

Rassegna del 19/11/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

19/11/2019	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	8	Qualità della vita, Treviso scala la classifica	S. Ma.	1
19/11/2019	Gazzetta del Mezzogiorno	4	Intervista a Beppe Fragasso - «Sì a incentivi all'esodo per il rione Tamburi»	De Feudis Michele	2

SCENARIO

19/11/2019	Arena	14	«Basta cemento in collina, si ricorra al Consiglio di Stato»	E.S.	4
19/11/2019	Arena	32	«Tunnel del Baldo? Usiamo i fondi ex-Odi»	Musuraca Gerardo	5
19/11/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	10	Adria, istigazione alla corruzione Indagato noto commercialista	Andreotti Antonio	7
19/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	Summit sul Mose: sarà pronto un anno prima - Summit urgente per le dighe «Le alzeremo un anno prima»	Zorzi Alberto	8
19/11/2019	Gazzettino	3	Mose, il commissario accusa - Il commissario del Mose «Un buco da 200 milioni»	R.Br.	10
19/11/2019	Gazzettino	3	Cvn, aria di ribaltone Dopo la Spitz pronte altre due nomine	D.Sc.	13
19/11/2019	Gazzettino - Eccellenze del Nordest	21	Costruzioni ed immobiliare Risultati medi inferiori al resto del Nordest	...	15
19/11/2019	Gazzettino Rovigo	7	Corruzione: commercialista indagato - Caso Astaldi: indagato Salvagnini	Campi Francesco	17
19/11/2019	Gazzettino Treviso	17	Arriva il registro dei crediti edilizi	Borsoi Claudia	19
19/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	22	Pedemontana nuova frana a Castelgomberto	...	21
19/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	2	Cala la marea, onda di polemiche Il commissario Mose all'attacco - Fiengo ora va all'attacco «Il Mose in ritardo? È colpa delle imprese»	Vitucci Alberto	22
19/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	2	Musolino: «Le navi non c'entrano L'acqua alta colpa degli scavi Mose»	...	25
19/11/2019	Piccolo	19	Appello al governo per il Porto franco	Goriup Lilli	26
19/11/2019	Voce di Rovigo	20	Professionista del Delta coinvolto in maxi inchiesta	...	28

Qualità della vita, Treviso scala la classifica

E l'abbassamento degli oneri (tra i più alti d'Italia) incassa il plauso degli industriali

● Ca' Sugana ha deciso di tagliare gli oneri di urbanizzazione per chi investe in centro e nei quartieri, mentre ha alzato i costi per i centri commerciali

● La classifica di Italia Oggi sulla qualità della vita vede la Marca al settimo posto

Buchi neri
L'iniziativa mira a rendere più facili le riqualificazioni

TREVISO Con Treviso che continua a scalare le classifiche sulla qualità della vita (due posizioni guadagnate anche nel report di Italia Oggi, in settima posizione nazionale tra le province), l'iniziativa del Comune di tagliare di un terzo gli oneri di urbanizzazione per favorire i recuperi edilizi residenziali e commerciali è la maniglia su una porta da aprire: prego, avanti, entrate pure. È un invito a investire in città, a rigenerare i tanti (troppi) buchi neri riportando abitanti e negozi di vicinato, perché gli sconti non valgono per i centri commerciali ma solo per le attività di quartiere.

Il primo settore a sostenere l'utilità della delibera della giunta è stato il terziario ma anche dal mondo dell'industria arriva un plauso. L'interesse principale è quello dell'Ance di Treviso: gli oneri di urbanizzazione e i costi di costruzione nel capoluogo sono calcolati intorno al 7-8% della spesa di investimento complessivo; percentuali, dicono in associazione, che sono tra le più alte dell'intero Veneto, progressivamente aumentate nel lungo periodo accumulando una quota che, per gli investimenti, ha comportato anche diverse rinunce in passato. Il potenziale di una città che ha registrato un aumento di popolazione del 4% in dieci anni va oltre la

percezione e gli investimenti di fondi e società immobiliari sono sotto gli occhi di tutti.

Ogni edificio riqualificato negli ultimi anni però porta il marchio di immobili di pregio, con standard spesso proibitivi per una famiglia media: la sfida sarà abbassare i prezzi grazie alla riduzione dei costi, perché il beneficio sia diffuso sul territorio attirando residenze diversificate.

E ci sono tanti ambiti sui quali intervenire, i «buchi neri» in stato di abbandono da anni: le ex caserme, l'ex consorzio agrario lungo la Castellana e quello della Regione lungo il Sile, il bastione Camuzzi e l'area della stazione. Per chi vorrà partire dal prossimo gennaio, il Comune offre il 30% in meno di oneri sul residenziale e il 30% in meno sulle superfici commerciali sotto i 250 metri quadri.

E tutto questo mentre Treviso cresce. L'ultima graduatoria elaborata dall'Università la Sapienza di Roma con indicatori su tenore di vita, servizi, affari, lavoro, ambiente e turismo, offre un altro lusinghiero balcone di visibilità alla Marca: dietro alla capolista Trento ci sono Pordenone, Sondrio, Verbano-Cusio-Ossola, Belluno, Aosta e, settima, Treviso.

S.Ma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Sì a incentivi all'esodo per il rione Tamburi»

Fragasso (Ance): «Sono contro la decrescita
La sfida è produrre acciaio carbon free»

L'UTOPIA RICONVERSIONE

Il leader dell'Ance Bari-Bat chiarisce i termini di una eventuale rigenerazione urbana per Taranto: «Non si realizza in cinque minuti»

CONTRO IL RADICALISMO

Il monito: «L'ambientalismo se non è fine a se stesso ci trova d'accordo mentre ci spaventa il radicalismo ecologista»

MICHELE DE FEUDIS

● **BARI.** Bando alle utopie e spazio a soluzioni per non spegnere gli altiforni dell'acciaieria di Taranto oltre al pieno sostegno alla proposta della Gazzetta per favorire "un esodo indennizzato" degli abitanti del quartiere Tamburi verso altri quartieri della città: Beppe Fragasso, architetto, amministratore unico della Garibaldi costruzioni e presidente di Ance Bari e Bari, invita a non sottovalutare la crisi ionica e ad agire prontamente per preservare il futuro industriale della regione.

Presidente

Fragasso, la crisi industriale di Taranto obbliga la politica a favorire in fretta le condizioni per una armonizzazione del rapporto tra ambiente e lavoro. Quanto è importante l'industria dell'acciaio per la Puglia e per il settore delle costruzioni?

«I dati diramati qualche giorno fa dello Svimez dicono che l'Ilva è molto rilevante nel Pil generale della Puglia, tra stipendi dei dipendenti e indotto. La presenza di uno stabilimento simile ha effetti in tutti i settori: migliaia di lavoratori generano affitti, case acquistate, produzione che va avanti. La possibile chiusura dell'Ilva è un dramma serio».

C'è chi evoca una riconversione sul modello Bilbao.

«Chi pensa che una rigenerazione

urbana si realizzi in cinque minuti è fuori strada. Bilbao non diventa una città riconvertita in poche settimane. C'erano già piani strategici durati vent'anni. Nella città basca sono passati governi socialisti e popolari, addirittura alcuni progetti vengono dai governi franchisti...».

Il tempo non è una variabile secondaria.

«Da noi ogni governo tra livello nazionale e locale, cambia spesso idea sul futuro della città, alimentando smarrimento. Abbiamo invece bisogno di una visione lunghissima e costante della politica. E molto più semplice pensare ad una riconversione dei combustibili, producendo acciaio "carbon free". Poi c'è da capire se il progetto di Arcelor era per distruggere e basta il sito produttivo. Se invece era in buona fede, bisogna sostenere l'azienda sulla strada della produzione dell'acciaio pulito».

C'è un vento di ostilità per il mondo

dell'industria e per quello dei costruttori, anche a causa di una interpretazione della realtà figlia di un certo ambientalismo?

«Non credo alla decrescita felice. Si può costruire e produrre nella maniera più green possibile: i costruttori devono consumare meno suolo, non realizzare case energivore. A Bari costruiamo edifici classe A... Siamo per rigenerare i quartieri disagiati co-

me il Libertà. Le future città cresceranno verticalmente. L'ambientalismo, se non è fine a se stesso, ci trova d'accordo. Come Ance abbiamo avuto tanti progetti comuni con Legambiente, mentre ci spaventa il radicalismo ecologista».

Si discute del futuro del quartiere Tamburi di Taranto. Ma in passato perché si scelse di costruirlo così a ridosso dello stabilimento?

«Dalla Rivoluzione industriale inglese, le case per gli operai erano vicino alle fabbriche. Non c'era attenzione al problema dell'inquinamento. In tutto il mondo funzionava così, come a Torino per il quartiere Valletta. Il mercato dell'affitto nasce con le case affittate ai salariati...».

Che fare ora? La proposta della «Gazzetta», sulla linea della riflessione del professor Umberto Ruggiero, è per stanziare risorse che possano favorire un esodo incentivato degli abitanti del quartiere più a rischio inquinamento.

«Sono un paio d'anni che riflettiamo sulla possibilità di "rottamare" il rione Tamburi. Per me bisognava spostare gli abitanti, preservando l'ambiente sociale. Pensare ad un rimborso è una scelta ragionevole, ma con una provvidenza di 2500 euro a metro-quadro, non con una cifra simbolica. Ci vuole un "rimborso incentivante". Se si hanno 100 metri quadri, bisogna poter acquistare altrove un immobile con la stessa metratura e la stessa dignità. Magari si può discutere di intese con imprese locali, arrivando a vendite di case a prezzi calmierati. Le



speculazioni vanno evitate».

È fiducioso sulla vertenza ionica?

«Con Taranto non scherzerei. C'è attenzione dell'amministrazione regionale e comunale; da parte dell'amministrazione Melucci c'è ragionevolezza. Hanno fatto bene i sindacati a opporsi allo spegnimento degli altiforni. Spero che le posizioni sfasciste e nichiliste vengano marginalizzate».



ANCE Beppe Fragasso

SCONTRO SULL'URBANISTICA. Presa di posizione del Pd sulle conseguenze della Variante 23

«Basta cemento in collina, si ricorra al Consiglio di Stato»

Nel mirino anche la viabilità: gli interventi porteranno nuovo traffico

«Sono riusciti nell'impresa di peggiorare la già brutta variante urbanistica 23 riadottata dall'amministrazione Sboarina, e il territorio della seconda circoscrizione è il più colpito nella sua vivibilità». La denuncia è degli esponenti del Pd Elisa La Paglia, consigliera comunale, Elisa Dalle Pezze, presidente della seconda circoscrizione e Silvano Pighi, capogruppo e presidente della commissione urbanistica della circoscrizione che comprende il nord-ovest del territorio comunale, da Borgo Trento alle frazioni di Avesa, Parona e Quinzano. «Sono state infrante», esclamano, «tutte le promesse di riduzione del consumo di suolo».

«L'area delle colline», affermano, «viene pesantemente intaccata dalla reintroduzione della scheda norma di San Rocchetto, su emendamento di Matteo De Marzi, malgrado il parere contrario della Sovrintendenza. Inoltre è stata reintrodotta la previsione del supermercato Lidl appena sotto San Rocco e la cosiddetta riqualificazione dell'ex tiro al piattello Canon sulle Torricelle e nel dicembre 2018 l'amministrazione aveva regalato alla banca ora titolare della lottizzazione, il rinnovo della proroga del permesso di costruire sulla lottizzazione di Borgo degli Ulivi, a Quinzano». La presidente Dalle Pezze parla di «mancanza di rispetto per la circoscrizione che aveva bocciato la proposta della Lidl».

Gli esponenti del Pd sollevano rilievi anche in fatto di via-

bilità. «La parte alta della circoscrizione, punto di giunzione con la Valpolicella, già compromessa dalla carenza di visione e progettualità del filobus, ne esce ulteriormente penalizzata. Gli interventi previsti», aggiungono, «attrairanno nuovo traffico sull'asse via Preare-viale Mameli rendendolo sempre più impraticabile». E dal punto di vista della mobilità sostenibile, sostengono, «si attende ancora un collegamento ciclabile sicuro e conveniente che da Parona consenta di raggiungere in bicicletta il centro storico, evitando la trafficatissima e pericolosissima via Mameli, e il prolungamento del filobus a Parona».

Inoltre, a loro dire, «i quartieri perdono verde e vivibilità a causa della decisione di ripristinare i 2.800 metri quadri di cemento che spazzeranno via i campi da tennis di Ponte Crencano e per l'incapacità di frenare la lottizzazione dell'ex Bam».

La Paglia, Dalle Pezze e Pighi concludono la loro presa di posizione ricordando che «il 20 novembre scadranno i termini per presentare il ricorso al Consiglio di Stato contro la sentenza del Tar che ha rimesso in gioco la scheda 131 sulla lottizzazione di San Rocchetto». E sottolineano: «Si sbaglia pensando di aver ripristinato la compatibilità paesaggistica attraverso la riduzione degli indici di edificabilità previsti con l'emendamento De Marzi, l'unica maniera per tutelare la collina è vincere il ricorso al Consiglio di Stato». • E.S.



Le colline sopra Quinzano, territorio della seconda circoscrizione



VIABILITÀ. La proposta è quella di utilizzare il Fondo per i Comuni di confine per costruire l'opera che collegherebbe il territorio trentino con quello dell'alto lago veronese

«Tunnel del Baldo? Usiamo i fondi ex-Odi»

È l'ipotesi scaturita dall'incontro a Roma tra il presidente della Provincia autonoma di Trento e il ministro per gli Affari regionali

Gerardo Musuraca

«Il tunnel del Baldo? Potrebbe anche essere finanziato con i soldi dell'ex-Odi, cioè del Fondo per i comuni di confine». È questa l'ipotesi scaturita dall'incontro avvenuto a Roma tra il presidente della Provincia autonoma di Trento, Maurizio Fugatti, e il ministro per gli Affari Regionali, Francesco Boccia.

Pochi giorni dopo il voto favorevole, espresso all'unanimità in Regione Veneto, a un ordine del giorno finalizzato a redigere uno studio di fattibilità del «tunnel del Baldo», un'ulteriore questione si apre adesso per volontà del numero uno di piazza Dante, sede della Provincia trentina.

Nella serata del 5 novembre, 44 consiglieri regionali veneti di tutti gli schieramenti avevano approvato il documento denominato «A157», che prevede di «sostenere la messa in sicurezza e l'adeguamento della Gardesana orientale ai nuovi flussi turistici attraverso interventi puntuali come nuove bretelle, collegamenti viari per l'alto lago e parcheggi scambiatori per facilitare l'intermodalità nelle zone che si trovano alle spalle dei comuni lacustri».

Ma, soprattutto, il documento esplicitava di voler «sostenere la redazione di uno studio di fattibilità, anche in sinergia con la Provincia autonoma di Trento, per un collegamento viario tra il lago di Garda e la Val d'Adige attraverso un tunnel».

A fine settembre si era svolta una riunione tra una decina di sindaci veneti e trentini

con il presidente della Provincia autonoma di Trento, Maurizio Fugatti. Riunione convocata da quest'ultimo cui hanno partecipato i sindaci di Avio, Ala, Brentonico, Dolcè, Ferrara Monte Baldo, Brenzone, Brentino Belluno, Torri del Benaco e Malcesine per valutare l'ipotesi di collegamento stradale contenuta nel programma elettorale con cui Fugatti è stato eletto alla guida della giunta trentina nello scorso ottobre.

Un'ipotesi che prevede di «bucare» il Baldo per far passare una strada che congiunga il territorio trentino tra Ala e Avio con quello dell'alto lago veronese, probabilmente a metà tra l'area nord di Brenzone e la parte a sud di Malcesine.

Di questo Fugatti ha parlato anche col ministro Boccia.

Il ragionamento di partenza è stato quello di discutere dei 40 milioni di euro dati, ogni anno, ai Comuni di confine rispettivamente dalla Provincia autonoma di Trento e da quella di Bolzano per un totale di 80 milioni di euro l'anno. «Al ministro», ha spiegato alla stampa trentina Maurizio Fugatti, «abbiamo detto dell'importanza di questo Fondo, che continueremo a finanziare, ma abbiamo anche fatto presente che occorre essere chiari sulle scelte che andremo a finanziare, altrimenti i nostri sindaci, chiamati a stringere i cordoni delle borse, non capirebbero. Un esempio? Si sta ragionando su un tunnel che metta in collegamento Avio con l'alto lago di Garda veronese, opera utile al Veneto e al Trentino. Il progetto», ha

proseguito, «pur riguardando comuni confinanti, avrebbe importanti ricadute anche sulla nostra Provincia».

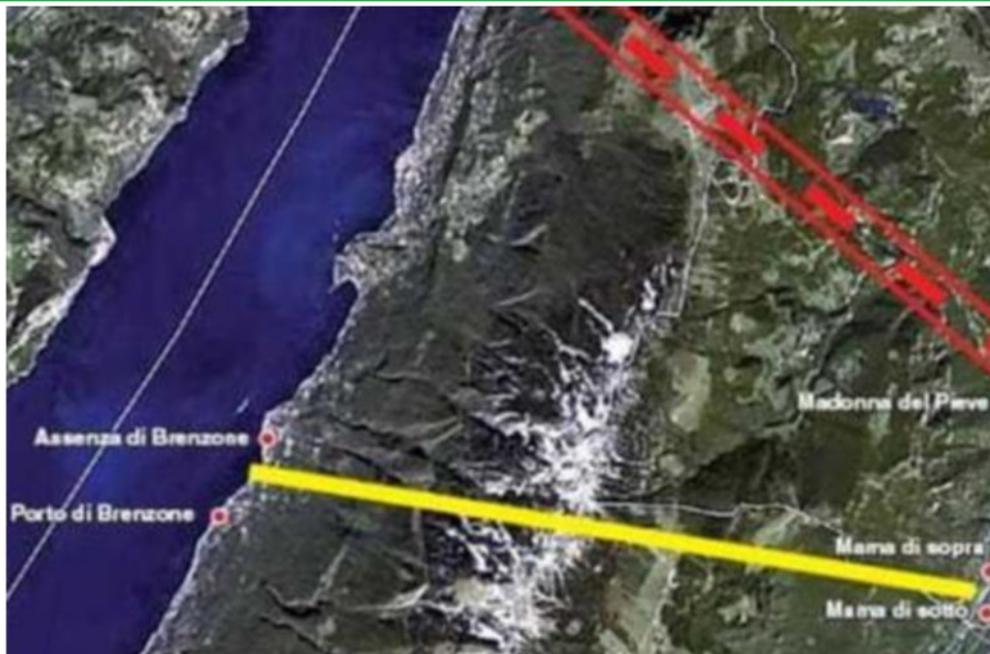
E ancora: «Le risorse ai comuni di confine devono essere rendicontate il più possibile su progetti che siano realmente utili ai territori: noi pensiamo a opere che siano sovraprovinciali o sovraregionali: la precedenza va data a interventi che fanno l'interesse dei comuni di confine ma anche dei nostri territori».

Il Fondo per i Comuni di confine è stato istituito dal 2009 e finora è stato a vantaggio di 48 municipi che confinano con le Province di Trento e di Bolzano, ma che diventano 132 se si considerano i Comuni confinanti con quelli di prima fascia.

Ad esempio, il comune di Malcesine confina con il Trentino e Brenzone, che confina con Malcesine, è considerato di seconda fascia. Per questo sta utilizzando 5 milioni e 700 mila euro di finanziamento arrivato dall'ex-Odi per la ciclo-pista sul lungolago. Opera che si congiungerà al tratto di Malcesine, che a sua volta sarà poi da connettere con le ciclo-piste trentine.

La stessa cosa potrebbe quindi accadere per il tunnel del Monte Baldo, che dovrebbe connettere Ala o Avio con la parte a sud di Malcesine o quella a nord di Brenzone. Stando così le cose, il progetto di fattibilità del tunnel del Baldo potrebbe essere il primo passo per la realizzazione dell'opera e potrebbe essere anche oggetto di finanziamento del Fondo per i Comuni di confine. ●





Il rendering del tragitto dell'ipotetico tunnel del Monte Baldo

Inchiesta sul concordato Astaldi

Adria, istigazione alla corruzione

Indagato noto commercialista

Coinvolto

A Carlo Salvagnini sequestrato il telefonino

ADRIA Fino allo studio del commercialista adriese Carlo Salvagnini le indagini della Procura di Roma sul concordato preventivo di «Astaldi», uno dei maggiori gruppi italiani di costruzioni edili con oltre 10.000 dipendenti.

Il professionista adriese, che si è visto sequestrare il telefonino, è indagato per istigazione alla corruzione. Salvagnini sarebbe stato sollecitato da Stefano Ambrosini, uno dei commissari del concordato Astaldi, al fine di «procurare indebite utilità – scrivono i Pm romani — a beneficio del dottor Marco Costantini consistenti nella remunerazione della consulenza che di fatto avrebbe dovuto essere svolta da costui». Il romano Costantini è l'asseveratore del concordato ovvero un professionista indipendente chiamato ad attestare, oltre alla veridicità dei dati aziendali, la fattibilità del piano di risanamento dell'«Astaldi».

Per i Pm romani, che sospettano un giro di favori tra i protagonisti del concordato riguardante i loro compensi professionali nella vicenda, Salvagnini avrebbe eseguito due telefonate a favore di Costantini. I compensi in questione, però, non sono stati liquidati dal collegio di giudici chiamato a pronunciarsi sul concordato.

Antonio Andreotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'acqua granda Mentre viene nominato un terzo commiss

Summit sul Mose: sarà pronto un anno prima

Accelerati i test, si punta a novembre 2020

VENEZIA Una riunione fiume al Provveditorato per le opere pubbliche con i commissari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. Ieri l'obiettivo era accelerare significativamente i cantieri del Mose. E si è usciti con il nome di un terzo commissario, Vincenzo Nunziata (il cui incarico è esattamente aumentare «la speditezza» dei lavori), e con una nuova data di fine cantiere: novembre 2020 anziché il 31 dicembre 2021.

a pagina 5 **Zorzi**

Summit
urgente
per le dighe
«Le alzeremo
un anno
prima»
Nominato un nuovo commissario

VENEZIA Una riunione fiume al Provveditorato per le opere pubbliche con i commissari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, con l'obiettivo di accelerare i tempi di conclusione del Mose e di arrivare a essere pronti ad alzare le paratoie in difesa di Venezia il prossimo autunno, con un anno di anticipo sul 31 dicembre 2021 del cronoprogramma attuale. E poi, in serata, l'annuncio ufficiale della nomina del terzo commissario, l'avvocato dello Stato Vincenzo Nunziata, con l'obiettivo esplicitato dal prefetto di Roma nel decreto: «Garantire una maggiore speditezza nel completamento».

Senza dimenticare che giovedì scorso, a poco più di 24 ore dall'«acqua granda» di 187 centimetri, era arrivata l'indicazione del nuovo commissario «sblocca cantieri», previsto dal precedente governo, che sarà Elisabetta Spitz.

Ecco le risposte ai grandi interrogativi di questi giorni disastrosi per Venezia, con acque alte eccezionali a raffica: il Mose si poteva alzare martedì sera? La prossima volta che ci sarà un'acqua alta che cosa succederà? Quando le dighe potranno essere operative? Nella riunione di ieri è stato ribadito che il Mose ora non può funzionare. «Con un solo compressore per bocca invece dei tre previsti ci vorrebbero ore per alzare le paratoie - am-

mette il provveditore reggente Cinzia Zincone, confermando la tesi del Cvn - poi mancano i sistemi di comunicazione e le squadre di tecnici». L'hardware del Mose, cioè i cassoni e le paratoie, sono infatti stati conclusi a inizio anno; vanno assunti i 60 tecnici che le faranno alzare (ora c'è una sola squadra di 20



persone e infatti tutto si può testare solo una schiera per volta), poi va concluso il software, cioè gli impianti, il cablaggio degli altri due compressori, il settaggio del programma di gestione del comportamento delle paratoie quando sono «sferzate» dalle onde. Perché il problema non è solo alzare le dighe, ma farle restare in posizione per ore in condizioni meteo-marine anche difficili, come quelle di martedì, con un vento oltre i 120 chilometri all'ora: il rischio, hanno ammesso Ossola e il progettista del Mose, Alberto Scotti, è che l'acqua superasse le paratoie, che pure da progetto sono realizzate per resistere a maree alte fino a tre metri.

Secondo il cronoprogramma, il 2019 era l'anno dei test «a freddo», cioè con condizioni buone. Il 2020 quello dei test con mare mosso, per poi arrivare a concludere il collaudo a fine 2021. Nella riunione di ieri, dopo che i ritardi del Mose sono finiti sul banco degli imputati, si è deciso di accelerare: da un lato Provveditorato e commissari

hanno sotterrato l'ascia di guerra e si sono ripromessi di trovare un accordo sui soldi; dall'altro si è deciso di accelerare i test. Fiengo anche ieri ha ribadito che quando i commissari hanno iniziato a scavare nei conti del Cvn e anche di Comar (la società degli appalti, anch'essa poi commissariata dall'Anac) hanno trovato un buco di 200 milioni di euro. «Abbiamo analizzato per la Corte dei Conti 18 mila fatture di Comar, trovando margini operativi tra il 48 e il 61 per cento - ha spiegato Fiengo - Significa che per ogni 100 euro pagati, ne venivano usati la metà». Il problema è che i commissari hanno tamponato questi buchi, per esempio pagando le pendenze fiscali con l'Agenzia delle Entrate, con i soldi dei lavori e quando li hanno richiesti di nuovo il meccanismo si è inceppato: il Provveditorato può infatti pagati solo i Sal (stati di avanzamento lavori) e questo ha creato una situazione paradossale: i soldi per l'opera ci sono tutti formalmente, ma non finanziariamente. Ora si sta cercando una procedura

per superare l'impasse. Quanto ai test si è deciso di concentrarli sulla bocca di porto di Chioggia, dove l'impatto sulle navi è minore: i risultati «reali» verranno poi usati per settare anche le altre bocche.

«Abbiamo sempre spinto perché i tempi fossero più serrati - dice Zincone - continueremo a farlo per evitare una cosa simile il prossimo anno». Storicamente tra fine ottobre (per esempio i 156 dell'anno scorso) e inizio novembre (il record dei 194 del 1966) si concentrano infatti le maree più elevate. «L'obiettivo è finire il Mose entro il 2021, ma spero ci siano utilizzi parziali anche prima», aveva detto il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Ieri invece il sindaco Luigi Brugnaro ha chiesto «più trasparenza» sul Mose. «È inutile buttare lì delle date a casaccio, bisogna che ci facciamo vedere i progetti e ci spieghino dubbi e problemi tecnici - ha detto il sindaco - Cosa vuol dire che è finito al 93 per cento? Parliamo della parte ingegneristica».

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

5,5 miliardi di euro
È il costo del Mose. Nel 1989 i costi preventivati erano pari a 3 200 miliardi di lire (che attualizzati a oggi corrispondono a 3,3 miliardi di euro)

78 paratoie
Sono quelle sommerse alle bocche di porto di Chioggia, del Lido e di Malamocco. Sono ancorate a cassoni di cemento armato posati sul fondale



Un muro nascosto sott'acqua Il test di sollevamento delle paratoie del Mose alla bocca di porto di Chioggia

Mose, il commissario accusa

► Uno dei due "gestori" attacca: «Anche dopo il 2014 le imprese incassavano utili del 50%» ► Fiengo: «Errori nei progetti e nei materiali» E a Chioggia scoppia il caso del "baby-Mose"

Utili altissimi per le aziende del Mose anche dopo gli arresti del 2014, quando il Consorzio Venezia Nuova (Cvn) è stato affidato ai commissari straordinari. A lanciare l'accusa in tv è uno dei due commissari, Giuseppe Fiengo: «Ci siamo accorti che c'erano margini operativi che andavano dal 48 al 61%! Significa che io pagavo 100 e loro spendevano 48 o 61!». A breve dovrebbe arrivare però la nomina del terzo commissario e si fa strada l'ipotesi che il governo possa "azzerare" tutto il Consorzio. Intanto a Chioggia scoppia il caso del "baby-Mose", fermo nei giorni scorsi.

Brunetti e Perini a pagina 3 e 4

Il commissario del Mose: «Un buco da 200 milioni»

► Fiengo: «Abbiamo trovato i conti fuori controllo» ► «I ritardi? Le grandi imprese hanno comprato i macchinari ma senza fare i progetti degli impianti»

«GLI EX APPALTATORI CI HANNO FATTO CAUSA PERCHÉ ABBIAMO AGITO "NELL'INTERESSE DELLO STATO E NON DELLE IMPRESE"!»

IL COMMISSARIO

VENEZIA Margini operativi altissimi per le aziende che hanno continuato a guadagnare sul sistema Mose, anche dopo gli arresti di cinque anni fa, anche quando il Consorzio Venezia Nuova è stata affidato ai commissari straordinari che ancora lo reggono. E le ultime scoperte di fatture strane sono di quest'anno, quando su richiesta della Procura della Corte dei Conti, gli stessi commissari hanno passato in rassegna 18 mila fatture di Comar, dagli anni prima dell'inchiesta fino al 2019. Una verifica durata oltre sei mesi, conclusasi poche settimane fa, su fatture per affidamenti che andavano in gran par-

te alle tre grandi aziende del Consorzio, oggi sotto procedura: Mantovani, Condotte e Fincosit. A raccontarlo ieri è stato uno dei due commissari straordinari, l'avvocato Giuseppe Fiengo, ospite di Agorà su Rai Tre.

L'ULTIMA SCOPERTA

«Adesso abbiamo fatto fare, su richiesta della Corte dei Conti, una verifica su Comar - ha spiegato -. Abbiamo guardato 18 mila fatture per cercare di capire. E ci siamo accorti che c'erano margini operativi che andavano dal 48 al 61%! Significa che io pagavo 100 e loro guadagnava 48 o 61. Non so se è chiaro!». Un tema, questo del ripristino della legalità, su cui i commissari hanno sempre insistito, sottolineando la difficoltà di rimettere ordine in un meccanismo abituato a gonfiare i conti a carico dello Stato. «Noi abbiamo trovato, quando siamo arrivati là, un buco da 200 milioni e rotti» ha ribadito anche ieri Fiengo.

IMPIANTI A METÀ

Un'operazione di riordino sul fronte contabile, ma anche su quello tecnico. E ieri il commissario ha parlato anche del nodo degli impianti, quelli che se fossero stati operativi avrebbero consentito di alzare le paratoie del Mose. «Abbiamo trovato una situazione un po' strana. Il 95%, 93%, quello che è, riguarda la spesa. Cioè che cosa hanno fatto queste imprese. Le tre grandi imprese che poi si sono allontanate. Hanno comprato i macchinari. Ma non hanno fatto i progetti degli impianti. Non hanno messo in gara i progetti degli impianti. Non solo, ma tutto questo sen-



za disegni operativi. Questo è avvenuto nel 2016». Un pasticcio, più volte denunciato. Fiengo ha ribadito che è stata trovata «una situazione in cui si erano comprate le macchine, ma non si era deciso come montarle». Con disegni in cui il tubo da un metro e quello da cinquanta centimetri erano segnati con lo stesso tratto! Alla fine, per arrivare ad una soluzione, il progetto degli impianti è stato affidato alle stesse aziende che avevano fornito i pezzi.

LA MAXI CAUSA

Ma i tempi si sono dilatati, in un crescendo di contenzioso legale. Le grandi imprese, ha ricordato Fiengo, «a me hanno fatto personalmente una causa per avere da me e da Ossola (l'altro commissario, con incarico tecnico, ndr.) 190 milioni di euro perché secondo loro ho agito nell'interesse dello Stato e non delle imprese. Così c'è scritto nella citazione!».

IL NODO MANUTENZIONE

Resta il fatto che i lavori si sono arenati. E dopo l'iniziale opera di ordine-pulizia, i commissari, ridotti a due, non sono riusciti a far ripartire i cantieri. Ieri Fiengo si è limitato a rassicurare sulla questione della corrosione. «È uno pseudo problema. Perché sotto il mare la ruggine c'è dappertutto. Il problema è un altro: all'epoca furono scelti dei materiali non eccezionalmente durevoli. Stiamo facendo una gara pubblica per capire come risolvere questo problema». Una gara, anche questa, che sta procedendo al rallentatore, tra richieste di chiarimenti e sospensioni.

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il commissariamento

I cinque anni per mettere in regola il Consorzio



► Un commissariamento, quello del Consorzio Venezia Nuova, che ormai sfiora i cinque anni. Tutto nasce dal blitz del 4 giugno 2014, quando l'inchiesta della Procura di Venezia svela al mondo il sistema di corruzione che era cresciuto attorno alla grande opera. E all'interno di quel consorzio di imprese, concessionario unico dei lavori. Il Consorzio Venezia Nuova va commissariato: è la soluzione dell'allora presidente del Consiglio, Matteo Renzi. A novembre è il presidente dell'Autorità Anticorruzione Raffaele Cantone che propone il commissariamento del Cvn.

Bisogna aspettare il 1° dicembre 2014 per la nomina dei primi due amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova: Luigi Magistro, un passato nella Guardia di Finanza, direttore dei Monopoli di Stato, e Francesco Ossola, professore di ingegneria civile dell'università di Torino. Il 27 aprile 2015 viene nominato anche Giuseppe Fiengo, vice Avvocato generale dello Stato con un passato negli uffici giuridici dei ministeri. In tre, però, restano solo per un paio d'anni, i più critici sul fronte della legalità da ripristinare. A maggio 2017, a sorpresa, Magistro rassegna le dimissioni. Da allora la macchina si inceppa. Prima le decisioni difficili venivano prese a maggioranza. Da quel momento non è più possibile. Le divergenze tra i due commissari rimasti non mancano. È lo stallò.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il progetto del Mose



Il sistema

Posto a difesa delle bocche di porto della laguna veneziana, prevede la possibilità di chiuderle con una schiera di **paratoie mobili, larghe ciascuna 20 metri, che si sollevano** in caso di **maree superiori ai 110 centimetri**. L'intero sistema può reggere un **dislivello** tra mare e laguna fino a un massimo di **2 metri**



Come funziona

- 1 Le **paratoie**, installate sul fondale delle bocche di porto, in **condizioni normali di marea sono piene d'acqua e restano adagiate** nelle strutture di alloggiamento
- 2 In caso di **alta marea**, le paratoie vengono **svuotate dall'acqua** mediante immissione di aria compressa
- 3 Esse **si sollevano fino ad emergere** dal pelo dell'acqua e creano una specie di **diga tra mare e laguna**

ANSA centimetri



COMMISSARI
Da sinistra,
Giuseppe
Fiengo e
Francesco
Ossola

Cvn, aria di ribaltone Dopo la Spitz pronte altre due nomine

**CONSORZIO, DOVREBBE
ESSERE COPERTO IL RUOLO
VACANTE DI TERZO
COMMISSARIO.
MA SI PENSA ANCHE
A UN RICAMBIO TOTALE**

**PRESTO ANCHE
LA SCELTA DEL NUOVO
PROVVEDITORE
ALLE OPERE PUBBLICHE
DUE I CANDIDATI
IN CORSA**

IL RETROSCENA

VENEZIA Una decisione non sarebbe stata ancora presa. Ma dopo la sequenza di eccezionali acque alte che hanno flagellato la scorsa settimana Venezia provocando centinaia di milioni di danni e le polemiche che hanno investito il Mose e la sua gestione, il governo potrebbe decidere di azzerare la struttura commissariale che guida da alcuni anni il Consorzio Venezia Nuova (Cvn), cioè l'ente concessionario unico statale per la costruzione del sistema delle dighe mobili.

DUE COMMISSARI

Dopo lo scandalo tangenti che nel 2015 ha travolto pezzi importanti della classe politica veneta e il vertice del Cvn, alla guida del Mose erano stati insediati tre commissari nominati dal prefetto di Roma su indicazione dell'Autorità anti-corruzione e con l'ovvio avallo del governo. Si trattava dell'avvocato Giuseppe Fiengo, del professore Francesco Ossola, docente universitario a Torino e dell'ex direttore delle Dogane Luigi Magistro. A ciascuno dei tre era stato assegnato un compenso annuo di

240mila euro lordi. A metà 2017 i commissari erano però rimasti solo due, perché Magistro, senza fornire spiegazioni ufficiali, si era dimesso. Nessuno era stato nominato al suo posto e la gestione del Consorzio era rimasta nelle mani di Fiengo e Ossola.

TERZA CASELLA

Ora dopo gli avvenimenti e le polemiche degli ultimi giorni, il governo ha, come prima cosa, provveduto alla nomina di Elisabetta Spitz come commissario straordinario per la conclusione dell'opera: figura già prevista da un decreto del ministro Toninelli, ma rimasta fino all'altro ieri sulla carta. Ma almeno altre due nomine dovrebbero scattare nei prossimi giorni. E la prima dovrebbe riguardare proprio il Cvn. La terza casella della struttura commissariale lasciata libera da Magistro dovrebbe infatti essere ri-occupata con la nomina di un alto esponente dell'Avvocatura dello Stato. Ma nell'ambito del governo e del ministero delle Infrastrutture si sta anche valutando la possibilità di voltar completamente pagina e di sostituire integralmente l'attuale vertice commissariale, attaccato da più parti e inviso in particolare

agli enti locali veneti perché considerato responsabile dei ritardi nella conclusione dell'opera e perché tacciato di una gestione considerata poco trasparente nei confronti del territorio.

IL DOPO LINETTI

L'altra nomina a tempi brevi dovrebbe infine riguardare il Provveditore alle opere pubbliche del Veneto, l'ex Magistrato alle acque, cioè l'istituzione che ha il compito di controllare l'operato del Consorzio e di seguire passo passo la costruzione del Mose. L'attuale provveditore, Roberto Linetti, in carica da tre anni, è ufficialmente in pensione dallo scorso settembre, ma non è ancora stato sostituito. Lo stesso Linetti non ha fatto mistero di essere disponibile a prolungare il proprio incarico per un altro anno, come in effetti la legge consente. Ma l'orientamento del governo sarebbe, anche questo caso, quello di cambiare e di nominare un nuovo provveditore. Due sono i nomi in lizza e tutti e due provenienti dall'interno: o dallo stesso provveditorato o dal ministero. I tempi per la scelta dovrebbero essere rapidi.

D.Sc.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**NOMINATA Elisabetta Spitz,
commissario straordinario**

Costruzioni ed immobiliare

Risultati medi inferiori al resto del Nordest

Il comparto "Costruzioni e Immobiliare", sulla base del campione analizzato, conta nelle province di Rovigo-Venezia un numero di 3066 imprese. Cifra che rappresenta quasi un terzo (28%) del totale complessivo del numero di aziende dei comparti oggetto di analisi, risultando di fatto il settore prevalente per numerosità di aziende. I ricavi generati sono poco più di 2,3 miliardi di Euro. Le prime 10 società fatturano circa 450 milioni di Euro (pari al 19% delle aziende). Aggregando il fatturato delle prime 50 aziende si raggiunge un risultato di circa 884 milioni di Euro (pari al 37%). Nel campione analizzato, l'incidenza delle aziende medio/grandi risulta meno marcata, mettendo in luce l'eterogeneità interna di questo settore.

Analizzando i dati dei bilanci 2018 si evidenzia che le aziende dell'area presentano un fatturato e marginalità, espressi in valo-

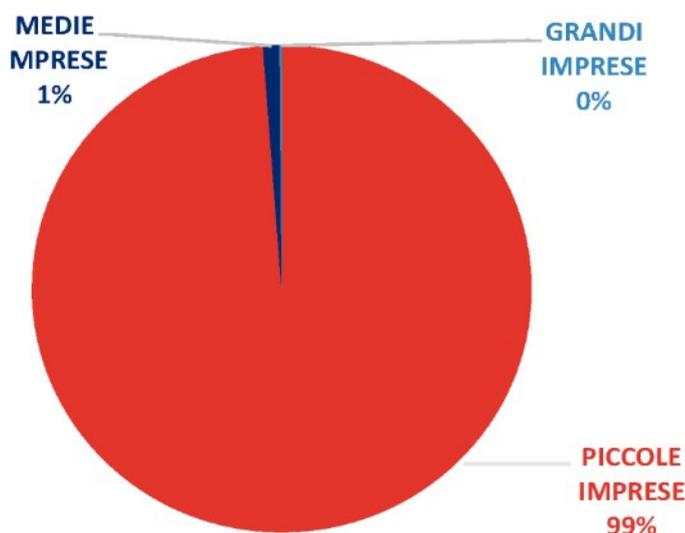
ri medi, leggermente inferiori, sia rispetto al resto del Triveneto che al dato Nazionale. Il fatturato medio infatti risulta pari a 774 mila Euro nel comparto, contro 871 mila Euro nel Triveneto e 849 mila Euro a livello Nazionale.

Concentrando l'analisi sul fatturato medio 2018 l'area ha registrato un +26% rispetto all'anno precedente e un +5% nel quinquennio. Ampliando il focus dell'analisi, il trend del fatturato medio del quinquennio, del Triveneto e a livello nazionale, risulta ampiamente positivo, segnando, rispettivamente, un +25% e +28%. Il confronto evidenzia come l'area Rovigo-Venezia, nel periodo 2014-2015, abbia valori mediamente e significativamente inferiori. La marginalità lorda media evidenzia per il 2018 un incremento ampiamente positivo per le aziende del campione analizzato, ben superiore alle performance che si evidenziano nelle aziende del resto del Triveneto e

Nazionali. A livello nominale, all'ultima rilevazione del 2018, Venezia-Rovigo fa registrare un EBITDA medio per azienda di 103 mila Euro, sostanzialmente in linea con il Triveneto che si attesta a 105 mila Euro. Il confronto con i dati nazionali, dove l'EBITDA medio è pari a 113 mila Euro evidenzia un gap pari al -10%.

L'indebitamento risulta essere in netto calo nel 2018: il rapporto tra debito e capitale di rischio nelle aziende di Venezia-Rovigo mostra un rapporto di circa 2,3 nel 2018, segnando una tendenza migliore di quella registrata nelle altre aziende del Triveneto e Nazionale, rispettivamente 2,9 e 3,1.

Infine, osservando l'ISP (indice sintetico di performance), le prime tre aziende del comparto sono: Società Veneziana del capitelto (Ve), Bertaggia Costruzioni (Ve) e Passaggio Pedonale (Ve).



Numero di aziende

anno 2018	
98,81%	piccole imprese 2498
1,07%	medie imprese 27
0,12%	grandi imprese 3
100%	2528



Principali IFRS	Provincia - Ragione sociale	Ricavi delle vendite* 2018	Ricavi delle vendite* 2017	Utile Netto* 2018	Utile Netto* 2017	EBITDA* 2018	EBITDA* 2017	EBT* 2018	EBT* 2017	Equity* 2018	Equity* 2017	Debt/Equity ratio % 2018	Debt/Equity ratio % 2017	ROE % 2018	ROE % 2017	Costo per addetto 2018	Costo per addetto 2017	EBITDA/Vendite % 2018	EBITDA/Vendite % 2017
1	VE - NUOVA CO. ED. MAR. S.R.L.	88.802	56.857	303	-1.026	3.275	1.878	461	-995	20.737	20.430	0,45	0,54	1,46	-5,02	78960	65740	3,33	3,21
2	VE - COSTRUZIONI MOSE ARSENALE - COMAR SCARL	n.d.	73.359	n.d.	0	n.d.	600	n.d.	90	n.d.	100	n.d.	0	n.d.	0	n.d.	88570	n.d.	0,81
3	VE - CLEA S.C.	67.875	65.294	-5.828	704	-3.570	1.963	-6.469	974	32.316	38.308	0,50	0,45	-16,04	1,84	56.170,00	58.050,00	-5,11	2,91
4	VE - APLEONA HSG S.P.A.	65.029	71.957	-10.212	-4.438	-8.951	-2.686	-10.477	-4.414	4.605	4.317	0,00	0,14	n.s.	-102,81	49.800,00	50.660,00	-13,27	-3,58
5	VE - KOSTRUTTIVA - SOCIETA' COOPERATIVA PER AZIONI	n.d.	46.090	n.d.	-11.172	n.d.	-5.638	n.d.	-11.141	n.d.	-4.608	n.d.	-2,95	n.d.	n.s.	n.d.	70.810,00	n.d.	-12,05
6	RO - GUERRATO S.P.A.	42.907	59.359	-10.495	-68.942	-8.064	-37.432	-10.508	-66.722	-75.109	-64.614	-0,09	-0,17	n.s.	n.s.	50550	50540	-16,94	-55,63
7	VE - SACAM S.P.A.	41.841	31.389	219	1.950	630	3.451	397	2.899	9.006	8.787	0,07	0,00	2,43	22,19	67.170,00	65.600,00	1,42	10,55
8	VE - VENEZIA TRONCHETTO REAL ESTATE S.R.L.	33.603	304	6.531	-257	8.950	-215	8.875	-249	8.715	2.185	0,00	0,00	74,93	-11,77	n.s.	n.s.	26,58	-47,56
9	VE - LIVENZA TAGLIAMENTO ACQUE S.P.A.	29.960	29.483	3.186	2.237	9.660	8.117	4.541	3.279	51.157	47.971	0,31	0,36	6,23	4,86	55380	54910	30,73	26,43
10	VE - ZINTEK SRL	29.386	2.850	109	67	278	126	84	81	4.225	4.116	0,47	0,06	2,58	1,84	38.750,00	46.580,00	0,95	4,38
11	VE - ANESE S.R.L.	26.961	22.014	459	285	2.447	2.267	725	494	4.707	4.473	1,48	1,37	9,75	6,38	54.510,00	57.320,00	8,79	10,18
12	VE - COSMO AMBIENTE S.R.L.	20.808	19.296	59	59	828	704	266	77	6.612	7.029	0,19	0,03	0,86	0,84	57.030,00	52.150,00	3,88	3,54
13	RO - COSTRUZIONI DONDÌ S.P.A.	n.d.	20.703	n.d.	976	n.d.	1.211	n.d.	1.757	n.d.	3.109	n.d.	9,76	n.d.	31,38	n.d.	51.420,00	n.d.	5,52
14	VE - SEGECO S.R.L.	n.d.	20.438	n.d.	92	n.d.	2.601	n.d.	275	n.d.	2.567	n.d.	0,95	n.d.	3,58	n.d.	39.350,00	n.d.	12,59
15	VE - AGENZIA LAMPO DI MAZZAROTTO GIOVANNI S.R.L.	20.041	20.146	1.266	1.350	1.862	1.947	1.859	1.946	5.417	4.312	0,00	0,00	23,36	31,32	31.440,00	31.920,00	9,23	9,63
16	VE - LAS GROUP SRL	18.931	22.949	246	439	955	1.032	436	658	1.540	1.279	4,25	5,04	15,98	34,32	52.500,00	51.390,00	5,02	4,47
17	VE - INSULA S.P.A.	17.854	46.466	136	28	344	44	178	-2	4.386	4.250	7,41	8,04	3,11	0,67	64.710,00	54.560,00	1,79	0,09
18	VE - FIEL S.P.A.	17.503	14.854	503	185	1.400	1.464	782	527	6.970	6.467	0,46	0,51	7,21	2,86	44.070,00	44.330,00	7,92	9,77
19	VE - CAPITAL FERRO SPA	16.079	13.323	43	111	1.018	1.028	121	138	9.807	9.764	1,01	0,39	0,44	1,14	46.940,00	42.640,00	6,09	7,30
20	VE - ATLANTICO S.P.A.	14.441	7.450	748	588	2.378	1.337	998	778	3.398	2.644	1,70	n.d.	22,00	22,24	43.690,00	46.080,00	16,36	17,48
21	VE - B.L.O. S.R.L.	13.985	13.728	2.155	1.818	12.629	12.318	1.678	1.330	167.865	165.710	0,00	0,00	1,28	1,10	n.d.	n.d.	71,59	70,42
22	VE - N.O.V. SRL	13.911	12.367	280	275	3.687	3.840	478	444	7.153	6.860	1,74	1,95	3,92	4,01	n.d.	n.d.	20,41	23,31
23	VE - NOVELLO S.R.L.	13.679	11.871	1.853	1.244	3.150	2.583	2.657	1.882	7.384	6.382	0,00	0,00	25,10	19,49	47.900,00	43.880,00	22,86	21,66
24	RO - C.G.X. COSTRUZIONI GENERALI XODO S.R.L.	13.322	18.082	223	189	1.106	1.052	402	384	5.347	5.124	1,17	0,71	4,18	3,69	49.050,00	47.240,00	8,27	5,72
25	VE - STONE SOCIETA' COOPERATIVA	13.172	8.283	13	-11.405	2.616	-5.264	-1.619	-11.760	17.831	17.819	0,42	0,47	0,07	-64,01	88.420,00	69.050,00	18,28	-58,01
26	VE - MECNO SERVICE S.R.L.	13.168	8.231	3.212	1.842	4.938	2.886	4.502	2.586	5.717	4.505	0,00	0,01	56,18	40,89	54.240,00	45.150,00	37,48	35,03
27	VE - GEOPONDAZIONI INGEGNERIA LAVORI S.R.L.	11.901	11.015	329	693	664	1.107	457	917	3.717	3.638	0,00	0,00	8,85	19,04	50.290,00	44.540,00	5,53	9,87
28	VE - TOSETTO S.R.L.	11.843	9.412	263	210	905	822	448	368	2.206	2.065	2,79	3,24	11,90	10,16	51.220,00	40.120,00	7,54	8,71
29	VE - SO.GE.DI.CO. S.R.L.	11.555	7.455	217	337	429	543	370	499	2.974	3.102	0,25	0,16	7,29	10,87	33.220,00	27.500,00	3,68	7,25
30	VE - D.S. MEDICA TECNOLOGIE S.R.L.	11.031	12.828	668	487	1.105	879	959	737	2.183	1.514	0,42	0,06	30,62	32,15	37.200,00	41.310,00	9,99	6,83

* Dati in migliaia di Euro

Bilanci civilistici

Adria Corruzione: commercialista indagato

Le indagini che la Procura di Roma ha avviato sul concordato preventivo del colosso delle costruzioni Astaldi, azienda con oltre 10mila dipendenti diretti, senza contare tutto l'indotto, sembrano aver portato i pm anche ad Adria. Fra gli indagati per istigazione alla corruzione secondo un'indiscrezione riportata da "Il Fatto quotidiano", c'è anche lo stimato commercialista adriese, Carlo Salvagnini.

Fraccon a pagina VII

Caso Astaldi: indagato Salvagnini

► Il commercialista adriese sotto inchiesta per istigazione alla corruzione con i commissari del colosso delle costruzioni
► Il professionista ha il telefono sotto sequestro e sarebbe stato partecipe del tentativo di coinvolgere una società

ADRIA

Le indagini che la Procura di Roma ha avviato sul concordato preventivo del colosso delle costruzioni Astaldi, azienda con oltre 10mila dipendenti diretti, senza contare tutto l'indotto, sembrano aver portato i pm anche ad Adria. Fra gli indagati, infatti, oltre ai commissari giudiziari di Astaldi Stefano Ambrosini e Francesco Rocchi, e all'attestatore dei conti del piano di risanamento, nominato dall'azienda, Corrado Gatti, indagati per corruzione in atti giudiziari, con il primo indagato anche per istigazione alla corruzione, in un secondo e diverso filone, con il professionista romano Marco Costantini, secondo un'indiscrezione riportata da "Il Fatto quotidiano", c'è anche lo stimato commercialista adriese (ma residente a Rovigo), Carlo Salvagnini. Il telefono del professionista con studio in piazza Alberto Mario è spento da giorni. Sotto sequestro.

IL DIFENSORE

A difenderlo, l'avvocato Marco Petternella. «Ambrosini - è il virgolettato dei verbali riportato dal Fatto - sollecitava, per il tramite del Salvagnini (che con lui agiva in unione e concorso), indebite utilità a beneficio del dottor Marco Costantini consi-

stenti nella remunerazione della consulenza che di fatto avrebbe dovuto essere svolta da costui». Un'ipotesi accusatoria articolata e, al momento, in fase embrionale ancor più che preliminare. Salvagnini, che non è in alcun modo legato al concordato Astaldi, avrebbe ricevuto una telefonata da Ambrosini, che già conosceva, che gli ha chiesto se conoscesse e ritenesse affidabile una società di revisione di Pordenone e se la poteva contattare. Salvagnini dopo aver detto sostanzialmente «mi informo», ha contattato la società, che tuttavia non era disponibile alla consulenza, riportando poi ad Ambrosini la risposta.

INCHIESTA ROMANA

Secondo quanto emerge, per il pool della procura di Roma, formato dai sostituti procuratori Gennaro Varone, Rosalia Affinito, Fabrizio Tucci e coordinato dal procuratore aggiunto Paolo Ielo, già componente del pool "Mani pulite", in generale, i rapporti fra consulenti determinerebbero una "zona grigia" nella quale si potrebbero annidare pratiche che potrebbero configurare il reato di corruzione. La corruzione ipotizzata nella vicenda Astaldi non sarebbe consistita in "mazzette", ma in presunti scambi di "favori" tra professionisti su incarichi e com-

pensi che, tuttavia, al momento non risulterebbero nemmeno essere stati liquidati. Non solo, ma il nodo sarebbe nel fatto che sarebbe stato chiesto di attenersi ai valori medi dei compensi invece che in quelli bassi, ma i compensi fanno parte dei costi del piano, quindi prudenzialmente si tende a tenerli alti, perché poi a deciderli e liquidarli è comunque il Tribunale. Più diretta, invece, l'accusa di mancanza di terzietà e indipendenza sollevata dall'Aduc su Gatti, che il 30 aprile è entrato a far parte del cda di banca Intesa, che è creditrice di Astaldi e, indirettamente, anche finanziatrice del piano, tramite il "Progetto Italia", che punta a realizzare un enorme maxigruppo nazionale delle costruzioni, inglobando proprio Astaldi e altri gruppi attivi nel settore, con la partecipazione anche di Cassa depositi e prestiti.

Francesco Campi





PONTE SULLO STRETTO Astaldi è una delle aziende che nel 2005 fece l'offerta. Un'elaborazione al computer

Arriva il registro dei crediti edilizi

► Chi demolisce un immobile potrà costruire altrove o vendere la volumetria

**PERCHÉ LO STRUMENTO
SIA PIENAMENTE
OPERATIVO SERVE
PERÒ CHE VENGA
APPROVATO IL PAT
DALL'AMMINISTRAZIONE
VITTORIO VENETO**

Vittorio Veneto si dota di un registro dei crediti edilizi. Questo permetterà a chi abatterà una volumetria esistente di ottenere un credito edificatorio per pari volume da porre su altro terreno oppure di cedere a terzi, dunque vendere, quel diritto edificatorio. L'istituzione del registro sarà formalizzata giovedì sera, nel corso del consiglio comunale convocato per le 19. Tra i punti all'ordine del giorno ci sono anche l'illustrazione del piano di eliminazione delle barriere architettoniche e del documento unico di programmazione 2020-2022, oltre alle variazioni al bilancio di previsione e al piano opere pubbliche 2019.

LA NOVITÀ

«La volumetria di un immobile che viene abbattuto sarà annotata su un apposito registro previsto per legge – anticipa il sindaco Antonio Miatto - Quei metri cubi rimangono del proprietario dell'immobile abbattuto che potrà utilizzarli per edificare un immobile in un altro posto oppure cederli a terzi come diritto edificatorio. Chiaro che non si è liberi di piazzare quel volume dove si vuole, ma ci si dovrà attenere a quelle che sono le aree che hanno già una destinazione edificatoria in base a quanto stabilito dai piani urbanistici del Comune». Non avendo il Comune di Vittorio Veneto ancora adottato il Pat, cioè il piano di assetto del territorio, questo registro avrà per ora solo la possibilità di registrare il credito edilizio. Solo a Pat approvato, ci potrà essere l'utilizzo del credito o la cessione dei metri cubi a terzi. «Il registro – prosegue il sindaco – ha valenza ufficiale come registrazione di questo passaggio, ma ci sono poi anche altre nor-

me urbanistiche che richiamano l'obbligo per il Comune di avere questo registro. Da qui la volontà di istituirlo».

IL PIANO DI ASSETTO

Parallelamente l'amministrazione Miatto ha riattivato il processo di redazione e di approvazione del Pat. «Ci stiamo lavorando: il piano era di fatto pronto già nel 2014 – ricorda Miatto con riferimento al lavoro portato avanti dall'allora amministrazione Da Re -. Poi, nei cinque anni successivi, non è stato più toccato. Ora si tratta di implementarlo e di adeguarlo ad alcune nuove regole, come quella del consumo zero del territorio. Contiamo con inizio 2020 di portarlo in consiglio comunale». Con il Pat approvato, strumento che definirà l'assetto urbanistico futuro della città, ecco che i crediti edilizi potranno essere spesi là dove la possibilità di edificare verrà concessa. «Stiamo anche lavorando, parallelamente, al piano degli interventi e al nuovo regolamento edilizio comunale» annuncia il sindaco.

Claudia Borsoi

IL SINDACO

«Stiamo lavorando al piano di assetto del territorio: era quasi pronto nel 2014 si tratta di implementarlo e adeguarlo ad alcune normative»





DEMOLIZIONE Chi abbatte un edificio potrà registrare la volumetria e decidere se utilizzarla altrove o metterla in vendita (foto d'archivio)

NEL VICENTINO

Pedemontana nuova frana a Castelgomberto

Non c'è pace per la Pedemontana. Dopo le inchieste giudiziarie e i ritardi dei cantieri affidati alla Sis di Matterino Dogliani, il maltempo presenta il conto sempre più salato sul lato Castelgomberto con l'ennesima frana legata alle piogge. Alle risorgive delle Poscole, tra Cereda di Cornedo e Castelgomberto, nel Vicentino, si è aperta un'altra voragine: larga 30 metri e profonda 8. Il luogo è quello dove dovrebbe passare la Pedemontana Veneta i cui lavori sono stati bloccati l'11 settembre 2017 a seguito del crollo di un tratto di galleria, sempre legato al torrente Poscola, che ha comportato lo scavo e la messa in sicurezza del canale. Si tratta di una zona di pascoli stabili densamente popolata che il comune di Castelgomberto ha trasformato in area industriale senza cura per l'ambiente.

BY-NC-ND. ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Cala la marea, onda di polemiche Il commissario Mose all'attacco

Fiengo, scontro frontale con le imprese: «Se i lavori non sono finiti la colpa è loro, c'era un buco di 200 milioni»
Nominato un terzo rappresentante del Cvn: è Vincenzo Nunziata, avvocato dello Stato. Intanto la città rialza la testa

Calala marea e cresce la polemica. Il commissario del Consorzio, Giuseppe Fiengo, criticato per il Mose non ancora in funzione, spara a zero sulle imprese: «Se ci sono ritardi è per colpa loro, quando siamo arrivati abbiamo trovato 200 milioni di buco». Intanto, è stato nominato un terzo commissario Cvn: è Vincenzo Nunziata, avvocato dello Stato. E Venezia, in silenzio, continua a ripulire la città: ore di fatica per residenti e negozianti, che si impegnano al massimo per ridare al centro storico il volto di sempre. / DA PAG. 2 A PAG. 22

Fiengo ora va all'attacco «Il Mose in ritardo? È colpa delle imprese»

Il commissario del Consorzio: «Quando siamo arrivati un buco da 200 milioni»
Nominato il terzo commissario del Consorzio: l'ingegnere Vincenzo Nunziata

«Hanno comprato le macchine senza progetti. Le paratoie non si possono alzare»

Alberto Vitucci

VENEZIA «Se il Mose non è ancora finito la colpa è delle imprese. Che con il sistema in vigore avevano margini operativi fino al 61%. Quando siamo arrivati noi abbiamo trovato un buco da 200 milioni». Spara a zero il commissario straordinario del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo, ieri ospite della trasmissione di Rai3 Agorà. Nelle stesse ore in cui il prefetto di Roma, su indicazione dell'Anac, ha nominato il ter-

zo amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova. È l'avvocato dello Stato Vincenzo Nunziata.

«Il Mose è finito al 95%? Nel 2014 quando siamo stati nominati dal presidente Cantone», dice Fiengo, l'avvocato dello Stato da cinque anni alla guida del Consorzio dopo l'arresto dei vertici, «abbiamo trovato una situazione strana. Le tre grandi imprese che poi si sono allontanate (Mantovani di Chiarotto, Condotte e Fincosit, ndr), avevano comprato i macchinari ma non hanno mai fatto i progetti degli impianti».

Fiengo alza il tiro. «C'era un sistema che si auto riproduceva», continua, «su richie-

sta della Corte dei Conti abbiamo passato al setaccio 18 mila fatture emesse da Comar, la società di proprietà delle imprese che poi nel 2016 è stata a sua volta commissariata per le gravi irregolarità contabili e abbiamo scoperto che le imprese avevano margini operativi dal 48 al 61%. Che significa? «Che io



davo 100, loro spendevano al massimo 61. Non so se è chiaro...».

Ecco una delle ragioni dei ritardi accumulati dal Mose. «La magistratura ha fatto un ottimo lavoro sui passaggi di denaro», continua, «io ho dovuto chiudere i rubinetti. Quelli sono soldi pubblici, Comar li dava alle sue imprese. Metteva in conto anche il 12% dei cantieri. Che non c'erano. Abbiamo trovato un buco da 200 milioni!».

Quasi sei miliardi di soldi pubblici e i «buchi» da 200 milioni. Ma anche centinaia di milioni spesi per riparare «le opere fatte male». «C'è stata una resistenza durissima», insiste Fiengo, «la Mantovani mi ha chiesto personalmente 190 milioni di danni sostenendo che facevo l'interesse dello Stato e non delle imprese. C'è scritto proprio così».

Piergiorgio Baita, ex presidente della Mantovani coinvolto nell'inchiesta dice che manca il software. «È vero,

forse ce l'aveva lui, nascosto da qualche parte. Le imprese non hanno collaborato».

Poi ci sono i difetti tecnici. Fiengo spiega per la prima volta con dovizia di particolare la questione dell'acciaio. «Sotto il mare c'è la ruggine, per forza. Ma il fatto è che i materiali del Mose utilizzati dalle imprese abbiamo scoperto che non erano così... eccezionalmente duraturi. Allora abbiamo lanciato una gara pubblica da 34 milioni, una cosa unica in Italia che si chiama il partenariato per l'innovazione per risolvere questo problema».

Non è l'unico difetto riscontrato. Altra questione, l'apertura delle dighe nei giorni della tempesta. Lo chiedevano in tanti, anche il prefetto Zappalorto aveva formulato la richiesta. Avrebbe potuto ridurre i danni da acqua alta? «Ma no. Le paratoie non si potevano proprio alzare. Avremmo rischiato, perché non ci sono gli impianti definitivi, ma so-

no i provvisori che non hanno i generatori di riserva, avevamo a disposizione una sola squadra. E poi non sono ancora state fatte le prove in condizioni di mare agitato».

Tempi ancora lunghi per la conclusione del Mose? «Come ha detto il presidente Conte, gli impianti saranno ultimati per la primavera prossima. Poi entro il 2021 si faranno test e collaudi».

La burocrazia allora non c'entra con i ritardi del Mose? «In parte sì. Perché non sempre le amministrazioni dello Stato, tra cui ci siamo anche noi, si muovono all'unisono. Ognuno va per conto suo. Noi non possiamo portare avanti i lavori se le imprese non vengono pagate».

Un Mose che anche una volta ultimato, secondo il commissario, «non potrà comunque risolvere tutti i problemi». «Ci vogliono anche gli altri interventi in laguna di difesa della laguna», dice. —

 BY-NC-ND ALIQUINI DIRITTI RISERVATI



Giuseppe Fiengo



Piergiorgio Baita



Vittorio Zappalorto



Piazza San Marco chiusa durante uno dei giorni di picco di acqua alta. Il Mose dovrebbe servire a fermare l'alta marea oltre un certo limite

IL PRESIDENTE DEL PORTO

Musolino: «Le navi non c'entrano L'acqua alta colpa degli scavi Mose»

VENEZIA. «Sono un ambientalista e credo nell'ambientalismo. Non credo tuttavia nei luoghi comuni, ma nella scienza. Non c'è alcuna incidenza tra il transito delle grandi navi da crociera a Venezia e il fenomeno dell'acqua alta». È categorico Pino Musolino, presidente dell'Autorità portuale, che ieri ha rilasciato un'intervista all'Adnkronos, che cura tra l'altro la comunicazione istituzionale della stessa Autorità. «La maggiore velocità di ingresso dell'acqua in Laguna», continua Musolino, «è data dai restringimenti alle bocche di porto fatti per costruire il Mose. Finché l'opera non entrerà in funzione, avremo questo sovraccarico di velocità causato dall'effetto Venturi». «Nel contempo», dice il presidente, «non si possono sottovalutare i cambiamenti climatici che a partire dalla seconda metà del 2000 hanno fatto esplodere esponenzialmente il problema dell'acqua alta a Venezia». Secondo Musolino, sono questi i dati. «A breve l'annunciato Comitato per affrontare i problemi strutturali di Venezia. Sul passaggio delle grandi navi in Laguna e l'ipotesi di allontanarle dalla Giudecca e San Marco stiamo lavorando con

il Ministero per le Infrastrutture per trovare le soluzioni». «Ci sono indubbiamente delle scelte da fare per il provvisorio che possono portare a una diminuzione già nell'immediato dei passaggi delle grandi navi nel canale della Giudecca, vorrei solo capire se si vogliono implementare o meno, altrimenti è inutile fare i Comitati», sottolinea Musolino precisando che «nell'ultimo Comitato del 2017 soluzioni erano state già avanzate per lo spostamento delle navi da crociera con la creazione di un nuovo terminal a Marghera».

«Piuttosto che cercare capri espiatori, perché non si mette in atto un piano integrato, morfologico dell'intera Laguna?» rincara Musolino, osservando che «il Magistrato alle acque di Venezia, che per 1000 anni ha regolamentato gli interventi in Laguna, mise in atto una politica che da un parte prevedeva gli scavi e dall'altra manutenzioni in modo tale da avere in alcuni parti delle aree di sfogo dell'acqua».

Il paradosso, secondo Musolino, che invoca un "sistema integrato" per i problemi connessi all'acqua alta, è proprio questo. «Storicamente», dice «un esempio già c'è». —



Pino Musolino



Appello al governo per il Porto franco

Il presidente dell'Authority, D'Agostino: «Voglio movimentare container ma anche sapere che cosa farne»

Lilli Goriup

TRIESTE. Dal convegno di Limes parte l'appello al governo per l'attuazione del porto franco a Trieste. A lanciarlo ieri è stato il presidente dell'Authority, Zeno D'Agostino, durante la presentazione del nuovo numero della rivista, dedicato agli orizzonti che si delineano per il capoluogo del Friuli Venezia Giulia a trent'anni dalla caduta del muro di Berlino. La prospettiva di D'Agostino è stata condivisa dal presidente degli spedizionieri del porto giuliano, Stefano Visintin, secondo cui «è ora che a Roma si parli chiaro».

Le richieste all'esecutivo arrivano infatti alla luce dei recenti impegni presi in tal senso dai ministri Stefano Patuanelli (Sviluppo economico) e Paola De Micheli (Infrastrutture). D'Agostino ha ricordato l'accordo sottoscritto a Shanghai a inizio mese con il colosso China Communications and Construction Company (Cccc). Tale intesa è finalizzata a «sviluppare due aree, nei pressi rispettivamente di Canton e di Jiangsu,

in cui commercializzare prodotti italiani, a partire dal vino – ha spiegato il numero uno dell'Autorità portuale –. Noi siamo bravi a costruire ma ci manca quella capacità di creare legami che invece hanno i francesi: si pensi ad esempio a Carrefour, campione della distribuzione globale. L'alleanza con i cinesi serve ad aggirare simili ostacoli. In un mondo che si richiude, il primo effetto visibile è il calo dei traffici. Per questo a me non interessa tanto movimentare milioni di container, bensì che cosa farne».

In quest'ottica, per il presidente dell'Authority, dare attuazione al decreto del 2017 sul porto franco consentirebbe in sintesi di creare lavoro, autorizzando l'impianto di industrie dedite alla produzione di merci nelle aree sottoposte a regime di franchigia. «Il porto sta operando in maniera intelligente – ha concluso – e sarà in grado di sfidare le mire di Trump, Xi Jinping e Putin, ma solo con il sostegno dell'esecutivo italiano. So che Patuanelli sta facendo la sua parte». Il preposto al Mise, chiamato in causa, ieri era assente al convegno per un

concomitante Consiglio dei ministri. «Il porto franco è volano di sviluppo e, in Europa, solo Trieste ha le carte per farlo – ha aggiunto Visintin –. Spetta a Roma prendere consapevolezza e offrire supporto in questo senso. Senza dazi, ai tempi della guerra dei dazi: siamo al posto giusto nel momento giusto». Un'ulteriore testimonianza è stata portata da Stefano Puzzer, portavoce dei lavoratori portuali: «A noi sembra che il muro, qui, sia caduto cinque anni fa invece che trenta: prima non si parlava di porto franco internazionale». Per inquadrate Trieste in un più ampio contesto storico e geopolitico, sono inoltre intervenuti il direttore di Limes, Lucio Caracciolo; Dario Fabbri, consigliere scientifico e coordinatore della sezione America della testata; Laris Gaiser, accademico esperto di relazioni internazionali e geoeconomia. Si è parlato dei rapporti tra Stati Uniti, Russia e Cina e del ruolo dell'Europa all'interno di questi. Ha introdotto Luciano Larivera, direttore del centro culturale Veritas.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Una fase del convegno alla Marittima di Limes. Foto Silvano

L'INDAGINE

Professionista del Delta coinvolto in maxi inchiesta

Entra anche un professionista del Basso Polesine, seppure con una posizione che appare piuttosto defilata, nell'inchiesta della Procura di Roma svelata dal "Fatto Quotidiano" su una vicenda estremamente complessa, relativa al concordato per salvare il gruppo Astaldi, la seconda realtà a livello nazionale nel settore delle costruzioni. Una indagine che allo stato, a quanto emerge dalla stampa nazionale, sarebbe articolata in almeno due filoni e che sarebbe incentrata sui compensi dei commissari che seguono la procedura concordataria e sul conferimento di incarichi professionali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

