione Ue al governo italiano. Sono 35 pagine fitte di rilievi, con la richiesta di verifica e di risposte urgenti sulla gestione del "Piano delle Acque". Otto sono i distretti idrogeologici nazionali interessati. Tra cui quello delle Alpi Orientali che comprende anche la laguna di Venezia. La commissione individua una «non conformità sistemica, significati-

va e persistente» in alcuni settori. Ricontrando la violazione dell'articolo 4 della Direttiva europea sulle Acque. La Presidenza del Consiglio ha trasmesso ora il fascicolo al ministero per l'Ambiente. Tra i punti messi sotto osservazione la laguna e lo scavi dei canali. Ma soprattutto il Mose, il sistema di difesa dalle acque alte. Quali saranno gli effetti delle aperture, sempre più frequenti per l'aumento del livello del mare, sulla laguna? L'Europa chiede risposte sul monitoraggio delle acque, la valutazione delle pressioni antropiche, la classificazione dello stato ecologico, lo stato chimico. E sulle "esenzioni" ai parametri indicati, in particolare sulla portualità e le opere di difesa dalle alluvioni. Una segnalazione inviata a Bruxelles da Italia Nostra che adesso ha convinto la commissione a intervenire. «Bisogna dare rispo-

ste in tempi rapidi a queste osservazioni che anticipano la procedura di infrazione», commenta l'ingegnere idraulico Antonio Rusconi, già capo dell'Istituto Idrografico e dell'Autorità di Bacino, «perché alcune cose vanno fatte subito in questa fase di sperimentazione del sistema Mose». «Le prime», continua Rusconi, «sono una rete di correntimetri e misurazioni per verificare gli effetti delle aperture anche prolungate delle barriere». «Rischioso», secondo l'ingegnere, «aprire una bocca in modo parziale o una bocca sola, quella di Malamocco, come successo negli ultimi giorni per esigenze legate alla portualità. Si ingenerano erosioni e correnti distruttive che vanno misurate e verificate. Anche di questo, come prevede la legge, si dovrà occupare la nuova Autorità per la laguna». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





Una foto della laguna vista dallo spazio: l'Ue chiede chiarimenti sulla tutela

L'EMERGENZA ACQUA ALTA

Dighe ancora su stamattina chiuso solo Lido

Acque alte sempre più record. E meteo sempre più anomalo. Previsioni che cambiano, come i venti, nello spazio di pochi minuti. Aria calda che si scontra con quella fredda, bora e scirocco insieme. Meteorologia impazzita che ieri ha portato ancora acque alte. La città è rimasta all'asciutto. E i test del Mose ancora una volta hanno funzionato, almeno dal punto di vista della difesa fisica dalla marea. Anche ieri mattina è stata risparmiata un'acqua alta di 120 centimetri, in serata 110 (senza Mose), Stamattina previsione tra i 115 e i 120 centimetri alle 11. Attivate le procedure per sollevare almeno le paratoie del Lido. Poi si vedrà. Confusione massima. Perché ora si deve decidere nello spazio di poche ore. Con i venti che cambiano. Come le previsioni. E' successo anche ieri, con un aumento drastico della temperatura in mattinata da 1 grado e mezzo a 12. Una massa di aria calda che si è incuneata verso la Pedemontana, aumentando anche le precipitazioni. Poi il nuovo calo, da 12 a 3 gradi. Gli strumenti del Centro maree hanno registrato venti contrapposti in piattaforma e a Chioggia. Bora e scirocco con una velocità di 5,8 metri al secondo, Masse d'aria e masse d'acqua che

si spostano. Il giorno precedente era stato notata una variazione fino a 30 centimetri a Venezia rispetto a Chioggia. Prima l'acqua più bassa spinta verso sud dalla bora, poi il fenomeno inverso.

Fenomeni da studiare. Ma sempre più imprevedibili. Stamattina intanto nuova alta marea prevista. Poi pian piano la perturbazione dovrebbe attenuarsi. Rimarrà in laguna e nell'Alto Adriatico l'effetto sessa, cioè l'onda di oscillazione del mare gonfio d'acqua che influisce non poco sui livelli marea. Dal 1 gennaio la situazione potrebbe migliorare. Lasciandosi alle spalle un *annus horribilis*. Record di acque alte eccezionale, 14 sollevamenti del Mose. Problemi che si dovranno adesso studiare per mettere a punto una strategia. Non basterà nemmeno il Mose, con l'aumento del livello del mare. Non si potrà chiudere ogni giorno, per non asfissiare la laguna e chiudere il porto. Così gli esperti rilanciano le difese locali. «Il nostro progetto Papa», dice l'ingegnere Antonio Ieno, «è graduale e reversibile. Può difendere San Marco dalle alte maree. Senza ricorrere al Mose. Lo abbiamo proposto al provveditorato. Aspettiamo una risposta». —

A.V.



Le paratoie del Mose alzate per difendere la città dall'acqua alta

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



FEDERAGENTI MARITTIMI

«L'escavo dei canali navigabili è la priorità per le attività portuali»

L'ultimo "Comitatone" non ha minimamente menzionato l'escavo del canale Vittorio Emanuele per far arrivare le navi da crociera all'attuale stazione Marittima di Santa Marta e Alessandro Santi, presidente di Federagenti Marittimi nazionale e veneziana, nonché coordinatore della Venezia Port Community, mette le mani avanti: «Se il governo vuole

perseguire l'obiettivo di conservare a Venezia le navi passeggeri e le ricadute economiche che generano sul territorio, come è emerso dalle indicazioni del cosiddetto Comitatone, l'unica risposta coerente transita attraverso la manutenzione dei due canali di grande navigazione, il Malamocco-Marghera e il Vittorio Emanuele, che richiedono

interventi improcrastinabili di escavo dei fondali, nel rispetto delle esigenze dell'ambiente lagunare e dello sviluppo del porto». «Se è vero che dal Comitatone ha trovato conferma che la crocieristica deve restare un elemento economico strategico per Venezia, nel suo ruolo di home port per le navi passeggeri», aggiunge Santi, «è necessario un periodo transitorio con ormeggi in terminal commerciali a Marghera, quando disponibili e soggetti a chiare procedure amministrative, e banchine del Canale Nord per alleggerire progressivamente il transito via Bacino di San Marco utilizzando il canale Malamocco-Marghera». —



CORTE DEI CONTI CONTRO LA VECCHIA USL 12

Centro protonico, l'ex dg dovrà risarcire 1,8 milioni

La Corte dei Conti condanna l'ex dg dell'Usl Serenissima Antonio Padoan a risarcire oltre 1 milione e 800 mila euro per le spese sostenute dall'azienda per il Centro pro-

tonico "fantasma". Condannati a pagare anche, la ex dirigente Maria Alessandra Massei e l'ingegnere Girolamo Strano, responsabile tecnico. **MION / PAGINA 23**

LA SENTENZA PER IL DANNO ERARIALE DEL PROGETTO FANTASMA

Centro protonico, conto salato per Padoan L'ex direttore dovrà risarcire 1,8 milioni

Nei guai anche l'ex direttrice amministrativa Massei e il tecnico Strano, dovranno versare 950 mila euro ciascuno

Il procuratore Evangelista: «Un caso di manifesta negligenza ai limiti del dolo»

Carlo Mion

La Corte dei Conti condanna l'ex dg dell'Usl Serenissima Antonio Padoan a pagare un risarcimento record di oltre 1 milione e 800 mila euro per le spese sostenute dall'azienda per il Centro protonico "fantasma". Ma il conto non è stato presentato solo a Padoan. Infatti sono stati condannati a pagare ciascuno 943.349 euro, la ex direttrice amministrativa Maria Alessandra Massei e l'ingegnere Girolamo Strano, responsabile tecnico dell'azienda sanitaria. Al centro del procedimento per danno erariale, il project financing lanciato dall'Usl, per realizzare un Centro di terapia Protonica per la cura delle patologie oncologiche, accanto all'Ospedale dell'Angelo, con il benessere della Commissione regionale per l'investimento e l'edilizia e le molte perplessità espresse dal nucleo regionale di valutazione. I giudici contabili hanno sposato in pieno le richieste del procuratore Paolo Evangelista. Gli stessi giudici hanno fatto proprie anche le considerazioni di Evangelista che era stato duro nel commentare l'operazione. «Un caso di manifesta negligenza, imprudenza, intemperanza ai limiti del dolo», aveva sottolineato il procuratore Paolo Evangelista in sede di udienza, che ha seguito l'inchiesta con la sosti-

tuto procuratore Chiara Imposimato, «davanti alle ripetute note della Regione e del collegio dei sindaci sulla mancata sostenibilità economica di un'opera in project financing che sarebbe stata un disastro per le casse dell'azienda, per mancanza di pazienti, l'allora direttore dell'Usl Antonio Padoan non avrebbe mai dovuto firmare la convenzione con il consorzio di imprese: invece andò avanti. Solo nel 2013, con il cambio di vertici, l'Usl bloccò il progetto dichiarandolo insostenibile, arrivando alla transazione». Il Centro protonico, mai nato, è costato alle casse pubbliche 6 milioni di euro.

Ad attivare le indagini della Procura contabile, era stata una segnalazione dello stesso collegio sindacale dell'azienda sanitaria, alle prese nel 2010 con un bilancio chiuso in deficit per 104 milioni, perplesso a fronte di un'opera che avrebbe previsto per le casse dell'azienda un costo di 30 milioni di euro l'anno, per 14 anni, a favore dei soci privati. Nonostante numerose perplessità e inviti a soprassedere da parte della Segreteria regionale alla Sanità, Padoan era andato avanti spedito e dopo aver dichiarato il progetto di pubblico interesse, aveva proceduto con l'affidamento diretto della progettazione, ignorando (nel maggio del 2011), l'invito del Segretario regionale per la sanità a sospendere la convenzione: troppo poco chiari i costi del Centro e la

sua sostenibilità, non essendo prevista dal piano sanitario. Quando a fine 2012 Padoan lasciò l'incarico, i nuovi vertici bloccarono il project, i privati fecero causa e il contenzioso si è chiuso con una transazione da 6 milioni. Detratte le spese che l'azienda avrebbe comunque dovuto pagare al Consorzio, per la Procura restavano nel piatto 3,7 milioni. Soldi che ora rientreranno grazie alla condanna di Padoan e collaboratori. Il procuratore Evangelista ha voluto dedicare questa sentenza al professor Renzo Leonardi, consulente a titolo gratuito deceduto nel 2019 e padre della protonteria in Italia e direttore del Centro protonico a Trento.

«Il professor Leonardi ci convinse della scelta a dir poco infelice di portare avanti un progetto senza alcuna sostenibilità economica che avrebbe comportato effetti gravemente pregiudizievole per la sanità del Veneto», spiega Evangelista, «Costituisce un esempio in negativo su come non si deve attuare un project financing per realizzare un complesso ospedaliero». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA FRASE

«Un'occasione sarà il rinascimento della sanità»

«Un'occasione unica per l'Italia. Se anche questa proposta sarà finalizzata potremo parlare di un Rinascimento della sanità veneziana e noi ci collocheremo tra le prime aziende al mondo nella lotta ai tumori». Così Antonio Padoan, allora direttore generale dell'Usl 12, aveva presentato il progetto del centro protonico, nel giugno del 2005.



Un'immagine di quello che sarebbe dovuto essere il Centro protonico della sanità veneziana e, a lato, l'ex direttore generale dell'Usl Antonio Padoan

MIRANO

Nuova pista ciclabile da sei milioni di euro lungo via Caltana

Il nuovo tracciato collegherà il comune a Santa Maria di Sala. L'intervento sarà finanziato anche dalla Città metropolitana

Simone Bianchi / MIRANO

Costerà sei milioni di euro, e sarà una pista fondamentale nel collegamento tra Mirano e Santa Maria di Sala. Nelle ultime ore i due Comuni hanno approvato l'accordo di programma che coinvolge anche la Città metropolitana, e adesso si potrà iniziare con la fase di progettazione esecutiva per poi passare ai lavori veri e propri. La nuova ciclabile sarà realizzata lungo via Caltana, dall'intersezione con via Scaltenigo a quella con via Noalese. Sull'iter si hanno in questo momento quasi cinque mesi di vantaggio. L'investimento complessivo è di circa 6 milioni di euro, una somma consistente perché comprende anche una serie di opere collegate. La quota stanziata dal Comune di Mirano già dal

2019 è di euro 1.685.000 euro, e altrettanta quota è messa da Santa Maria di Sala, mentre la parte rimanente sarà coperta dalla Città metropolitana. Ai Comuni competranno la gestione e manutenzione successiva della pista. Il progetto è di lunga data ma, dopo molti confronti e ipotesi, la situazione è stata sbloccata di recente quando le due amministrazioni, pur non competenti per legge sulla strada provinciale, hanno potuto cofinanziare i lavori al 50 per cento.

«Questo risultato, importantissimo per le famiglie, gli anziani e tutti coloro che usano la bicicletta, è stato raggiunto grazie al lavoro di tante persone, a partire dai cittadini in primis, e non solo, con le raccolte di firme di qualche anno», sottolinea l'assessore ai Lavori pubblici di Mi-

rano, Giuseppe Salviato. «Fin dal periodo 2003-06, come amministratori, avevamo fatto una serie di ragionamenti con l'allora Provincia di Venezia. C'è quindi il lavoro dei cittadini e del comitato Viabilità Sicura, quello del consigliere metropolitano delegato Saverio Centenaro, che ringraziamo, e del consigliere metropolitano di Mirano Giorgio Babato, cui si aggiunge quello delle due amministrazioni comunali. L'interesse del Comune di Mirano per tutta la viabilità della frazione, è sempre stato notevole».

La rete ciclabile che si va delineando, permetterà alle varie frazioni di essere collegate al capoluogo con percorsi sicuri. E già si guarda al prossimo impegno: la ciclabile di via Desman. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il municipio di Mirano, dove nei giorni scorsi è stato approvato il progetto della nuova ciclabile

MUSILE

Boom di abbandoni di scarti edilizi con i bonus fiscali

Scoperte nuove discariche ai lati delle strade delle frazioni
L'assessora Pierobon: «Aumento legato ai piccoli cantieri»

Giovanni Monforte

/ MUSILE DIPIAVE

Scoperto il responsabile degli abbandoni seriali di rifiuti di scarti dell'edilizia a Millepertiche. Al colpevole è stata contestata la violazione delle norme del regolamento di nettezza urbana e dovrà rifondere le spese di pulizia sostenute da Veritas. Ma non si tratta di un caso isolato. Nella Destra Piave si registra un boom di abbandoni di rifiuti legati all'edilizia: «In questo periodo il problema si è accentuato per un incremento di piccoli cantieri avviati per i lavori legati ai bonus fiscali e talvolta per sanare abusi edilizi».

Il fenomeno è stato al centro del dibattito nell'ultima seduta del Consiglio comunale di Musile. Il centrosinistra ha presentato un'interrogazione. «Nelle frazioni di Millepertiche e Caposile sono state segnalate situazioni di degrado dovute alla presenza di rifiuti lungo il margine delle strade. Lo stesso fenomeno si continua a ravvisare a Castaldia, ai margini della ciclabile lungo la Piave Vecchia», ha denunciato il consigliere Fabio Mariuzzo (Insieme per Musile), ponendo l'accento sul ripetuto abbandono di rifiuti ingombranti che si è registrato in via Cooperative a Millepertiche.

Per quest'ultima segnalazione, l'assessora all'ecologia Elisa Pierobon ha spiegato che, mettendo insieme de-

gli elementi utili indicati da alcuni cittadini e le immagini degli impianti di videosorveglianza, si è arrivati a individuare il responsabile dei molteplici abbandoni di rifiuti, materiali edili di risulta e manutenzione. Ma il fenomeno è tutt'altro che isolato.

«Purtroppo sul territorio di Musile sono diverse le zone in cui si verifica questo problema, dalla Statale 14 Triestina alle zone più isolate», ha spiegato l'assessora Pierobon, «in questo periodo il fenomeno si è accentuato in alcune aree. Questo avviene non perché le misure di contrasto attuate non siano incisive, quanto per un incremento di piccoli cantieri avviati per lavori di miglioramento energetico grazie ai bonus fiscali e talvolta per sanare abusivi edilizi. Questo è quello che si evince dalla tipologia stessa del rifiuto abbandonato».

Fermo restando che quello degli abbandoni è soprattutto un problema di grave maleducazione, l'assessora Pierobon ha ricordato che al momento sono 43 le telecamere di sorveglianza installate nel musilense. La Città metropolitana poi ha fornito alla polizia locale una fototrappola, che da metà gennaio sarà installata a controllo dei siti maggiormente interessati dagli abbandoni. Gli agenti intensificheranno i già costanti controlli ambientali per contrastare il fenomeno. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una discarica di materiali edilizi abbandonati



TRASPORTI

Brennero, nuovi stop per i Tir

«Così l'Austria ci discrimina»

Il Tirolo vara il blocco notturno dei mezzi pesanti, compresi gli Euro 6, da gennaio
Gli autotrasportatori: «Danni per decine di milioni, Ue e governo intervengano»

VENEZIA

«Il blocco notturno dei soli Tir italiani compresi gli Euro 6 al Brennero dal primo gennaio 2021 è un nuovo coprifuoco per le merci in transito da e per l'Italia. Un comportamento discriminatorio inaccettabile per l'intera Unione Europea». Reagisce così, il presidente degli Autotrasportatori di Confartigianato Veneto Michele Varotto, alla notizia secondo cui il Tirolo austriaco, dal primo gennaio 2021, ha scelto di incrementare le limitazioni al traffico pesante sul Brennero bloccando i mezzi pesanti non elettrici o a idrogeno (ma non per quelli austriaci) durante la notte.

Uno stop che per gli autotrasportatori significa un danno di decine di milioni di euro solo per l'aumento diretto dei costi di trasporto delle merci, senza contare l'appesantimento per le relazioni economiche e commerciali tra l'Italia e l'Europa centrale. «Per quel valico passano ogni anno circa 38 milioni di tonnellate di merci su gomma» spiega Varotto «e circa 100 miliardi

di euro di merci destinate principalmente al Centro e al Nord Europa. Di queste circa il 10% parte da un Veneto che è il polmone della componentistica dell'automotive tedesca ma pure uno dei grandi poli del manifatturiero del continente. Un coprifuoco notturno assurdo come quello imposto dal Tirolo produrrà un danno diretto per decine di milioni di euro di costi aggiuntivi più quelli relativi alle difficoltà di interazione tra distretti produttivi fortemente correlati. Nel frattempo il trasporto su rotaia, fino alla fine dei lavori del nuovo tunnel del Brennero e l'attivazione del Corridoio 1 (previsto forse fra una decina d'anni), non può sostenere l'intero tonnellaggio in transito rendendo ancora più dannosi questi provvedimenti».

Gli autotrasportatori sottolineano come questo provvedimento in particolare introduca principi realmente discriminatori. «L'Italia non può permettersi di perdere una guerra commerciale come questa e non ho dubbi che una situazione si troverà

quanto prima» continua Varotto «tanto più che in ballo non ci sono solo gli interessi degli autotrasportatori, la cui professionalità è tale da garantire comunque un passaggio alle merci, ma di due grandi economie come quella italiana e tedesca. In effetti il livello incrementale delle difficoltà che l'Austria pone alla libera circolazione delle merci sul suolo europeo è assurdo, intollerabile e molto dannoso per l'intero interscambio europeo. Lo si è visto in Gran Bretagna in questi giorni e lo si vedrà ancora in futuro: blocchi continui non fanno che impoverire tutti i soggetti interessati. Non solo ma credo si prefigurino anche un principio discriminatorio nei confronti delle imprese italiane e non credo che il nostro Governo e le istituzioni europee possano accettare tutto ciò. Le limitazioni infatti varranno per i Tir Euro 6 italiani a partire dall'inizio dell'anno ma quelli austriaci solo dal gennaio 2022». —

RICCARDO SANDRE

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tir in coda al Brennero: il primo gennaio 2021 scatterà il blocco notturno anche delle motrici Euro 6 italiane



“Svolta o perdiamo i fondi Ue”

Parla il ministro Gualtieri: “Ha ragione Gentiloni, subito corsie preferenziali per il Recovery”. Il Pd si schiera sulla stessa linea, Conte prende tempo
Cassese: affidiamo i piani a pool con i migliori tecnici dei ministeri. Verifica di maggioranza, Zingaretti avverte Renzi: “Niente avventure politiche”

di **Claudio Tito**

L'intervista di Gentiloni non l'ho solo apprezzata, è da sottoscrivere». Il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri parla del messaggio che il Commissario italiano dell'Ue agli Affari economici ha lanciato dalle colonne di *Repubblica*. E dice: «Non possiamo aumentare il debito, ma se non abbiamo i progetti nei tempi e modi previsti, perdiamo i soldi del Recovery Fund».

● a pagina 3

con servizi ● da pagina 2 a pagina 5

Il colloquio

Gualtieri “Sì, servono procedure veloci o perderemo i soldi”

È da sottoscrivere l'intervista di Gentiloni, va seguita la strada del decreto semplificazioni

La task force è secondaria, dobbiamo prevedere corsie preferenziali per rispettare i tempi

di **Claudio Tito**

«L'intervista di Gentiloni non l'ho solo apprezzata, è da sottoscrivere». Il ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri, dopo una giornata trascorsa anche ad incontrare le delegazioni di Pd e M5S per discutere i provvedimenti che dovranno dare corpo al Recovery Plan e preparare la verifica di governo, si prende una pausa per parlare del messaggio che il Commissario italiano dell'Unione europea agli Affari economici ha lanciato dalle colonne di *Repubblica*. E il titolare di Via XX Settembre lo fa schierandosi completamente a favore delle argomentazioni svolte dall'ex premier italiano. Soprattutto

tutto lo considera non una critica al governo italiano ma un aiuto, un atto di collaborazione.

Gualtieri, del resto, sa bene che il fondo Next Generation Eu rappresenta una «sfida» per l'Italia. Forse la più grande sfida per il nostro Paese negli ultimi settanta anni. Ma anche che l'Italia è in grado di raccoglierla. E per questo servono - come ha spiegato proprio Gentiloni - «provvedimenti straordinari». Misure che rendano realizzabili e puntuali tutti gli investimenti.

La linea, in questo senso, è molto semplice. C'è il precedente del cosiddetto “decreto semplificazioni”. «Ecco - chiarisce Gualtieri - dobbiamo andare

avanti esattamente in quella direzione». L'obiettivo insomma consiste nello sveltire le procedure, dare certezza ai destini dei fondi stanziati. «Il contenuto più profondo della governance è proprio questo. La task force è una questione davvero secondaria». Non è un caso che da tempo



la discussione nella maggioranza di governo e nel sistema produttivo si è concentrata sulla revisione del Codice Appalti.

«Vede, io sono totalmente d'accordo con Paolo anche perché alcuni dei rischi sollevati sono esattamente quelli che io sto cercando di illustrare da settimane. E, peraltro, non è che io e Gentiloni non ci sentiamo. Diciamo che ci parliamo con una certa frequenza». Il nucleo dell'impegno su cui, a suo giudizio, il governo si deve concentrare è allora questo: «Se non facciamo le opere e gli investimenti nei tempi e secondo i criteri indicati, non è che riceviamo i soldi in ritardo. Li perdiamo proprio. Non funziona come per i fondi ordinari. Se non realizziamo i progetti, perdiamo i soldi. E paradossalmente li perdiamo doppiamente perché il meccanismo prevede che noi li anticipiamo e poi ce li rimborsano. E il tutto avviene secondo un calendario di verifiche che procede in base ad una serie di 'milestone', ossia di traguardi intermedi». E lo stesso risultato negativo si ottiene se gli stanziamenti «vengono spesi male». Il capo dell'Economia è però convinto che l'Italia è in grado di rispondere a tutti i requisiti

che l'Unione reclama.

Il punto però è che in questo Paese basta un Tar qualsiasi o semplicemente un comitato di quartiere per bloccare progetti giganteschi. Il rischio-Italia prende questa forma ed è la principale preoccupazione esposta dal Commissario europeo che, seppure italiano, parla a nome dell'Ue. E, infatti, il successo passa «esattamente dall'esigenza di identificare corsie preferenziali sulle procedure coinvolte nell'uso del Recovery. Bisogna chiarire quali possano essere le innovazioni procedurali. Di questo abbiamo bisogno». A questo proposito, dunque, il ministro dell'Economia ricorda che si è già compiuto un passo avanti con il decreto semplificazioni. Il passo successivo dovrebbe consistere in «procedure ordinarie semplificate e in norme semplificate». Per Gualtieri, poi, c'è un aspetto che per certi versi riveste una importanza persino superiore. Lui la chiama la «meta-riforma», ossia la «riforma della Pubblica Amministrazione». «Perché l'esigenza di stare nei tempi è certamente sfidante, ma si tratta di una sfida positiva. E, direi, anche utile».

Ieri il ministro dell'Economia

ha incontrato gli «ambasciatori» di M5S e Pd per dare un seguito concreto alla verifica politica in corso: «Due riunioni positive». E oggi si confronterà con Italia Viva, forse il colloquio più delicato. Anche perché proprio Gentiloni ha risollevato il tema dell'attivazione del Mes sanitario, questione su cui Renzi ha nuovamente insistito. «Ma il mio pensiero su questo l'ho esposto tante volte e non mi pare che fosse distante da quello di Paolo».

Semmai - è la preoccupazione su cui Gualtieri preferisce porre l'accento in maniera pesante - bisogna tenere presente anche gli inviti della Commissione a tenere sotto controllo il debito pubblico. «Dobbiamo sempre ricordarcelo. Non possiamo pensare di modificare i saldi di bilancio ignorando a quanto ammonta il nostro fardello». «È nostro dovere - insistere - tenere bassa la curva del debito. Dobbiamo ridurre il debito anche con la crescita. Ed è per questo che non chiederemo subito tutti i cosiddetti 'Loans', ossia i prestiti contenuti dal Recovery Fund. A differenza dei 'grants' vanno a formare il debito e se le utilizzassimo tutti, ci ritroveremmo presto con il rapporto debito-pil al 155 per cento. Non ce lo possiamo permettere».



Alla Camera
 Il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri durante una seduta alla Camera dei deputati

BIGLIARDI ANTIMIANI / 775/ANSA

I DIRITTI

La nuova proroga del governo riapre lo scontro sugli sfratti

Con il blocco prolungato fino a giugno insorgono i piccoli proprietari: «Anche noi in crisi» Mariani (Cgil): soluzione estrema che non volevamo. Invece serve una politica abitativa

Confedilizia: «Una scelta rozza. Qui non ci sono poveri e ricchi contrapposti»

di Ettore Livini

MILANO – Inquilini (in difficoltà) contro piccoli proprietari (anche loro, spesso, in cattive acque). La proroga del blocco degli sfratti causa pandemia fino al giugno 2021 infilata dal governo nel decreto Milleproroghe riaccende l'eterna e drammatica partita della casa tricolore. «La decisione era inevitabile - dice Lucia Mariani, responsabile politiche abitative della Cgil - . Come si faceva a mettere migliaia di persone per strada il primo gennaio in piena crisi sanitaria?». Ma la scelta «rozza» dell'esecutivo - secondo l'accusa del presidente di Confedilizia Giorgio Spaziani Testa - «risolve un problema serio a costo zero per lo Stato e sulle spalle dei privati, senza nemmeno riconoscere loro un ristoro per il danno subito».

E visto che il mondo dei locatari non è fatto solo di grandi immobilizzatori ma anche di tanti piccoli «padroncini» (il 57% di loro ha un reddito inferiore ai 29 mila euro, dice Confedilizia) il cerino di questa partita delicatissima «dove non ci sono buoni e i poveri da una parte e cattivi ricchi dall'altra» dice Spaziani Testa è rimasto in mano a loro. La prova? La valanga di mail di protesta dei *peones* del mattone che hanno intasato la posta elettronica della associazione contro lo stop agli sfratti.

La bomba sociale della casa, ovviamente, è una realtà pesante e vecchia di decenni. Nel 2019 i tribunali hanno emesso 48.543 sentenze di sfratto (-23% sul 2018) di cui 42 mila per morosità. Il Covid, ovviamente, ha peggiorato la situazione. «Nessuno riesce a quantificare davvero le dimensioni del problema ma ci sono diverse decine di migliaia di persone che in linea teorica potrebbero essere buttate fuori di casa dalla sera alla mattina», sostiene

Mariani. Il congelamento degli sfratti, come il blocco dei licenziamenti, serve insomma ad evitare un corto circuito sociale in una situazione straordinaria.

Le lettere di protesta pubblicate sul sito di Confedilizia fotografano però l'altra faccia della medaglia: quella dei problemi - anche finanziari - dei piccoli proprietari che «malgrado sentenze esecutive arrivate spesso ben prima della pandemia», accusa sempre Spaziani Testa - si trovano con gli appartamenti congelati e zero entrate. C'è Carlo, disoccupato, il cui unico reddito è l'affitto di un bar a Roma («sempre aperto con enorme giro di clientela» precisa) che non viene pagato da 7-8 mesi. Ci sono i due coniugi Rinaldi di Bologna (89 anni lui, 85 lei) che continuano a pagare Imu, spese di condominio, riscaldamento e avvocato senza vedere una lira dall'inquilino dal 2018.

Il governo ha provato a mettere una pezza a questa situazione rifinanziando con una cinquantina di milioni il fondo per la morosità incolpevole e con 150 milioni il sostegno all'affitto. «Ma una politica abitativa seria gli sfratti li previene e non li esegue - dice Mariani - . E le risorse sono poche e stanziate per periodi troppo brevi». Bisognerebbe incentivare la revisione dei canoni aiutando anche i locatari, magari con il credito d'imposta come si è fatto per gli edifici commerciali. E poi si deve affrontare un caso per volta per capire chi davvero è in difficoltà tra le parti e chi ha diritto ad essere aiutato», suggerisce il numero uno di Confedilizia. «Il blocco degli sfratti è una soluzione estrema che non avremmo voluto nemmeno noi - ammette Mariani - . Il problema della casa si risolve con un grande piano di investimenti in edilizia sociale, combattendo il nero degli affitti garantendone magari la deducibilità, introducendo strumenti fiscali per supportare chi fa fatica a pagarli». Ma di questo si parlerà (forse) solo dopo la fine dell'emergenza. © RIPRODUZIONE RISERVATA



I numeri

48.543

Le sentenze di sfratto

Emesse dai tribunali italiani nel corso del 2019. Il 23% in meno rispetto a un anno prima

42.000

Le sentenze per morosità

La stragrande maggioranza delle sentenze riguardano appunto inquilini che hanno cessato di pagare l'affitto. Nel 2020 il Covid ha peggiorato la situazione anche se non ci sono cifre esatte



▲ **Nuove tensioni** Con la proroga del blocco degli sfratti

Capri, abusi edilizi sui terreni del Comune: condannato ex sindaco

di **Alessio Gemma**

Un gazebo su un terreno agricolo che diventa un salotto, a cui si aggiunge una cucina e poi un bagno, un vano letto. Storia di abusi edilizi sull'isola di Capri che si trascinano per più di vent'anni.

La Corte dei conti condanna l'ex sindaco Giovanni De Martino (32.169 euro), in carica dal 2014 al 2019, e l'ex dirigente all'Urbanistica Massimo Strosio (128.676 euro). Sentenza depositata il 14 dicembre, accolta la tesi della Procura contabile che contesta la mancata riscossione delle indennità di occupazione di una abitazione in via Castello: canone di 2727 euro mensili.

Una vicenda complessa che nasce da un paradosso che grida vendetta: gli abusi, in sprezzo ai vincoli paesaggistici da rispettare sull'isola, si perpetrano su terreni comunali, fondi agricoli che dal 1900 vengono ceduti dal pittore inglese James Talmage White a famiglie autotone.

Nel 2013 i carabinieri acquisiscono una relazione tecnica che accende i riflettori su una residenza su due livelli, "rifinita ed arredata", oltre 100 metri quadrati su due livelli, solarium, serra e "viali con cordoli e scale che collegano il cancello di ingresso fino ai margini di due terrazzamenti".

Scattano i sequestri, il Comu-

ne sembra pronto a sgomberare e demolire. Ma inizia una guerra di ricorsi in tribunale, richieste di condono, presunti titoli edilizi.

Nel 2015 il Comune acquisisce l'immobile nel suo patrimonio in attesa dei giudizi: gli inquilini restano, c'è una donna gravemente malata. Dovrebbero pagare una indennità di occupazione. Sulla carta. Ma nel 2017 a sorpresa si arriva a un accordo bonario e il Comune «annulla le precedenti ordinanze di demolizione».

Eppure un avvocato incaricato dall'ente scrive a giunta e uffici: «Non riesco ad individuare l'interesse a transigere una vicenda che ha per oggetto diritti indisponibili dell'ente, trattandosi di abusi edilizi».

Nel frattempo il caso finisce anche nel mirino della Procura. In giudizio il pm contabile osserva che l'accordo del 2017 firmato dal Comune «ha illecitamente conferito legittimità ad opere edilizie affette da insanabile irrealizzabilità, a prescindere dalla demolizione, intervenuta o meno, la quale diviene per ciò stesso irrilevante».

I giudici contabili accolgono le tesi della Procura e in sentenza riportano le conclusioni del geometra che ha assistito alle indagini: «La definizione bonaria della vicenda non è legittima in quanto sana sia opere che non dovevano essere permanenti sia opere (tutte) prive di autorizzazione paesaggistica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ **Ex sindaco**

Sopra, l'ex sindaco Giovanni De Martino, condannato per una storia di abusi edilizi a Capri



L'intervista

Antonio Ciucci (Ance)

“Per rilanciare Roma aggiustiamo le strade”

— “ —
Servono 1,5 miliardi
La città non ha
bisogno soltanto
di grandi opere
La scommessa
è riqualificare
ciò che già esiste

— ” —

di **Daniele Autieri**

La totale assenza di Roma e delle opere di cui la capitale ha disperato bisogno dalla lista provvisoria delle infrastrutture stilata dal governo italiano per accedere alle risorse europee del Recovery Fund, riaccende l'allarme della rappresentanza romana dei costruttori.

«Dall'ultimo documento del governo – spiega Antonio Ciucci, vice presidente di Ance Roma, l'associazione guidata da Nicolò Rebecchini – sappiamo che sulle infrastrutture arriveranno 27 miliardi di euro, ma nemmeno un euro sarà destinato alle opere strategiche per la capitale. E pensare che in estate il Comune aveva proposto solo per Roma un piano di interventi da 25 miliardi».

A dispetto di quei sogni, la verità è che per Roma non c'è nulla e che la capitale si trova oggi a pagare lo scotto di quattro anni di immobilismo.

«È vero che le risorse sono poche – ammette Ciucci – ma quelle poche risorse che ci sono non sono state spese bene. A Roma servono investimenti e interventi programmati; serve un modello nuovo di gestione della città, non una miriade di micro interventi gestiti da più uffici come accade per le manutenzioni. E la città così muore».

Di cosa ha bisogno con più

urgenza la capitale d'Italia?

«A Roma servirebbero 1,5 miliardi di euro solo per riqualificare le sue strade. Questa sì che sarebbe una grande opera. In realtà a Roma non servono solo le grandi opere, come la metropolitana o la chiusura dell'anello ferroviario, che sono ovviamente molto importanti, ma ci vorrebbero investimenti sulla riqualificazione urbana delle strade, del verde, degli edifici pubblici. Si parla di degrado ormai, non più di semplice manutenzione. Il degrado porta a problemi di inclusione sociale e territoriale ormai endemici. La capitale ha smesso di progettare il futuro».

Sarebbe utile anche far correre le grandi opere...

«Roma di grandi opere ne ha purtroppo poche. Stiamo parlando delle metropolitane, della metro C, del prolungamento della metro B, bloccato in una vicenda senza fine e poi del completamento dell'anello ferroviario di cui si parla da decenni. Siamo favorevoli affinché queste opere siano concluse, ma con le risorse a disposizione ci sembra quasi un miraggio».

Come si può affrontare questa carenza?

«Non servono grandi tavoli. Servono progetti e servono risorse. E allora la nostra proposta è quella di attivare le risorse che non verranno spese grazie all'arrivo dei finanziamenti del Recovery Fund, destinati su opere che già hanno copertura nel bilancio dello Stato. Questa finanza potrebbe essere utilizzata per opere di cui Roma ha bisogno».

Di cosa ha bisogno invece il Comune di Roma?

«Deve puntare alla digitalizzazione e all'innovazione della macchina amministrativa totalmente allo sbando. Il nostro settore dal 2008 è dentro a una crisi clamorosa che ha colpito anche piccole e medie imprese. Quello che chiediamo non serve solo per Roma, ma anche per la sua economia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

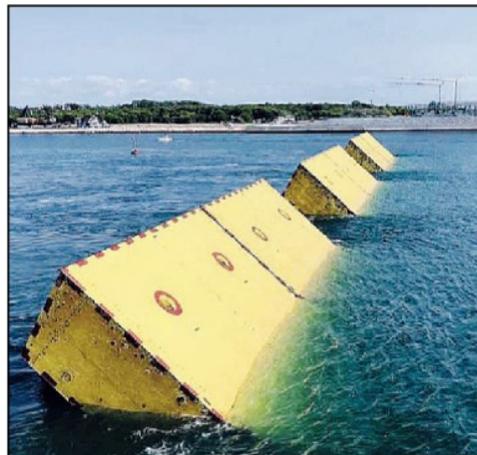


VENEZIA Sollevate le barriere, i venti hanno poi abbassato la marea

Mose in azione differenziata

VENEZIA - NELLA notte tra lunedì e ieri, le dighe mobili della laguna veneta erano state azionate per timore di un grande fenomeno di alta marea. Ma fortunatamente l'acqua alta a Venezia in mattinata è stata frenata da un rarissimo caso di scontro di venti da nord e sud che, di fatto, ha bloccato l'avanzata del mare. Nonostante ciò, il Mose è stato messo in funzione proteggendo la città. Un utilizzo differenziato, quello delle 78 barriere mobili, che ha portato a chiusure e riaperture alle bocche di porto di Lido e Chioggia mentre quella di Malamocco è rimasta sempre aperta, permettendo il transito delle navi e la funzionalità del Porto. Lunedì sera il Mose è stato alzato, al Lido e a Chioggia per poi essere abbassato a mezzanotte tenendo sotto controllo una marea di 102 centimetri, durata dalle 19 alle 22. In laguna l'acqua si è fermata a 81 centimetri con la città all'asciutto. Le paratoie di Lido e Chioggia sono state calate e stamane sono state risollevate, lasciando immobili quelle di Malamocco, per controllare una marea massima che ha toccato i 96 centimetri in mare e i 65 in laguna. La possibilità di tenere aperta la bocca di porto di Malamocco ha consentito il transito delle navi da e per Marghera lungo il Canale dei Petroli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Azionato nella notte Il Mose di Venezia

