

Rassegna del 09/07/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

09/07/2019	Sole 24 Ore	3	Microappalti nei Comuni, l'iter veloce sblocca i fondi - Iter veloce, al via il 96% dei microappalti	Santilli Giorgio - Trovati Gianni	1
SCENARIO					
09/07/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8	Pedemontana e sigilli, nel mirino anche le chat dei costruttori	Centin Benedetta	3
09/07/2019	Gazzettino Belluno	11	Ruspe in azione lungo il corso del Bigontina - Ruspe accese sul Bigontina: opere per 4,5 milioni di euro	Dibona Marco	4
09/07/2019	Gazzettino Padova	11	Fondo Värde: ipercentro, ecco il ricorso - Mega centro, Värde presenta ricorso al Consiglio di Stato	Cavallaro Francesco	6
09/07/2019	Gazzettino Venezia	14	Crepe sui muri, ospedale a rischio crolli	...	8
09/07/2019	Giornale di Vicenza	14	Bacini alti-piena, 6 milioni per gli espropri	Zorzan Alessia	9
09/07/2019	Giornale di Vicenza	23	Pedemontana, passate al setaccio le chat dei cellulari dei 4 indagati - Pedemontana, indagini sui telefonini	Bernardini Matteo	11
09/07/2019	Giornale di Vicenza	27	Bretella Spv, al timone c'è la Provincia	A.Z.	13
09/07/2019	Mattino Padova	15	Tram, ricorso contro il bando - Tram, ricorso al Tar contro il bando Consorzio Mantegna vuole l'affidamento	Malfitano Claudio	14
09/07/2019	Mattino Padova	15	«È possibile accorciare i tempi di 15-18 mesi Ma Aps non ci risponde»	C.MAL.	16
09/07/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12	Sull'autonomia resta il veto M5S «Niente scuola e infrastrutture» - Autonomia, Di Maio «Su scuola, ferrovie e autostrade resta lo stop alle Regioni»	Salmaso Albino	18
09/07/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13	Sullo sfondo resta aperto il ruolo delle Camere	Amabile Flavia	20
09/07/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	14	La tav Milano-Venezia è un volano di sviluppo	Mistri Maurizio	21
09/07/2019	Sole 24 Ore	3	Spinta a tutta la spesa dei comuni Nel 1° semestre investimenti a +17%	G.Tr.	22

Microappalti nei Comuni, l'iter veloce sblocca i fondi

OPERE PUBBLICHE

I lavori assegnati assorbono il 95% dei 400 milioni di euro stanziati

Funziona il modello spagnolo adottato nella legge di Bilancio

Un fatto inedito considerato che in genere i tempi oscillano tra due e otto anni

Un piccolo miracolo: in meno di cinque mesi il 95% dei 400 milioni stanziati dalla legge di bilancio per finanziare lavori pubblici nei piccoli comuni, sono stati appaltati. Il 36%, pari a 135,4 milioni, sono stati già erogati. Un fatto inedito, e a suo modo eccezionale ad di là dell'esiguità delle cifre, se si considera che i tempi di attesa prima di arrivare all'appalto oscillano normalmente tra due e otto anni. La corsia veloce per i microappalti dei piccoli comuni, ispirata al modello spagnolo e proposta dall'Ance sta funzionando, come confermano i numeri della Ragioneria generale dello Stato. Entro la fine di luglio si arriverà a impegnare il 100 per cento delle risorse. **Santilli e Trovati** — a pag. 3

Iter veloce, al via il 96% dei microappalti

Il modello spagnolo. Cantieri già aperti per quasi tutte le piccole opere finanziate con 400 milioni dalla legge di bilancio. Avanzamento lavori al 36%
Iter semplificato. Fatto eccezionale nel Paese in cui passare dai fondi al cantiere richiede anni. Ance: potenziare lo strumento, renderlo permanente

**Giorgio Santilli
Gianni Trovati**

La corsia veloce per i microappalti dei piccoli Comuni funziona: i 400 milioni stanziati dalla legge di bilancio per finanziare la messa in sicurezza di scuole, strade, edifici pubblici e patrimonio comunale sono stati appaltati per il 95%. E grazie alla mini-proroga arrivata con il Dl crescita, che sposta a domani il termine per l'avvio dei lavori, si dovrebbe arrivare a impegnare il 100 per cento delle risorse. In autunno sarà poi la volta dei 500 milioni per risparmio energetico e mobilità sostenibile. I cantieri vanno avviati entro fine ottobre per non perdere il contributo, e i sindaci sono all'opera.

Lavori in corso, quindi, spesa effettiva, cantieri attivi, con uno stato di avanzamento che per la prima tornata ha già raggiunto il 36% da quando, il 15 maggio, è scaduto il primo termine per l'avvio delle opere. Dei 366,7 milioni di euro appaltati ne sono stati già erogati 135,4.

I numeri della Ragioneria generale dello Stato confermano che questa norma, ispirata al «modello spagnolo» proposto dall'Ance (l'associazione dei costruttori) circa un anno fa, costituisce una sorta di miracolo nel panorama italiano dei lavori pubblici. Un panorama che è stato fotografato più volte - dai rapporti della Presidenza del Consiglio a quelli più recenti del-

l'Anas - e sempre con lo stesso risultato che servono anni (mediamente da due a otto, con punte di dieci) per passare dal finanziamento al cantiere. Riuscire ad appaltare in meno di cinque mesi praticamente tutti i lavori previsti è un fatto del tutto inedito ed eccezionale. Una specie di miracolo.



I Comuni coinvolti sono 7.393 (di cui 5.499 con una popolazione inferiore ai cinquemila abitanti), i progetti finanziati 7.842 (5.621 sono quelli dei comuni piccolissimi).

L'operazione nasce, per una volta, da una concertazione efficace all'interno del governo. Che, altro inedito, si è tradotta in grande attivismo nella fase attuativa. Il Viminale è partito subito, dieci giorni dopo la manovra, con le risorse e il sostegno ai Comuni. E a maggio, a stretto giro con il Dl crescita, il Mise ha approvato il decreto con la destinazione dei 500 milioni. Per il ministro dei Rapporti con il Parlamento Riccardo Fraccaro il gruppo delle norme per investimenti locali vale in tutto 1,9 miliardi, compreso lo sblocco degli avanzi. E viaggia a ritmi che «hanno sorpreso molti burocrati». E sul versante delle piccole opere c'è una novità, dal Viminale. «I Comuni che hanno avviato i lavori potranno tenere i soldi che riusciranno a risparmiare - anticipa il sottosegretario Stefano Candiani (Lega) - con meccanismo che incentiva chi riesce a fare le opere nel modo più efficiente».

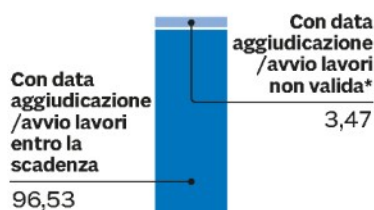
Grande soddisfazione dell'Ance. «Il successo della norma - dice il presidente Gabriele Buia - da noi proposta, dimostra che un piano di piccole e medie opere per la messa in sicurezza e la manutenzione dei territori è necessario e nello stesso tempo rappresenta un grande fattore di crescita per tutto il Paese. Il nostro auspicio - continua Buia - è che ora lo strumento sia potenziato e divenga una misura permanente. Solo intervenendo sulle modalità di spesa dei soldi pubblici, come abbiamo segnalato più volte, è possibile far ripartire l'economia facendo cose utili per la collettività».

Alla replica però dovrà pensarci la manovra. Perché i tentativi di stabilizzare il meccanismo portati avanti nel cantiere del Dl crescita sono inciampati sul problema coperture. Alla fine, per i sindaci lontani da Roma e dalle altre sei città in crisi sono rimaste poche decine di milioni, pescate dal Fondo per i progetti di Industria 4.0. Troppo pochi per pesare davvero.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Numero delle opere

Dati in percentuale



(*) Prima del 01/01, oltre il 15/05 non indicata



FOTOLIA

Piccoli cantieri.

La legge di bilancio ha stanziato 400 milioni per la messa in sicurezza di scuole, strade, edifici pubblici e patrimonio comunale

Pedemontana e sigilli, nel mirino anche le chat dei costruttori

Al vaglio della procura non solo il reato di frode E presto i consulenti torneranno nella galleria di Malo

MALO Chat ed email da scandagliare, a caccia di ulteriori informazioni su quello che accadeva nei cantieri della Superstrada Pedemontana Veneta, in parte già emerso dalle telefonate dei responsabili che i finanzieri hanno ascoltato. E quattro consulenti che a giorni, previa comunicazione al giudice, torneranno nei cantieri dei sette chilometri di galleria Malo sequestrati (a Malo, Castelgomberto e Cornedo) per effettuare i carotaggi e tutti gli accertamenti che potrebbero provare l'ipotesi di reato della procura. Quella cioè di frode nelle pubbliche forniture a danno della Regione, di «utilizzo di materiali non marchiati Ce» invece previsti dal capitolato e «non rispettosi dei requisiti minimi richiesti».

Prosegue a ritmo serrato l'inchiesta sulla tratta vicentina di Spv, congelata da giovedì scorso da un sequestro. E per la verità il collegio di consulenti (tre ingegneri e un geologo) nominato dal sostituto procuratore Cristina Carunchio non si focalizzerà solo sui materiali utilizzati in cantiere (anche quelli interrati, come i tubi che stando alle telefonate non sono stati sostituiti). La procura vuole approfondire anche l'impatto ambientale della grande infrastruttura e vederci chiaro anche sull'aspetto della sicurezza, se cioè vi potessero essere eventuali carenze tali da mettere a rischio l'opera viaria (nelle intercettazioni emerge come gli operai avessero paura, temendo per la propria incolumità, per i distacchi di pezzi di cemento dalla volta

della galleria).

E non si può escludere che le indagini su vari fronti possano portare anche a contestare nuove ipotesi di reato e ad aggiungere nomi sulla lista degli indagati. Per ora quattro: il messinese Luigi Cordaro, direttore del cantiere del lotto 1, il bolognese Fabrizio Saretta, responsabile del lotto, Giovanni d'Agostino, avellinese direttore tecnico Spv, e Adriano Turso, messinese, direttore dei lavori Spv. Ora, molto altro potrebbe emergere dai loro telefoni - dalle chat Telegram e WhatsApp in cui parlavano di lavoro - e dai pc sequestrati a casa loro, così come dalla corrispondenza mail e dai documenti acquisiti nella sede di Romano d'Ezzelino e di Torino del Consorzio Sis che sta realizzando la Spv.

Ulteriore documentazione era già stata acquisita a maggio nel cantiere di Vallugana di Malo, lì dove sabato gli operai hanno finito i lavori di messa in sicurezza sotto gli occhi dei finanzieri. Tutto materiale, cellulari, pc e documenti, che verrà vagliato da consulenti. Quanto al Consorzio Sis ieri, attraverso l'avvocato Pierluigi Ciaramella, ha depositato il ricorso al Riesame per chiedere il dissequestro dei cantieri (e avere così accesso agli atti della procura). Quanto agli strascichi dell'inchiesta, Andrea Zanoni, consigliere regionale Pd, punta il dito sul «mutismo di Luca Zaia» e oggi a Venezia altri consiglieri regionali interverranno sulla presunta frode.

Benedetta Centin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Fiamme gialle I militari sequestrano l'area di Malo



Cortina

Ruspe in azione lungo il corso del Bigontina

Si lavora lungo il torrente Bigontina, sopra le case di Alverà, per avviare la costruzione di una grande briglia in calcestruzzo, nell'alveo del corso d'acqua. Un'opera contro il rischio idrogeologico.

Dibona a pagina XI

Ruspe accese sul Bigontina: opere per 4,5 milioni di euro

► Iniziati i lavori per allestire il cantiere: ► In costruzione la strada che porterà l'intervento metterà in sicurezza Alverà all'area dove sorgerà la super briglia

IL TORRENTE VENNE DEVASTATO DALLA PIENA DEL 2017 CHE A SUA VOLTÀ DISTRUSSE L'ABITATO E PROVOCÒ UN MORTO

CORTINA D'AMPEZZO

Si lavora lungo il torrente Bigontina, sopra le case di Alverà, per avviare la costruzione di una grande briglia in calcestruzzo, nell'alveo del corso d'acqua, come prima opera per la mitigazione del rischio idrogeologico lungo quel rio, devastato dal dissesto nel 2017, che causò la morte di Carla Catturani e notevoli danni ad abitazioni, infrastrutture, attività artigianali e commerciali. Altre ondate di piena si ripeterono nel 2018, a rendere necessarie lunghi e costosi lavori di rimozione del materiale trasportato a valle, per evitare che il Bigontina tracimasse nuovamente. Intanto gli uomini e i mezzi sono al lavoro per costruire una strada sulla sponda sinistra: servirà per raggiungere più agevolmente il cantiere in cui sorgerà la briglia di

contenimento, ma in futuro quella pista sarà utilizzata anche per far transitare gli escavatori e i camion che dovranno svuotare l'invaso dai massi e dalla ghiaia portati dall'acqua. E' il primo intervento di un piano impegnativo, per complessivi 4 milioni 503 mila euro di spesa, che l'assessore regionale alla protezione civile, il bellunese Gianpaolo Bottacin, ha presentato alle autorità e alla popolazione nell'aula consiliare del municipio di Cortina lo scorso 17 giugno. Quel giorno furono consegnati i lavori di questa prima opera, che impegnerà un milione 200 mila euro, con altri 300mila per completare i primi due stralci. «Ne seguiranno altri due di stralci, entro la fine dell'estate, ognuno per un milione 400mila euro, poi saranno appaltati e consegnati i lavori - spiegò Bottacin - l'obiettivo è mettere in sicurezza l'abitato di Alverà. Gli interventi sono molto complessi; sappiamo che il Bigontina non è un corso d'acqua facile. Purtroppo lo ha dimostrato nel 2017 e nel 2018». Il primo progetto comprende una grande opera selettiva, una briglia principale, da abbinare ad altre strutture di contenimento, in grado di fermare complessiva-

mente 22mila metri cubi di materiale. Un'altra opera analoga sorgerà più a monte, per altri 26mila metri cubi. Intanto si lavorerà lungo l'asta del torrente per ripulirlo, per togliere molti tronchi d'albero, grossi massi e altro materiale, franato dalle sponde compromesse dall'erosione degli anni passati. Sarà anche modificato il corso del torrente, dove entra in Alverà, per evitare le attuali strozzature. Poco più a valle, fra le prime case del villaggio, è già stata eretta una imponente scogliera di macigni, sulla sponda sinistra, per proteggere in particolare un'abitazione. Sono stati anche rimossi i grandi cumuli di ghiaia che erano stati provvisoriamente depositati sui prati, nei giorni di lavoro convulso dello scorso novembre, per togliere migliaia di metri cubi di ghiaia dall'alveo, quando erano all'opera contemporaneamente molti escavatori, per dragare il torrente, con innumerevoli viaggi dei camion verso l'area di stoccaggio di Acquabona e verso il passo Tre Croci.

Marco Dibona





REGIONE VENETO

L'assessore alla difesa del suolo aveva illustrato il progetto e l'investimento finanziario il 17 giugno scorso in municipio



ALVERÀ Il cantiere avviato in questi giorni sulla sponda sinistra del torrente Bigontina. Sopra l'assessore regionale Gianpaolo Bottacin

Due Carrare Fondo Värde: ipercentro, ecco il ricorso

Il fondo Värde, che venerdì ha acquisito da Deda Immobiliare il terreno vicino al casello di Terme Euganee, ieri ha depositato uno specifico ricorso al Consiglio di Stato contro il vincolo di inedificabilità imposto dalla Soprintendenza. L'intento del neo proprietario è ribaltare la sentenza del Tar (che ha confermato la bontà dell'atto unilaterale del Ministero dei Beni culturali) al fine di costruire un Retail park, cioè un centro commerciale con decine di botteghe di alta qualità.

Cavallaro a pagina XI

Mega centro, Värde presenta ricorso al Consiglio di Stato

► Contro il vincolo di inedificabilità già imposto dalla Soprintendenza

► Il proprietario del Catajo: «La priorità del patrimonio artistico sancita ovunque»

**QUESTA SERA
AL CONSIGLIO COMUNALE
SARÀ ADOTTATA
LA VARIANTE
GENERALE 2 AL PIANO
DEGLI INTERVENTI**

DUE CARRARE

Il fondo Värde, che venerdì ha acquisito da Deda Immobiliare il terreno vicino al casello di Terme Euganee, ieri ha depositato uno specifico ricorso al Consiglio di Stato contro il vincolo di inedificabilità imposto dalla Soprintendenza. L'intento del neo proprietario è ribaltare la sentenza del Tar del Veneto della scorsa primavera (che ha confermato la bontà dell'atto unilaterale del Ministero dei Beni culturali) al fine di costruire un Retail park, cioè un centro commerciale con decine di botteghe di alta qualità. Lo stesso ricorso si fonda sul fatto che l'area interessata, che si estende su una quindicina di ettari, si trova ad oltre un chilometro in linea d'aria dal Cinquecentesco Castello del Catajo. Non sarebbe dunque preclusa alcuna visuale del Maniero. Il "nuovo" iper, inoltre, si sviluppa su un'unica struttura, alta al

massimo 12 metri. In agenda una riduzione della superficie occupata dalle strutture commerciali rispetto all'iniziativa precedente e la realizzazione di un terrapieno ricoperto di vegetazione naturale. Detto in altri termini, sempre secondo il ricorso, «l'edificazione non pregiudica l'integrità e l'ambiente del Catajo. Si tratta di un contesto in cui sono già presenti agglomerati e infrastrutture di vario genere e dove le cartografie indicano la possibilità di costruire la cosiddetta complanare all'autostrada A13». L'alterazione percettiva del paesaggio che si avrebbe dal Castello sarebbe del tutto irrilevante, mentre non verrebbe intaccato in alcun modo il cono visivo. L'intervento in questione «è in una fase avanzata, tant'è vero che sono stati rilasciati due permessi di costruire». Nel frattempo esce allo scoperto il proprietario del Catajo, l'imprenditore trevigiano Sergio Cervellin. Il quale si dice sereno, nonostante la piega che sta prendendo la vicenda: «Il vincolo paesaggistico è stato approvato e ribadito dalla sentenza del Tar del Veneto. Non abbiamo motivi per immaginare una decisione opposta da parte del Consiglio di Stato. La priorità

della conservazione del patrimonio artistico è stata sancita in tutte le sedi - continua - Poi è ovvio che un grande fondo internazionale abbia come obiettivo primario il raggiungimento del proprio profitto economico. Tuttavia, la cittadinanza, le istituzioni e le associazioni ambientaliste e di categoria hanno dimostrato, attraverso grandi mobilitazioni, di avere a cuore la conservazione di un territorio ancora integro e unico al mondo». Resta infine confermato il consiglio comunale in programma oggi alle 20.30 nella sala Urbano Salvan della Casa dei Carraresi, durante il quale sarà adottata la variante generale 2 al piano degli interventi. Ovvero, il documento che recepisce formalmente il vincolo di inedificabilità notificato alle parti il 18 aprile del 2018 dal Ministero ai Beni culturali.

Francesco Cavallaro





MEGA CENTRO Il progetto presentato da Värde. In alto una delle proteste contro la realizzazione della struttura vicino al castello

Crepe sui muri, ospedale a rischio crolli

CAVARZERE

Crepe sui muri esterni ed evidenti infiltrazioni di umidità, forse piove anche dentro. L'ex complesso ospedaliero di Cavarzere è in condizioni sempre più precarie. Almeno la parte non utilizzata dalla Cittadella socio sanitaria e dai servizi connessi, rischierebbe di diventare inagibile. A lanciare l'allarme è il consigliere comunale Emanuele Pasquali che sollecita un intervento di ricognizione dell'edificio per accertarne le condizioni statiche. «Basta osservare il primo piano dell'edificio principale, quello che ospita la Medicina di gruppo e altri servizi per i cittadini – dice Pasquali – le macchie sui muri, le crepe, le colature di umidità nei pressi delle finestre non fanno pensare nulla di buono e mi è stato riferito che, dal tetto, pioverebbe dentro. E' chiaro che, se si verificasse qualche cedimento strutturale ne potrebbe risentire l'organizzazione dei servizi attualmente erogati e, quanto a quelli, a suo tempo, previsti (i 12 posti letto di ospedale di comunità) potrebbe arrivare la fine definitiva, per mancanza di spazi agibili». Un intervento di adeguamento degli edifici dell'ex ospedale è previsto da tempo («La Regione e l'Ulss in

20 anni, non hanno mai investito un euro» ricorda, però, Pasquali) ma esso è stato inserito tra le clausole del bando di gara per la privatizzazione della Cittadella, a carico del privato che la dovesse acquistare. Ma quel bando è bloccato in Regione. Anzi le ipotesi di bando, di diverso impegno economico per il potenziale acquirente, sono due, e la giunta regionale, dalle prime indiscrezioni, risalenti a oltre sei mesi fa, non decide quale adottare. L'ultimo passaggio burocratico conosciuto (era il 14 maggio) è stata la trasmissione dei bandi alla Quinta Commissione regionale, per il parere obbligatorio, che non ha avuto esito, perché la Commissione ha rispedito la delibera alla Giunta chiedendo che essa prevedesse una sola formulazione del bando, su cui esprimere il parere, e non due ipotesi tra cui «scegliere», compito che spetta alla Giunta e non alla Commissione. Da allora silenzio assoluto, tanto che il consigliere regionale Bruno Pigozzo (Pd) ha presentato in questi giorni un'interrogazione per chiedere il motivo di tanto ritardo che, a ben vedere, risale addirittura all'ottobre 2018, quando l'Ulss 3 acquistò le quote del socio privato per mettere a gara tutta la struttura. (d.deg.)



Bacini anti-piena, 6 milioni per gli espropri

Per l'opera sul torrente Orolo, terza cassa per salvare anche il centro del capoluogo, stanziati due milioni
Nelle scuole previsti cantieri per altri 600 mila euro

**Ufficializzato
il passaggio
di consegne tra
Bizzotto, in giunta
a Bassano, e Gonzo
sindaco di Isola**

Alessia Zorzan

Oltre sei milioni e mezzo di euro destinati a coprire le spese per gli espropri necessari alla realizzazione di tre bacini anti alluvione in provincia. Le risorse, arrivate dalla Regione, sono ora accantonate nel bilancio della Provincia, "braccio operativo" per quanto riguarda la procedura. Tre le opere interessate dalla questione, tra queste anche il bacino di laminazione sul torrente Orolo nei comuni di Costabissara e Isola (con un fondo espropri di due milioni 250 mila euro). Si tratta della terza vasca di laminazione - oltre al bacino di Caldogeno e a quello di viale Diaz - che dovrà mettere in sicurezza il territorio vicentino e in particolare il centro storico del capoluogo. Le procedure di gara per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori si sono concluse ad inizio anno e, da previsioni, le ruspe potrebbero iniziare a operare entro settembre. La cassa di laminazione, a quel punto, potrebbe dunque vedere la luce - salvo intoppi - verso la fine del 2021. Nel forziere di

palazzo Nievo sono state accantonate anche le risorse per gli espropri relativi alla realizzazione delle opere di laminazione delle piene del fiume Agno Guà, attraverso l'adeguamento dei bacini demaniali di Trissino e Tezze di Arzignano (720 mila euro) e l'invaso sull'Astico tra Sandrigo e Breganze - bacino di monte (per altri tre milioni 500 mila euro). Le risorse, come da convenzione della Regione, sono state previste in entrata e in uscita; passaggio votato all'unanimità ieri in occasione dell'approvazione da parte del consiglio provinciale dell'assestamento e variazione del bilancio di previsione finanziario 2019-2021. Documento illustrato dal consigliere delegato al bilancio Carlo Dalla Pozza.

Il commissario delegato per gli interventi urgenti in materia di protezione civile ha assegnato inoltre a palazzo Nievo 82 mila euro per la messa in sicurezza di due criticità a Valli, per la sistemazione di una frana, e Posina, con il ripristino di una strada. Per quanto riguarda l'edilizia scolastica, nella spesa corrente è stato previsto un fondo di 80 mila euro per coprire interventi urgenti di messa in sicurezza e sistemazione degli istituti superiori del Vicentino. Stanziati inoltre 465 mila euro per l'adeguamento sismico del liceo Da Vinci di Arzignano e altri 50 mila euro interventi di adeguamento smaltimento acque meteori-

che all'istituto Ceccato di Montebellio Maggiore. Aumentato anche di 20 mila euro le somme previste per i contributi unificati per le cause legali in ambito ambientale e per gli appelli al consiglio di Stato in ambito di Stazione unica appaltante. Previsti anche ulteriori 15 mila euro per lavori di pulizia idraulica e salvaguardia ambientale.

A conti fatti, la variazione di bilancio ha comportato un aumento delle risorse in entrata di 7 milioni 698 mila euro e in uscita di 4 milioni 411 mila euro.

Al voto del consiglio provinciale anche la verifica dello stato di attuazione dei programmi 2019-2021, approvata, anche questa, all'unanimità. In totale sono stati undici i punti all'ordine del giorno discussi dal consiglio provinciale.

La seduta si è aperta con la surroga della consigliere provinciale Tamara Bizzotto. Al suo posto è subentrato il sindaco di Isola, già consigliere provinciale, Francesco Enrico Gonzo, che sostituirà la rappresentante bassanese, nominata assessore nella giunta di Elena Pavan, anche nella commissione pari opportunità. Sostituiti anche i rappresentanti provinciali nei consorzi di bonifica Brenta (con la nomina di Mauro Frighetto) e Adige-Euganeo (dove siederà Leonardo De Marzo dopo le dimissioni da rappresentante nell'ente presentate dal consigliere Renzo Marangon). •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





A bilancio oltre due milioni per gli espropri per realizzare il bacino sul torrente Orolo, qui in piena. ARCHIVIO



Un bacino di laminazione previsto anche sul fiume Guà. ARCHIVIO

L'INCHIESTA SUL CANTIERE DI MALO

Pedemontana, passate al setaccio le chat dei cellulari dei 4 indagati

► PAG 23

MALO. L'inchiesta sulla costruzione del tunnel, sotto sequestro, si focalizza sulle memorie dei computer: potrebbero emergere nuovi elementi

Pedemontana, indagini sui telefonini

La procura è pronta a disporre una consulenza per esaminare il materiale sequestrato e le chat con i colloqui dei quattro indagati

Matteo Bernardini

Un'inchiesta che potrebbe essere solo all'inizio. Il pubblico ministero Cristina Carunchio, che sta coordinando le indagini della Guardia di finanza sul lotto Malo-Cornedo della Pedemontana, si appresta a disporre una nuova consulenza su quanto posto sotto sequestro nelle settimane scorse agli indagati nonché sul cantiere della superstrada.

Il sostituto procuratore, inoltre, attende le verifiche sulle chat scambiate tra gli indagati attraverso messaggi WhatsApp, telegram e contenute nei loro telefoni cellulari già sequestrati. Diverse intercettazioni telefoniche infatti rimanderebbero a riferimenti legati a sms, contatti tramite cellulari ed email. Nel corso del loro blitz, gli uomini delle Fiamme gialle hanno messo i sigilli anche ad alcuni personal computer e a parte delle loro memorie che però sono piuttosto corpose e quindi sarà necessario un lavoro piuttosto corposo per estrarre tutti i dati e arrivare a quelli che farebbero direttamente riferimento all'inchiesta. Non è quindi escluso che dalla ulteriore consulenza, la procura possa contestare al tre ipotesi di reato che an-

drebbero in questo modo ad allargare l'inchiesta e, nemmeno questo è da escludere, pure il numero degli indagati. Che al momento sono Luigi Cordaro, 61 anni, di Messina direttore di cantiere; Fabrizio Saretta, 51, di Granarolo dell'Emilia, responsabile lotto I; Giovanni Salvatore D'Arostino, 56, di Avellino, direttore tecnico della concessionaria Spv spa, e Adriano Turso, 61, di Messina, direttore lavori Spv, le cui opere sono affidate al consorzio Sis.

Dopo i ripetuti crolli e la morte di un operaio escavatore, schiacciato dalle rocce cadute dal soffitto della galleria lungo il tratto Malo-Cornedo, il pubblico ministero Angelo Parisi aveva affidato una consulenza tecnica agli ingegneri Rossitto e Pasqualon, affiancati dal dottor Vorlicek. Gli esperti, che avevano depositato la loro relazione in febbraio, si erano detti preoccupati perché i tubi di acciaio per consolidare lo scavo sarebbero in numero e in lunghezza inferiori rispetto a quanto indicato nel progetto, e senza i "consolidamenti al piede".

Dalle verifiche, anche successive, era emerso poi che «l'utilizzo di materiale privo di marcatura Ce era - ed è attualmente - la modalità operativa presso il cantiere, sia per la fornitura di acciaio, sia per l'acquisto di tubi in pvc e del cemento», ha poi scritto il gip Mantovani firmando l'ordinanza con cui martedì scorso ha accolto il sequestro del lotto richiesto dalla procura dopo che il fascicolo era passato nella mani del sostituto Carunchio. E questo perché non c'erano controlli, che avrebbero dovuto essere eseguiti dalla direzione dei lavori; e invece «la prassi seguita nel cantiere di quel tratto di Pedemontana prevedeva solo la pesatura del materiale, senza verificarne la tracciabilità».

Dalle intercettazioni riportate nell'ordinanza, è emerso un quadro a dir poco inquietante legato alla realizzazione di quella che dovrebbe essere l'infrastruttura simbolo del Veneto. In un passaggio gli indagati ripetono: «Gli operai hanno paura di entrare, dicono che viene giù tutto». Tanto da ribadire l'invito: «Tenete lontana la gente». Poi è arrivato il sequestro e lo stop dei lavori nel cantiere. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il cantiere della Pedemontana posto sotto sequestro dalla procura.



VIABILITÀ. È stata modificata la convenzione siglata tra palazzo Nievo, Regione, Cornedo, Brogliano e Castelvigo

Bretella Spv, al timone c'è la Provincia

La variante alla Sp 146 sarà seguita dagli uffici vicentini e non più da quelli veneziani. Un intervento da sei milioni. Passo in avanti verso la realizzazione della variante alla provinciale 246. Il piano è ancora quello delle carte, ma per sottoscrivere l'accordo che impegna palazzo Nievo ad occuparsi dei lavori. Un punto di riferimento "a chilometro zero" dunque per la Valle dell'Agno, per un intervento fondamentale in vista dell'apertura del casello di Brogliano della Pedemontana. Fondamentale perché, senza quest'opera complementare, una volta che la nuova superstrada sarà effettivamente percorribile, la mancanza della bretella tra il casello e Cereda di Cornedo causerebbe più problemi che benefici dal momento che la provinciale 246, già oggi gravata da un traffico intenso, diventerebbe praticamente impercorribile. Le certezze oggi sono due e non da poco: soldi e responsabile dell'opera. Il passaggio formale è andato in scena ieri pomeriggio in consiglio provinciale, con l'approvazione della modifica dell'accordo tra Regione, Provincia e i comuni di Brogliano, Castelvigo e Cornedo. La modifica è stata proposta da Venezia e approvata all'unanimità a Vicenza. La

Provincia si impegna così a predisporre il progetto e curarne l'approvazione, oltre che ad eseguire i lavori. C'è poi la questione economica. Palazzo Nievo aveva già messo a bilancio due milioni 250 mila euro per l'intervento, ai quali andavano ad aggiungersi 3 milioni 946 mila euro accantonati dalla Regione, per un totale di sei milioni 97 mila euro. Ieri, con l'approvazione della revisione dell'accordo, è stata approvata anche la variazione di bilancio che prevede l'inserimento tra le risorse anche la quota regionale, in modo da disporre dell'intera somma utilizzabile.

Della bretella se ne parla ormai da oltre dieci anni, dopo l'inaugurazione, nel 2005, del tratto cornedese della variante alla Provinciale, quello con galleria. Che attende il prolungamento. Il tratto in questione è lungo circa 2,5 chilometri e va dal rondò di Cereda allo svincolo della Spv a Brogliano. Il contributo economico della Provincia era stato reso possibile dal fatto che le casse dell'ente non sono più ridotte all'osso, da un lato perché nel 2017 il governo ha allargato la cinghia, dall'altro perché alcune operazioni (come la vendita delle quote dell'A4) hanno consentito di incamerare risorse per investimenti. • A.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere della Pedemontana a Brogliano. ARCHIVIO



Tram, ricorso contro il bando

Le imprese che hanno realizzato la prima linea vanno al Tar e chiedono l'assegnazione diretta «Non serve la gara, abbiamo l'accordo esclusivo»

Gira da qualche giorno sulle scrivanie di Palazzo Moroni l'ennesima "grana" che mette a rischio il progetto della seconda linea del tram, quella dalla stazione a Voltabarozzo. È il

ricorso al Tar sulla gara per la progettazione definitiva bandita da Aps, presentato dalla Rizzani De Eccher per conto del Consorzio Mantegna, il pool di imprese che ha realizzato

la prima linea: «Non serve la gara. Siamo noi gli affidatari, in base al contratto di allora. E abbiamo un accordo di esclusiva per il Translohr», sostengono. **MALFITANO / APAG.15**

LA TRATTA STAZIONE-VOLTABAROZZO

Tram, ricorso al Tar contro il bando Consorzio Mantegna vuole l'affidamento

Richiesta delle imprese che hanno realizzato la prima linea: l'assegnazione diretta. «Abbiamo l'esclusiva con la Lohr»

Claudio Malfitano

Gira da qualche giorno sulle scrivanie di Palazzo Moroni l'ennesima "grana" che mette a rischio il progetto della seconda linea del tram, quella dalla stazione a Voltabarozzo. È il ricorso al Tar sulla gara per la progettazione definitiva bandita da Aps, presentato dalla Rizzani De Eccher per conto del Consorzio Mantegna, il pool di imprese che ha realizzato la prima linea: «Non serve la gara. Siamo noi gli affidatari, in base al contratto di allora. E abbiamo un accordo di esclusiva per il Translohr», sostengono. Vale a dire: nessun altro può realizzare quel tipo di tecnologia. La gara rischia così di essere bloccata fino a settembre, quando si esprimeranno i giudici.

AFFIDAMENTO DIRETTO

Il ricorso, firmato dall'avvocato Marco Feroci, è stato presentato da Rizzani De Eccher e Sicea, due delle imprese del Consorzio Mantegna. Chiede l'annullamento della gara e l'assegnazione in affidamento diret-

to, in virtù della gara vinta nel 2001 e di un articolo del capitolato d'appalto che garantiva al vincitore l'assegnazione degli ulteriori lotti. Tanto più che il progetto messo in gara è proprio quello realizzato da Net Engineering per il Consorzio.

La prelazione finora non era mai stata sollevata proprio per l'assenza di un finanziamento per la seconda linea, arrivato da Roma solo nel 2018.

L'ACCORDO DI PRIVATIVA

C'è un dato che probabilmente è sfuggito a Palazzo Moroni, nonostante il Consorzio abbia più volte scritto ad amministrazione e Aps. Esiste infatti un accordo di "privativa industriale" che unisce il Mantegna alla Lohr, poi diventata Ntl e confluita nel gruppo Alstom-Siemens. Il brevetto del ruotino e della tecnologia monorotaia è di proprietà di Alstom che lo affida a chi vuole.

DEPOSITO E SCAMBI

L'ulteriore elemento sollevato dal Consorzio nel ricorso è il fatto di aver realizzato (con una variante al progetto iniziale richiesta dal Comune) il deposito alla Guizza, dimensiono-

nato per 3 linee. E anche alcuni scambi in piazzale stazione, predisponendo così il capolinea della futura linea Sir3.

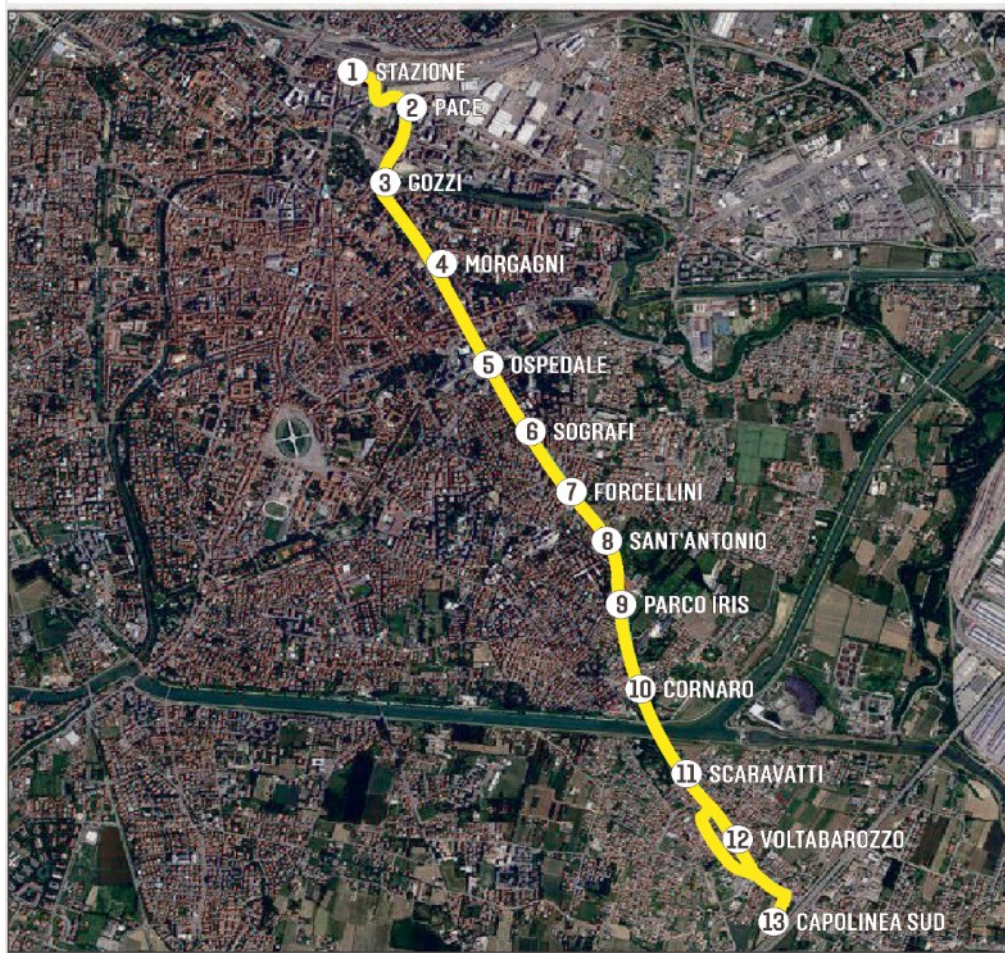
LARISPOSTADIAPS

Da parte sua Aps (società partecipata al 99,9% dal Comune) non ha mai risposto alle sollecitazioni del Consorzio, se non con una nota di diniego dopo che le imprese aveva presentato istanza di autotutela chiedendo la sospensione del bando. Per l'amministrazione dunque l'affidamento diretto è «una mera facoltà che non è stata esercitata, né si intende esercitare». Inoltre a Palazzo Moroni fanno notare che dal Consorzio è uscita l'impresa De Simon, all'epoca "capogruppo". E dunque le altre imprese non avrebbero i titoli per chiedere l'affidamento.

Ora la parola ai giudici, con buona pace della fretta di realizzare la seconda linea. A fine del mandato, nel 2022, Gior-dani rischia di trovarsi senza neppure i cantieri avviati. —



IL PERCORSO DELLA SECONDA LINEA



«È possibile accorciare i tempi di 15-18 mesi Ma Aps non ci risponde»

In psicologia si chiama “resilienza”, cioè la capacità di far fronte in maniera positiva a eventi traumatici. Ed è quella che potrebbero invocare anche i vertici della Rizzani De Eccher che, interrogati sul ricorso al Tar presentato contro il bando del tram, rispondono con una nota scritta in cui spiegano: «Siamo ancora disponibili a un confronto, per consentire l'avvio dei lavori con almeno 15-18 mesi di anticipo rispetto a oggi».

«Il Consorzio Mantegna, del quale la Rizzani De Eccher fa parte, a far data dal 2003, ha realizzato il Sir1, il cui contratto prevedeva la possibilità di affidamento al Consorzio anche del Sir2 e del Sir3 secondo leggi oggi ancora applicabili. Già dal 2003 Comune e Aps hanno commissionato all'appaltatore, per quanto all'epoca possibile, anche le attività delle nuove linee, e la Rizzani

De Eccher ha eseguito la progettazione preliminare e alcune opere comuni alle tre linee del sistema intermedio – osserva l'azienda di Pozzuolo del Friuli (Udine) – Tra il dicembre 2017 e il maggio 2019, mentre il Comune reperiva i finanziamenti, il Consorzio ha più volte tentato un costruttivo dialogo con l'amministrazione, anche chiedendo insistentemente un incontro per confrontare le rispettive posizioni, senza alcun riscontro».

Una posizione di chiusura che, dopo diverse sollecitazioni, ha portato al ricorso al Tar che però non prevede la richiesta di sospensiva, che avrebbe rischiato di bloccare subito la gara d'appalto. «Non comprendiamo perché si tema di dialogare apertamente e nel rispetto della legge con un soggetto che è ben più di un semplice stakeholder, senza neppure una valutazione dei pro e dei

contro nell'interesse della cittadinanza padovana, che attende l'ammodernamento del sistema di trasporto intermedio da oltre 15 anni. Solo nel giugno 2019 Aps ha preso aperta posizione contro il Consorzio, ripetiamo senza mai un confronto e, secondo noi, senza aver valutato in modo approfondito la situazione – è la conclusione della nota di Rizzani De Eccher – Questo ha costretto le aziende consorziate a proporre ricorso al Tar Veneto contro il bando di gara per la progettazione del Sir3 pubblicato a fine maggio: visto il rifiuto di dialogare non è rimasta altra possibilità per tutelare i nostri diritti. Siamo ancora disponibili a un confronto, e siamo convinti che il nostro interesse coincida con quello della città a vedere completato nel tempo più breve possibile la rete del tram». —

C.MAL.

SCADUTO L'1 LUGLIO

Sono cinque le offerte ricevute per l'appalto

Alla scadenza dell'1 luglio sono state cinque le offerte arrivate, da altrettanti raggruppamenti di imprese, per la progettazione definitiva della seconda linea del tram. L'appalto serve ad individuare il progettista, che avrà sei mesi per completare il suo lavoro. «La commissione, che

verrà nominata nei prossimi giorni, sarà tenuta a valutare per prime le proposte tecniche, poiché la gara ha beneficiato dell'inversione procedimentale», ha spiegato Riccardo Bentsik, l'amministratore delegato di Aps Holding.

In pratica il recente decreto “sblocca cantieri” consente di saltare la lunghissima fase dell'esame della documentazione amministrativa delle aziende per concentrarsi subito sull'apertura delle buste, in particolare concentrandosi sull'aspetto tecnico-qualitativo dell'offerta, che pesa per l'80% della scelta. —





Il tram all'ingresso in Prato della Valle: la prima linea prevede un tratto senza pantografo, esclusivamente con l'uso delle batterie

IL VERTICE

Sull'autonomia resta il veto M5S «Niente scuola e infrastrutture»

Tre ore di vertice palazzo Chigi con Conte, Salvini e Di Maio, non è bastata per sbloccare il dossier Autonomie. / PAGINE 12 E 13

Autonomia, Di Maio «Su scuola, ferrovie e autostrade resta lo stop alle Regioni»

Nuovo vertice giovedì dal premier Conte, clima positivo
Salvini: «Grandi passi avanti». Il duello Bussetti-Giuliano

**La Lega esulta:
le Sovrintendenze
potranno essere
trasferite ai governatori**

Albino Salmaso

PADOVA. La riforma dell'autonomia? Chi spera nel federalismo stia sereno: prima o poi si farà. Ma ci sono 3 materie non negoziabili: scuola, autostrade e reti ferroviarie non possono essere trasferite a Veneto e Lombardia mentre l'Emilia Romagna non le ha mai chieste. Questione di sovranità nazionale. Il ministro Bussetti rischia di perdere il primo round perché il personale della scuola resterà saldamente in capo al Miur: il modello Trento e Bolzano non si può applicare alle 15 regioni a statuto ordinario. La Corte costituzionale ha già bocciato nel 2013 una legge proposta dalla Lombardia di Maroni. Non si passa, anche il Quirinale ha messo il veto.

Il "no" del M5s rimane intatto e per non affossare il clima positivo il premier Conte ieri

ha deciso di rinviare a giovedì la soluzione dei nodi più intricati. Si torna a Palazzo Chigi per il terzo round alle 8,30 e alle 11.30 è convocato il consiglio dei ministri: che sia la volta buona per licenziare il dossier e convocare a Roma i governatori Zaia, Fontana e Bonaccini per la firma delle intese?

«Spero proprio di sì ma non ho la sfera di cristallo, il vertice sull'autonomia ieri è andato bene» dice Matteo Salvini in piazza del Popolo a Roma mentre saluta con larghi sorrisi Luigi Di Maio che ribatte: «I passi in avanti sono oggettivi, ma c'è ancora molto da fare. Ci sono alcune cose non praticabili, come la regionalizzazione delle ferrovie e delle autostrade. E sull'istruzione io non credo che in questo momento i docenti, già in grandi difficoltà, vengano aiutati con i concorsi riservati a livello regionale».

E i passi in avanti, allora? Il veto ideologico dei grillini con lo scontro Nord-Sud si è dissolto per lasciare il posto all'analisi delle tre bozze ma-

teria su materia, con il ministro Erika Stefani in cabina di regia, vera artefice della fase 2 del federalismo. La mina vagante che rischiava di far saltare il governo gialloverde è stata disinnescata dal premier Conte. Nella seconda sessione d'esame, ieri a Palazzo Chigi, Lega e M5S hanno ribadito la volontà di chiudere in fretta e nel giro di tre ore il dossier è stato esaminato con risultati importanti.

Il ministro Alberto Bonisoli ha spalancato le porte al trasferimento di competenze in materia di cultura: tutto il capitolo delle autorizzazioni sui vincoli paesaggistici passerà alle regioni per velocizzare le concessioni edilizie. L'obiettivo finale è il passaggio delle



competenze delle Sovrintendenze alle regioni, fatta eccezione per i monumenti e i musei d'interesse nazionale che restano sotto la tutela del Mi-bac. Il M5s ha fatto un passo avanti anche sulla legislazione dell'ambiente, mentre ha alzato il muro sulla scuola.

Il braccio di ferro tra il ministro Bonisoli e il suo sottosegretario Giuliano si è risolto con il "no" al passaggio dei 70mila dipendenti della scuola al Veneto. Il premier Conte ha fatto leggere l'articolo 12 della bozza Stefani sull'assunzione diretta dei docenti che prevede i concorsi regionali per coprire i buchi negli organici legati al turn over. E spalanca le porte al passaggio volontario dei presidi dal Miur a palazzo Balbi. Una rivoluzione bocciata dal M5S: «Mai daremo via libera al progetto d'istituire scuole di sere A, B e persino C» ha ribadito Di Maio domenica a Padova all'assemblea veneta dei grillini.

E ieri il sottosegretario Salvatore Giuliano, preside a Brindisi, ha messo in ginocchio il suo ministro quando ha letto la sentenza 76-2013 della Consulta che ha definito «incostituzionale» la legge regionale lombarda 19/2007 che prevedeva l'assunzione diretta dei docenti. Nelle mani del Miur restano anche tutte le norme generali sui cicli, piani di studio, valutazioni di sistema, alternanza scuola-lavoro, formazione degli insegnanti, contenuto dei programmi, norme sulla parità scolastica e organizzazione dell'offerta formativa. Insomma, non si passa: la scuola è il Dna della cultura italiana. —

 BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il vicepremier Luigi Di Maio e il premier Giuseppe Conte

DOMANDE E RISPOSTE

Sullo sfondo resta aperto il ruolo delle Camere

Flavia Amabile

1. Su quali punti è mancata l'intesa durante il secondo incontro sul dossier autonomia?

I nodi irrisolti sono le concessioni autostradali e ferroviarie, le sovrintendenze dei Beni culturali e e gli organici scolastici. E non è stato ancora nemmeno sfiorato il problema più spinoso, quello delle modalità di coinvolgimento del Parlamento nel giudizio delle intese tra Stato e Regioni, che potrebbe portare a un allungamento dei tempi che secondo i leghisti è solo un modo per rinviare la questione.

2. Qual è il problema delle concessioni autostradali e ferroviarie?

Fanno capo al dicastero di Danilo Toninelli. I Cinque Stelle non hanno alcuna voglia di cedere competenze e poteri.

3. I nodi da sciogliere sulle soprintendenze?

Il problema è molto simile. Le competenze sulle soprintendenze dei Beni Culturali e sui piani paesaggistici sono del ministero dei Beni Culturali che fa capo a Alberto Bonisoli dei Cinque Stelle. Dovrebbe privarsi di una fetta rilevante di potere per trasferirlo alle regioni e non ne ha alcuna intenzione. Il ministro leghista

agli Affari regionali, Erika Stefani, ha spiegato di essere in attesa di una «riformulazione» da parte del ministro entro giovedì.

4. E sulla scuola?

L'assunzione diretta dei docenti cui le Regioni puntano per sopperire alla denunciata carenza di organici e che in sostanza prevede i concorsi regionali. Un punto sempre criticato dal M5s, ritenuto dannoso per le altre Regioni che non hanno fatto richiesta dell'autonomia differenziata, con il rischio di istituire sistemi diversi di scuole con opportunità diverse per chi le frequenta. Prima del vertice dei ministri c'è stata a Palazzo Chigi anche una riunione tecnica proprio su questo punto. Il sottosegretario Salvatore Giuliano ha evidenziato di far riferimento a una sentenza della Consulta redatta nel 2013 da Sergio Mattarella che definisce incostituzionale il principio su una richiesta già espressa in passato dalla Lombardia. Non sarà semplice trovare un accordo anche sul piano di studio, sulle valutazioni di sistema, l'alternanza scuola lavoro, la formazione degli insegnanti, il contenuto dei programmi, le norme sulla parità scolastica e l'organizzazione sull'offerta formativa. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



LA TAV MILANO-VENEZIA È UN VOLANO DI SVILUPPO

Sembra che il ministro Toninelli abbia deciso per il completamento della Tav tra Milano e Venezia. Non ho capito la presa di posizione contro tale completamento dei "tecnici" che fanno capo a Marco Ponti, già autori della contestabile stroncatura della tratta Torino-Lione, che contestano la tesi avanzata dallo stesso Toninelli secondo cui "fermarla costerebbe troppo". Secondo l'analisi costi-benefici elaborata da quel gruppo di tecnici, il completamento della Tav comporterebbe un risultato negativo pari a 2,4 miliardi di euro. Non completando la Tav Milano-Venezia, considerando gli aspetti contrattuali, ci sarebbe un costo variante tra i 218 milioni e 1,2 miliardi di euro. Quindi il gruppo facente capo a Marco Ponti ritiene che sarebbe meglio "risparmiare" i 2,4 miliardi di euro pur pagando 1 miliardo e 200 milioni di euro per penali derivanti dal recesso contrattuale. Tuttavia, accanto all'aspetto dei costi ci dovrebbe essere l'aspetto dei ricavi. Allora dovremmo chiederci quanto inciderebbe la presenza della Tav sull'aumento del numero di passeggeri e delle quantità di merci trasportate lungo la strategica tratta Milano-Venezia. Credo che la differenza tra il volume di passeggeri attesi con la Tav completata sarebbe rilevante rispetto ad una linea ferroviaria che perderebbe le sue caratteristiche di linea ad alta velocità per ri-diventare una linea a bassa velocità.

L'incremento di passeggeri comporterebbe

un significativo aumento delle entrate tali da ammortizzare i costi sostenibili per il completamento stesso. Poi c'è considerare i cosiddetti "costi sommersi" e cioè i costi già sostenuti per la costruzione di una parte della linea Milano-Venezia. L'abbandono dell'opera rappresenterebbe un comportamento simile a quello di una azienda che acquisti dei macchinari che, una volta acquistati, non venissero più utilizzati. Il costo di quei macchinari andrebbe considerato come una perdita. Allo stesso modo il costo sostenuto per costruire già una parte della Tav dovrebbe essere computato come una perdita. L'analisi dei "costi sommersi" ci può insegnare che, in certe situazioni, conviene continuare ad investire piuttosto che buttar via ciò che si era già investito. Uno Stato deve guardare a certi investimenti infrastrutturali con una visione fondata strategicamente, perché non tutti gli investimenti hanno la stessa valenza.

Alcuni rappresentano un sostanziale spreco di risorse (penso alla PiRuBi), mentre altri rappresentano volani di sviluppo economico (penso proprio alla Tav Milano-Venezia). In quest'ultimo caso si tratta di un volano economico in aree che rappresentano assi portanti dello sviluppo economico italiano. Un mancato completamento della Tav Milano-Venezia significherebbe spostare al di là delle Alpi l'asse dei traffici che oggi si manifestano e che un domani si manifesterebbero ancora di più. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

MAURIZIO MISTRI



Spinta a tutta la spesa dei comuni

Nel 1° semestre investimenti a +17%

I sindaci hanno pagato nei primi sei mesi 4,06 miliardi: nelle grandi città +49,1%

Lo sblocco degli avanzi di amministrazione soprattutto nei Comuni medio-piccoli del Nord e il riavvio del Bando periferie nei grandi centri: è un motore bipartisan, prodotto da una misura giallo-verde e dalla ripresa del bando targato Pd, a spingere gli investimenti comunali. Il tutto mentre gli aiuti alle piccole opere devono ancora far sentire i propri effetti sulla cassa, perché i pagamenti arrivano alla fine del processo e soprattutto i 500 milioni di euro messi a disposizione dal decreto crescita sotto le voci «risparmio energetico» e «mobilità sostenibile» sono ancora in rampa di lancio e dopo l'individuazione quasi immediata dei beneficiari attendono la scadenza chiave di fine ottobre per l'avvio dei lavori. Entro l'anno, però, la mossa darà

900 milioni in più al consuntivo.

Il doppio aiuto interviene però su una macchina che dopo anni magrissimi pare essersi rimessa in moto in via generalizzata. Nei primi sei mesi dell'anno i sindaci hanno pagato per investimenti fissi lordi 4,06 miliardi di euro, che rappresentano un'accelerazione del 17% rispetto allo stesso periodo del 2018.

La strada per tornare ai livelli abituali prima della gelata è ancora lunga. Ma i numeri estratti dal cervellone della Ragioneria generale dello Stato che monitora la cassa degli enti pubblici offrono degli spunti incoraggianti. Il più evidente è il carattere generalizzato di una ripresa che abbraccia i Comuni di ogni fascia demografica, con una tendenza che si ripete in dimensioni piuttosto simili dai piccolissimi Comuni fino a quelli medi. Un po' meno vivace la fascia fra 60mila e 250mila abitanti, compensata però dalle città più grandi che chiudono il bilancio del primo semestre di quest'anno con un ricco +49,1 per cento.

Attenzione, però, perché le città con più di 250mila abitanti sono solo 12, per cui in questo caso a far ballare l'indicatore sono situazioni specifiche dei singoli enti. Il contributo più forte a far salire il dato rispetto all'anno scorso arriva da Roma, che triplica la spesa effettiva per gli investimenti. Ma solo perché l'anno scorso era praticamente ferma. La Capitale passa dai 34 milioni pagati nei primi sei mesi 2018 ai 123 di quest'anno, mentre Milano arriva a 239 contro i 176 di dodici mesi fa (+35,8 per cento). A Napoli si passa dai 94 milioni del 2018 ai 142 di quest'anno (+44,9 per cento).

A spiegare queste dinamiche è l'effetto combinato del pareggio di bilancio, che hanno sbloccato risorse soprattutto nei Comuni medi e piccoli del Centro-Nord Italia, e le aperture di cantieri legati al «Bando periferie», dopo gli incidenti di percorso dell'autunno dello scorso anno. In attesa delle ricadute di cassa degli aiuti alle piccole opere.

—G.Tr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il bilancio dei primi sei mesi

Andamento dei pagamenti per investimenti fissi lordi nei Comuni a confronto con il I semestre 2018. In mln

NUMERO ABITANTI	PAGAMENTI 2019	PAGAMENTI 2018	DIFFERENZA %
Fino a 2mila	480	423	13,7
2mila-5mila	566	480	18,0
5mila-10mila	534	453	17,9
10mila-20mila	487	435	11,9
20mila-60mila	595	540	10,3
60mila-250mila	652	637	2,4
Oltre 250mila	739	496	49,1
TOTALE	4.055	3.463	17,1

Fonte: Elaborazione del Sole 24 Ore su dati Siope-Ragioneria generale dello Stato

