

## Rassegna del 12/02/2020

### ASSOCIAZIONI ANCE

12/02/2020	Corriere delle Alpi	17 Appalti gestiti a Vicenza «Bellunesi penalizzati» - Lavori pubblici, gare gestite da Vicenza: duro attacco di Confindustria al Comune	Forzin Alessia	1
12/02/2020	Italia Oggi	31 Tempi lunghi per il rilascio del Documento di regolarità fiscale - Durf, rilascio variabile	Bartelli Cristina	3
12/02/2020	Sole 24 Ore	2 Appalti, stretta sulle ritenute Attività a rischio blocco - La stretta sulle ritenute mette a rischio blocco opere e servizi	Mobili Marco	4

### SCENARIO

12/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5 Pompe e barriere, piano da 30 milioni per salvare S. Marco - Pompe, valvole, barriere Un piano da 30 milioni per salvare San Marco	Zorzi Alberto	6
12/02/2020	Corriere delle Alpi	18 Torna lo sbocco a nord convegno della Cisl per parlare di prospettive	F.D.M.	10
12/02/2020	Gazzettino	14 Spitz: «Mose, non abbiamo i soldi necessari per i test»	R.Br.	12
12/02/2020	Gazzettino Belluno	2 Appalti a Vicenza gli edili all'attacco: «È un esproprio» - Appalti, gli edili attaccano	A.Z.	13
12/02/2020	Gazzettino Venezia	5 Mose, "cresta" di milioni di euro sui costi dei cassoni di Chioggia	...	15
12/02/2020	Gazzettino Venezia	15 Treviso-mare, spunta il nodo del sottopasso	Furlan Emanuela	16
12/02/2020	Gazzettino Venezia	11 Incentivi ai restauri con gli sconti al bonus facciate	D.Deg.	17
12/02/2020	Giornale di Vicenza	10 «Vediamo se il Mose è efficace con barriere alzate solo in parte»	Erle Piero	18
12/02/2020	Giornale di Vicenza	24 Disastro in A31, risarcito il primo milione	Neri Diego	19
12/02/2020	Giornale di Vicenza	31 A passo d'uomo - Caos lavori per casello e Spv, si fa prima a piedi	Fadda Antonella	21
12/02/2020	Mf	15 Per i bondholder Astaldi il recupero scende al 33%	Carosielli Nicola	24
12/02/2020	Nuova Venezia	2 San Marco, stop acqua alta Un progetto da 30 milioni - Piazza restaurata e protetta dall'acqua Masegni da riparare, pompe e valvole	Vitucci Alberto	25
12/02/2020	Nuova Venezia	3 Mose, le fatture false a rischio estinzione grazie a una norma della Finanziaria 2020	De Rossi Roberta	27
12/02/2020	Nuova Venezia	3 «Sabbia e detriti quando si sollevano le paratoie»	A.V.	29
12/02/2020	Nuova Venezia	3 Torna il Magistrato alle Acque La nuova proposta di legge	A.V.	30
12/02/2020	Nuova Venezia	22 I Comitati: «Avanti solo se si fa chiarezza sui servizi sanitari»	E.T.	31
12/02/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	13 Intervista a Roberto Tomasi - L'ad di Autostrade: «Vorrei incontrare i parenti delle vittime del ponte Morandi»	Grillo Daniele - Menduni Marco	32
12/02/2020	Repubblica Milano	3 Altre quattro torri nel cielo di Milano - Nido e Scheggia di vetro la scalata dei grattacieli nel cielo di Milano	Gallione Alessia	34
12/02/2020	Sole 24 Ore	2 Arriva lo sblocca cantieri bis, cambiano commissari e codice	Salerno Mauro - Santilli Giorgio	36

# Appalti gestiti a Vicenza «Bellunesi penalizzati»

Duro attacco degli edili di Confindustria al Comune. Massaro: «Ce lo impone la legge» FORZIN / A PAG. 17

LA POLEMICA SUGLI APPALTI

## Lavori pubblici, gare gestite da Vicenza: duro attacco di Confindustria al Comune

Edili: «Penalizzate le nostre imprese». Massaro: «Ce lo impone la legge, abbiamo scelto la stazione appaltante migliore»

**Industriali:** «Il Comune detti le linee guida per salvaguardare le nostre ditte»

**Il sindaco:** «Facciamo molto per le aziende. Indicheremo di usare gli elenchi provinciali»

**Alessia Forzin**

**BELLUNO.** Affidare tutte le gare pubbliche alla stazione appaltante della Provincia di Vicenza «rischia di penalizzare le nostre imprese». Duro attacco della sezione Costruttori edili di Confindustria al Comune di Belluno, che ha deciso di dare tutto il pacchetto gare del 2020 alla Provincia di Vicenza. Il timore, già esplicitato da alcuni consiglieri di minoranza a Palazzo Rosso e da Confartigianato, è che le imprese bellunesi non riescano più ad aggiudicarsi lavori.

«Non avevamo alternative, per legge il Comune di Belluno non può avere la sua stazione appaltante», replica il sindaco, Jacopo Massaro. «Siamo molto attenti al mondo delle nostre imprese, e se il problema è quello degli elenchi per gli inviti, daremo indicazione alla stazione appaltante di utilizzare quello provinciale».

### CONFINDUSTRIA

«La provincia di Vicenza si era già occupata delle gare per i lavori di riqualificazione delle periferie, con risultati molto penalizzanti per le nostre imprese», spiega Antonio Olivotto, presidente della sezione Costruttori Edili di Confindustria, «imprese di fatto escluse da ogni invito secondo un'otti-

ca di massima apertura del mercato. Una scelta che rischia ora di ripercuotersi su tutto il panorama degli affidamenti pubblici».

Olivotto non se la prende con la stazione appaltante, ma con il Comune, da cui «ci si dovrebbe aspettare più impegno a fare sistema. Se effettivamente "costretto" a demandare ad un altro ente la gestione delle gare pubbliche, cerchi almeno di dettare delle linee guida nell'ottica della salvaguardia e tutela delle imprese locali».

### ITIMORI

Il presidente degli edili teme si verifichi una rincorsa ad aggiudicarsi gare con sconti – a fronte del prevalente uso del massimoribasso – materialmente insostenibili per chi non conosce il territorio, con risultati penalizzanti per imprese e committenti.

«Negli anni», osserva Olivotto, «si è riusciti, con uno sforzo di sistema, a identificare con una legge regionale forme di valorizzazione delle imprese locali, tramite l'istituzione di albi specifici. Perché non farne uso? Perché non coinvolgere la Provincia o allargare la prospettiva alle altre stazioni appaltanti locali per costruire una soluzione tutta ed esclusivamente solo bellunese?».

### GLI ELENCHI

«Il territorio vive se si creano opportunità per le imprese e l'economia locale, per le persone che vivono sul posto», conclude Olivotto. «L'edilizia e i servizi in generale creano ricchezza sul posto dove sono radicati e operano. La proposta allora, se della provincia di Vicenza non si può fare a meno, è quella di imporre l'utilizzo dell'albo degli operatori locali. Nel pieno rispetto delle norme l'obiettivo non è quello di escludere, ma proprio per questo i primi a non essere esclusi non possono essere le imprese che qui operano e risiedono».

### LA LEGGE

Se il Comune di Belluno ha affidato alla Provincia di Vicenza le procedure per le gare di appalto per lavori e servizi ci sono due ragioni: «La Provincia di Belluno, cui ci eravamo rivolti in prima istanza, ha rifiutato perché è già in difficoltà a gestire le sue gare», spiega il sindaco Jacopo Massaro. «Ed è la legge ad imporci di affidar-



ci ad una stazione appaltante». Il Comune di Belluno non ha i requisiti, aveva illustrato il sindaco in consiglio: non c'è il personale sufficiente e non se ne può assumere; ci sono limiti insormontabili alle spese per la formazione dei dipendenti (ma va fatta se si è stazione appaltante); serve un numero di gare superiore a quelle effettuate da Palazzo Rosso.

«Abbiamo scelto la Provincia di Vicenza perché è una delle stazioni appaltanti più grosse e veloci d'Italia», continua Massaro. «Fra le prime ad essere stata certificata dall'Anac. Con le gare per la rigenerazione urbana non abbiamo avuto neanche un ricorso. Non avevamo alternative, perché è la legge ad imporci di affidarci a qualcuno, e abbiamo scelto i migliori».

### PASSATO CRITICO

«Riceviamo molte critiche, specie sulle tempistiche, quando le gare venivano gestite a Palazzo Rosso», aggiunge Massaro. «Sono il primo a volere che le nostre aziende si ingrandiscano, lavorino e migliorino, ma in passato abbiamo avuto alcuni problemi con alcune opere pubbliche, proprio con ditte bellunesi».

Fa qualche esempio, il sindaco: «Ci sono voluti due anni per rifare i marciapiedi vicino alla stazione perché l'impresa che aveva vinto la gara non riusciva a terminare il lavoro; dovremo rifare la gara per il piazzale della stazione perché anche ditte bellunesi hanno rinunciato a fare i lavori; la gara per le isole ecologiche interrate è andata deserta due volte e abbiamo faticato a trovare

un'impresa che facesse l'intervento. Il mondo degli appalti è fortemente mutato, e forse è necessaria una diversa strutturazione delle imprese».

### IL RUOLO DEL COMUNE

«In ogni caso, stiamo facendo molto per le nostre imprese», conclude il sindaco. «Il nostro Comune ha tempi di pagamento fra i più veloci d'Italia ai privati, ha la tassazione per le imprese più bassa d'Italia. Ma ricordo anche che possiamo arrivare fino a dove ci consentono le norme». È possibile, per esempio, dare indicazione alla stazione appaltante di utilizzare gli elenchi delle imprese bellunesi per le gare a invito, e Massaro si impegna a farlo. «Siamo inoltre aperti ad un ragionamento con le categorie economiche sul tema». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un cantiere edile

SPORTELLI NON UNIFORMI

**Tempi lunghi  
per il rilascio del  
Documento di  
regolarità fiscale**

Bartelli a pag. 31

Oggi la circolare sulla stretta sugli appalti e sul documento di regolarità

# Durf, rilascio variabile

## Sportelli dell'Agenzia non uniformi sui tempi

DI CRISTINA BARTELLI

**T**empi variabili per il rilascio del Durf (documento unico di regolarità fiscale), dal «de faremo sapere» ai dieci giorni, fino ad alcuni casi, limite, di 30 giorni. O casi virtuosi in cui il rilascio è real time, dopo 15 minuti dalla richiesta. È questo il calendario sui tempi di consegna, fornito agli sportelli dell'Agenzia delle entrate ai professionisti che hanno presentato il modello con il quale ottenere l'esenzione dalla stretta sugli appalti introdotta dall'articolo 4 del decreto fiscale (dl 124/19). Le segnalazioni sui tempi fuori termine (la comunicazione deve essere inoltrata entro il 17 febbraio) sono arrivate nei giorni scorsi agli uffici di alcune associazioni di commercialisti, che hanno informato i dipendenti dell'Agenzia sui tempi stringenti e oggi si aspettano un riscontro. Mentre in altri casi gli uffici sono stati più solerti con il programma informatico pronto a integrare i dati e a rilasciare il modello anche per le eventuali contestazioni. Il calendario serrato non è una scelta, entro il 17 febbraio le imprese appaltanti, tramite i loro consulenti, dovrebbero trasmettere tutti i dati relativi alle ritenute applicate imprese appaltatrici. La norma sta creando molti problemi applicativi tanto che ieri è stato inviato un appello al ministro dell'economia Roberto Gualtieri per tentare di far concedere una proroga di sei mesi dall'entrata in vigore dell'obbligo. Tutte le associazioni delle imprese, da

Assonime ad Abi, da Rete imprese ad Ance, hanno chiesto «la soppressione delle nuove regole o, almeno, l'opportunità di procrastinarne l'entrata in vigore al 1° luglio 2020, applicandole ai contratti stipulati dal 1° gennaio 2020».

Sergio Giorgini, vice presidente dei consulenti del lavoro fa notare, poi, che «il 95-98% delle imprese non è in regola con queste disposizioni e non per colpa propria ma per motivi oggettivi, il modello ricordiamolo è arrivato il 6 febbraio e la prima scadenza è al 17 febbraio».

Secondo i consulenti del lavoro si potrebbe applicare una estensione analogica dei tempi applicati per la preparazione delle buste paga del settore privato. Ad oggi le ritenute degli stipendi di gennaio, erogati a febbraio sono versate entro il 15 marzo. Al ministero dell'economia, però, non sono intenzionati ad aprire su uno slittamento dei termini, sebbene i lavori alla legge di conversione del decreto mille proroghe (dl 162/19) non siano ancora chiusi. L'agenzia delle entrate oggi emanerà la circolare che affronterà tra gli altri i temi legati agli omessi o insufficienti versamenti, anche mediante l'indebita compensazione, delle ritenute fiscali sui redditi da lavoro dipendente e assimilati. Ma la circolare non può contenere una proroga dei termini, per quella è necessario un intervento legislativo.

Secondo quanto *ItaliaOggi* è in grado di anticipare, è possibile che la circolare recepisca alcune delle richieste effettuate

dai professionisti e vada nella direzione di interpretare la norma in modo tale che vi sia una esenzione dalla presentazione del modello Durf quando la committenza arriva da enti pubblici. In questo caso sarà sufficiente un'autocertificazione. Inoltre sul fronte sanzioni la circolare prova a operare un alleggerimento dell'interpretazione chiarendo che la sanzione al committente si applica solo quando ci sono sanzioni per omessi versamenti della ritenuta da parte dell'appaltatore, insomma devono esserci violazioni sostanziali da parte dell'appaltatore.

**La disposizione.** L'articolo 4 reca una serie di misure in materia di contrasto all'omesso versamento delle ritenute. In particolare dispone l'obbligo per il committente di richiedere all'impresa appaltatrice o affidataria e alle imprese subappaltatrici, obbligate a rilasciarla, copia delle deleghe di pagamento relative al versamento delle ritenute ai fini del riscontro dell'ammontare complessivo degli importi versati dalle imprese. L'impresa può essere esonerata dalle comunicazioni se presenta il Durf.

— @Riproduzione riservata —



Roberto Gualtieri



**L'ALLARME DELLE IMPRESE****Appalti, stretta sulle ritenute  
Attività a rischio blocco**

L'intero mondo produttivo, ha scritto al ministro dell'Economia Gualtieri, per denunciare come la stretta sulle ritenute negli appalti metta a «rischio di blocco le attività per interi settori». Chiedendo più tempo per l'applicazione delle nuove regole. — a pagina 2

**L'ALLARME DELLE IMPRESE**

# La stretta sulle ritenute mette a rischio blocco opere e servizi

**Confindustria, Rete Imprese Abi, Ance e Assonime scrivono a Gualtieri**

**Marco Mobili**

ROMA

Nel giorno in cui l'Istat ha certificato il crollo della produzione industriale (-1,9%), l'intero mondo produttivo ha scritto al ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri, per denunciare come la stretta sulle ritenute negli appalti metta concretamente a «rischio di blocco le attività per interi settori». Per Abi, Ance, Assonime, Confindustria e Rete Imprese Italia (Casartigiani, Cna, Confartigianato, Concommercio e Confesercenti) occorre «un rinvio o una soluzione alternativa» che - a parità di efficacia - «evitino oneri spropositati a carico delle imprese». Nella missiva recapitata lunedì sera al titolare di XX Settembre le confederazioni e associazioni chiedono «la soppressione delle nuove regole in materia di ritenute negli appalti o, almeno, di procrastinarne l'entrata in vigore al primo luglio 2020, applicandole ai contratti stipulati dal primo gennaio 2020».

Il mondo produttivo, pur riconoscendo all'agenzia delle Entrate la disponibilità ad un approfondito confronto per superare i dubbi interpretativi dei nuovi obblighi introdotti con il decreto fiscale di fine anno, sottolinea come le imprese, siano esse committenti o affidatarie dell'appalto, abbiano bisogno di «ulteriori approfondimenti e, in ogni caso, di tempi tecnici incompressibili» per adeguare i processi gestionali e amministrativi.

Come ricordano le imprese i nuovi obblighi da un lato impongono di versare e comunicare le ritenute sui redditi dei lavoratori, «scomponendole in funzione dei singoli contratti stipulati con ciascun committente». Il tutto, per altro senza poter utilizzare in compensazione i propri crediti fiscali «in violazione dei principi dello Statuto dei diritti del Contribuente». Dall'altro lato, «scaricano sui committenti» l'obbligo dei controlli senza «attribuir loro i relativi poteri e, comunque, senza considerare i costi necessari e le energie sottratte al fare impresa». Controlli - ricorda la missiva - che «spetterebbero all'amministrazione finanziaria».

Per un quadro regolatorio chiaro in tutti i suoi aspetti le associazioni chiedono più tempo, dunque uno slittamento dei nuovi obblighi, come «presupposto imprescindibile per consentire alle imprese di riorganizzare, una volta per tutte, i processi amministrativi e gestionali e di eseguire correttamente i nuovi adempimenti che, altrimenti, si pretenderebbe di ottenere "al buio" dal prossimo 17 febbraio».

Dal territorio i segnali che arrivano non sono incoraggianti. «Molte imprese segnalano il concreto pericolo che la nuova disciplina possa bloccare l'attività di interi settori». Per questo le imprese e le banche chiedono il rinvio della nuova disciplina per consentire all'amministrazione di adottare «un sistema automatizzato e digitalizzato di rilascio dei certificati così da evitare il rischio ingolfamento degli Uffici territoriali dell'agenzia delle Entrate, nonché i possibili ritardi e disservizi che la

procedura adottata nei giorni scorsi, nel poco tempo a disposizione, è probabile generi».

Il ritorno agli sportelli per ottenere un certificato di attestazione dei requisiti di affidabilità fiscale, appare in forte contraddizione con il nuovo corso dei rapporti tra fisco e contribuenti ormai improntati a un continuo scambio di dati e informazioni in formato elettronico e che, ricordano le associazioni, hanno richiesto a tutto il sistema produttivo «enormi investimenti» per assicurare il costante flusso di informazioni richieste dall'amministrazione.

Non va dimenticato, infine, come un possibile rinvio, possa essere utile per ottenere dal Garante della privacy un parere sugli obblighi di trasmissione al committente dei dati personali dei lavoratori «impiegati nell'esecuzione dell'opera o del servizio e sull'eventuale contrasto» con il regolamento Ue sulla tutela dei dati personali, in particolare sulla minimizzazione nel trattamento delle informazioni personali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**«Serve uno slittamento dei nuovi obblighi e l'adozione di un sistema digitalizzato per il rilascio dei certificati»**



**LA NORMA CONTESTATA****Contratti «labour intensive»**

L'articolo 4 del Dl fiscale (124/2019) ha introdotto l'obbligo per il committente di opere o servizi di importo complessivo annuo sopra i 200.000 euro a un'impresa – con contratti di appalto, subappalto, caratterizzati da prevalente utilizzo di manodopera (labour intensive), presso le sedi di attività del committente con l'utilizzo di beni strumentali di proprietà di quest'ultimo o ad esso riconducibili in qualunque forma – di richiedere all'impresa appaltatrice o affidataria e alle imprese subappaltatrici, obbligate a rilasciarla, copia delle deleghe di pagamento relative al versamento delle ritenute. Il versamento delle ritenute è effettuato dall'impresa appaltatrice o affidataria e dall'impresa subappaltatrice e, con distinte deleghe per ciascun committente, senza possibilità di compensazione

IL PROGETTO DIECI INTERVENTI CHIAVE

# Pompe e barriere, piano da 30 milioni per salvare S. Marco

di **Alberto Zorzi**

**VENEZIA** Non solo Mose. C'è un piano da trenta milioni, realizzato da Kostruttiva e Thetis su richiesta del Magistrato alle acque, per salvare piazza San Marco dalle alte maree. Una piazza che va sott'acqua molto prima della quota che sarà fissata per alzare il sistema di dighe mobili del Mose.

Il piano, presentato ieri e consegnato al Consorzio Venezia Nuova, costa trenta milioni di euro e si divide in dieci interventi diversi. A differenza dell'opera principe a Venezia pare mettere tutti d'accordo, ambientalisti compresi. a pagina 5

## Pompe, valvole, barriere Un piano da 30 milioni per salvare San Marco

Oltre il Mose: presentati i dieci interventi chiave per proteggere la piazza Rizzo (Kostruttiva): «Ora la città spera». Ambientalisti tutti d'accordo



### I progettisti

**La sicurezza della città non la dà solo il Mose e questo è un esempio, alla fine riconsegneremo la piazza nelle condizioni in cui l'abbiamo trovata**

**VENEZIA** Qualcuno la chiama il «salotto» di Venezia, ma quella maxi-guaina impermeabilizzante, come se fosse il piano terra di un'abitazione qualunque, non era passata. L'aveva

studiata vent'anni fa il Consorzio Venezia Nuova, quando c'era Giovanni Mazzacurati e il Mose doveva ancora emettere i primi vagiti: costava 100 miliardi di lire e prevedeva un intervento pesantissimo, dovendo togliere quasi tutti i 100 mila masegni della piazza. Ora invece per tenere all'asciutto San Marco si punta su un metodo «soft», con una decina di interventi integrati tra loro, che – e già questo a Venezia è un miracolo – mettono d'accordo anche il fronte ambientalista, presente in massa ieri alle sale monumentali della Biblioteca Marciana per la presentazione

del progetto firmato dalle aziende Kostruttiva (tramite la consorziata Mate) e Thetis.

Un progetto che dovrebbe mettere fine – non prima di tre anni, però, e con un investimento di 30 milioni – al «paradosso del Mose», se davvero dall'autunno potrà essere sollevato per difendere Venezia dall'acqua alta: ovvero quattro schiere di dighe costate 5 miliardi e mezzo di euro alle bocche di porto e piazza San Marco ancora sott'acqua, con i danni del sale all'instimabile patrimonio monumentale, a partire dalla Basilica. Il Mose infatti è tarato per alzarsi

quando l'acqua sale a 110 centimetri sopra il medio mare, ma piazza San Marco inizia ad allargarsi a quote ben più basse: a 65 centimetri addirittura nel narthece (cioè l'atrio) della Basilica, a 71 in piazza, al 20 per cento a quota 81 e per metà a 89. Perché l'acqua - come hanno spiegato ieri Raffaele Geronetta e Lino Pollastri di Mate - entra non solo scavalcando la riva del bacino di San Marco, stabilita a quota 110 proprio in relazione al Mose; non solo (in minima parte, in realtà) attraverso le infiltrazioni dai marginamenti e dal sottosuolo; ma soprattutto risalendo quel sistema di cunicoli (detti «gatoli» in veneziano) costruiti proprio per il motivo opposto, cioè scaricare in laguna l'acqua delle piogge.

E proprio da lì è partito il polo di architetti e ingegneri, che ha lavorato sulla falsariga del progetto del narthece della Basilica. Il «cuore» dell'intervento sarà proprio il restauro dei «gatoli», che verranno puliti e impermeabilizzati, sollevando 9-10 mila masegni, un decimo del totale: alcuni poi saranno chiusi definitivamente, in altri saranno installate delle valvole (quattro in tutto) per impedire la risalita. Non è tutto però. Per evitare l'allagamento durante le piogge sarà creato un sistema di sollevamento con sette

pompe che porteranno via l'acqua a ritmo di 700 litri al secondo: l'impianto sarà posizionato sotto un pontile del Bacino, per ridurre al minimo l'impatto paesaggistico e per agevolare la manutenzione, senza dover alzare quei masegni che stanno invece rendendo complessa quella del narthece. Per proteggere la riva del molo di San Marco, verranno poi installati una struttura frangionde, poi una pedana in legno con un rialzo di circa mezzo metro nella parte più bassa e delle piccole paratie d'acciaio di 40 centimetri removibili: in caso di forte vento, altrimenti, l'onda rischierebbe di sormontare la sponda. Saranno poi ricalibrate le pavimentazioni di alcune calli (non troppo, perché ci sono le entrate dei negozi), rialzate le porte d'acqua e creata una barriera in acciaio rivestito in simil-pietra alta 30 centimetri sul lato di Palazzo Ducale.

Questo dice il progetto definitivo, consegnato lo scorso 15 gennaio al Consorzio Venezia Nuova, che un anno e mezzo fa aveva incaricato Kostruttiva e Thetis su spinta dell'allora provveditore Roberto Linetti. Ora gli enti, compresa la Soprintendenza, dovranno vagliarlo, per poi andare avanti con l'esecutivo. «Dopo l'acqua granda» del 12 novembre vo-

gliamo dare un messaggio di speranza alla città - dice il presidente di Kostruttiva Devis Rizzo - In questi mesi abbiamo lavorato senza clamori: per noi è stato un grande onore, ma anche una grande responsabilità lavorare sulla piazza più famosa del mondo». Questo inciderà anche sui tempi dei cantieri, che dovranno avanzare con micro-lotti per dare meno fastidio possibile a negozi e locali, a residenti e turisti. Dal momento in cui ci sarà il via burocratico, serviranno comunque un paio d'anni di lavori, anche perché per due mesi almeno i cantieri vanno fermati, tra Carnevale e Capodanno, Redentore e feste varie, comprese le lauree in piazza di Ca' Foscari.

Rizzo invece non si sbilancia sui finanziamenti. «La sicurezza della città non la dà solo il Mose e questo è un esempio», è il suo messaggio. «Alla fine lasceremo la piazza come l'abbiamo trovata», assicura Geronetta. Alla base c'è infatti un'accurata analisi della piazza, con i sofisticati georadar e laserscanner e l'utilizzo di software di modellistica per le immagini in 3D. Ma quando si dovrà scavare, vista la delicatezza, si tornerà all'antico: con le mani.

**Alberto Zorzi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'appello dal pubblico

# La guerra alle barriere di vetro in Basilica «Fate presto per poterle stoppare»

«**B**isogna fare svelti, rendere questo progetto utile il prima possibile per stoppare certe baggianate e follie», dice Stefano Boato, ex docente Iuav. «Sono soddisfatta che non si parli più di membrane e impermeabilizzazioni, ma mi piacerebbe che questo progetto stoppasse l'idea di infilzare lastre di vetro tra i masegni», aggiunge Lidia Fersuoch, presidente della sede veneziana di Italia Nostra. I progettisti hanno ripetuto chiaramente che i due interventi non sono assolutamente collegati: ma tanti degli ambientalisti presenti in platea vedono il progetto di Kostruttiva e Thetis per tenere all'asciutto piazza San Marco come un modo

per arginare la nuova ipotesi della Procuratoria di San Marco: barriere in vetro o cristallo intorno alla Basilica per difenderla dall'acqua alta che entra proprio dalla piazza, dopo che l'intervento sul narthece ha stoppato la risalita. Il piano costerebbe 3 milioni e potrebbe essere pronto già per l'autunno, in vista delle nuove acque alte, dopo che quelle dello scorso novembre-dicembre hanno martoriato una delle chiese più famose al mondo. Ma sia la Procuratoria che il Provveditorato hanno spiegato in passato che si tratta di due progetti complementari e non in competizione. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**La vicenda**

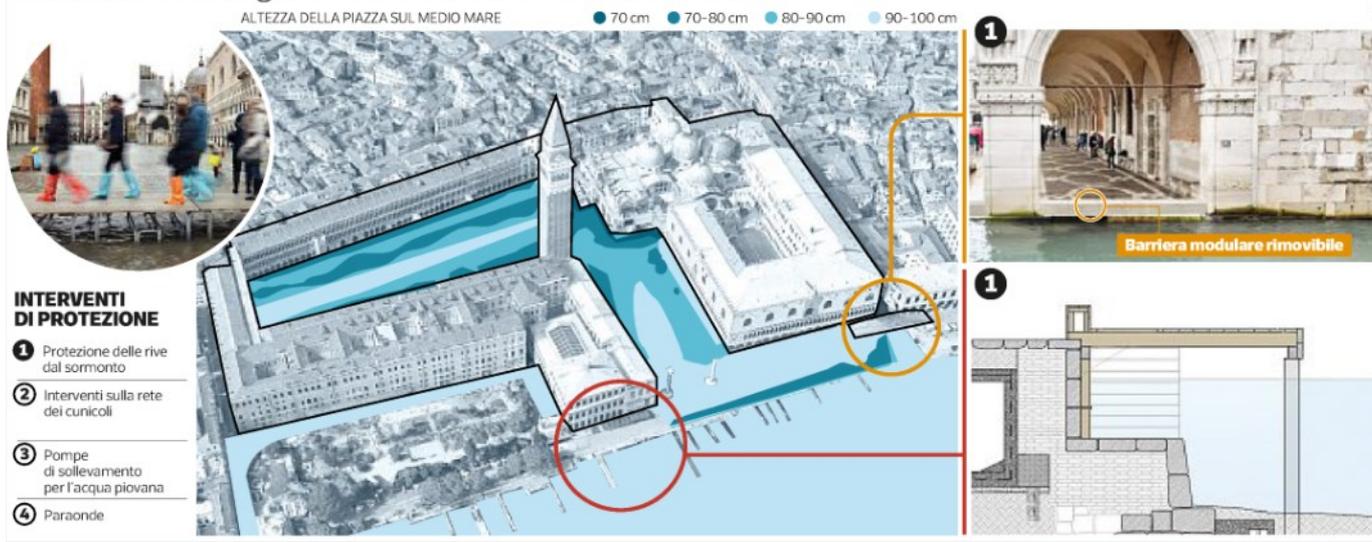


● Nel 2017 l'allora provveditore Roberto Linetti rilanciò il progetto di impermeabilizzazione di piazza San Marco

● A inizio 2018 Linetti incaricò il Consorzio Venezia Nuova della progettazione, che fu affidata a Kostruttiva (tramite la Mate) e Thetis

● Ora, dopo un anno e mezzo di lavoro, tra progettazione e analisi sulla piazza, le imprese hanno depositato il progetto esecutivo e ieri l'hanno presentato (*in foto Devis Rizzo, Vision*)

**Interventi di salvaguardia dell'isola di Piazza San Marco**





**San Marco**

La piazza  
invasa  
dalla marea  
ben prima dei  
110 centimetri  
sul medio mare  
che sarà la  
quota fissata  
per alzare  
il Mose

# Torna lo sbocco a nord convegno della Cisl per parlare di prospettive

BELLUNO. Una strada a scorrimento veloce, comunque con pedaggio, da Pian di Vedoià fino al confine con l'Austria, anzi con sbocco verso Lienz. La chiederà la Cisl Bellunese e del Veneto in un convegno a Mestre venerdì.

La proposta di uno sbocco a Nord è già stata condivisa da tutte le categorie economiche e pure dal sindacato (Cgil, Cisl e Uil) nella piattaforma che la presidente di Confindustria, Lorraine Berton, ha presentato al Governatore Zaia. Di nuovo c'è che la Cisl esce dal Bellunese, con questa richiesta, coinvolge la sua organizzazione regionale e soprattutto il porto di Venezia.

Un salto di qualità, dunque. Meglio un'autostrada che il Treno delle Dolomiti? «Intanto noi parliamo di una strada a scorrimento veloce – risponde il segretario aggiunto della Cisl di Belluno Treviso – e per quanto riguarda il treno, questo ha una sua funzione, che però non è quella di sfondare a Nord, che è la nostra priorità, ma anche di Tre-

viso e Venezia».

Per quanto riguarda le risorse necessarie si sa che al convegno sarà annunciato il budget auspicato. Su queste considerazioni si svilupperà il convegno «Il Veneto nelle nuove rotte economiche globali. Porto di Venezia e autostrada A27», organizzato da Cisl Veneto e Unioncamere Veneto, in programma per venerdì all'Hotel NHLaguna Palace di Mestre.

I lavori saranno introdotti dal segretario generale della Cisl Veneto, Gianfranco Refosco e dal presidente di Unioncamere Veneto, Mario Pozza. Interverranno Iolanda Conte di Uniontrasporti, che illustrerà il sistema infrastrutturale del Nordest; il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino, che parlerà del Porto di Venezia; il rappresentante del Veneto in Eusalp – mobilità Giovanni Campeol, che tratterà del valico alpino con l'Austria, e il deputato al Parlamento austriaco Christian Ragger, che descriverà le politiche infrastrutturali della Ca-

rinzia.

Seguirà la tavola rotonda «Una porta a nord per il Veneto» con la partecipazione dell'assessore regionale Elisa De Berti, l'assessore del Comune di Venezia allo Sviluppo economico del territorio – Infrastrutture, Simone Venturini, il sindaco di Treviso, Mario Conte e il presidente della Provincia di Belluno, Roberto Padrin.

Concluderà i lavori il segretario della Cisl nazionale Andrea Cuccello. «Si tratta di un'occasione importante di vero confronto e approfondimento, senza pregiudizi, per definire cosa serve al territorio in tema di viabilità. Per noi è importante tornare a ragionare su un reale sbocco a nord con una strada a scorrimento veloce e anche sul miglioramento della viabilità ordinaria, con particolare riferimento ai collegamenti intervallivi». Nessuna paura, conclude Roffarè, delle possibili contestazioni ambientaliste, perché quello che andremo a realizzare sarà puntualmente compatibile. —

F. D. M.





Auto incolonnate sulla A27 nella zona di Pian di Vedoia

# Spitz: «Mose, non abbiamo i soldi necessari per i test»

**LA COMMISSARIA ALLA CAMERA CON LA PROVVEDITRICE ZINCONI: «LAVORI AL 93% MA NON MANCANO COSE SOSTANZIALI» L'AUDIZIONE**

VENEZIA Ha raccontato del «grande sforzo organizzativo fatto» per accelerare i lavori del Mose, in modo da poter alzare le dighe mobili, in casi di emergenza, già da giugno. Ma ha ammesso anche che le risorse per i test di sollevamento in corso - costosi, ma fondamentali per la messa in funzione del sistema - «ad oggi, febbraio, non sono del tutto disponibili». Ha sottolineato come «il ruolo del Consorzio Venezia Nuova si concluderà con il 31 dicembre 2021, data di consegna dell'opera». E ha ricordato come in questi diciotto mesi bisognerà «decidere chi farà il clic», chi cioè dovrà stabilire quando e come far entrare in funzione il sistema di paratoie.

Ieri, in commissione ambiente della Camera, è stato il giorno della commissaria straordinaria per il Mose, Elisabetta Spitz, che ha parlato a tutto campo. La prima di una serie di audizioni sulla salvaguardia di Venezia e sulla proposta di nuova Legge speciale presentata dal deputato dem Nicola Pellicani.

**LE COMPETENZE**  
Prima della commissaria, la commissione ha ascoltato anche la provveditrice vicaria alle Opere pubbliche del Triveneto, Cinzia Zincone, che ha sostenuto la necessità di non dividere le competenze su un "unicum" come la laguna e di ricostituire il Magistrato alle acque. Zincone ha ribadito che l'opera è al 93% della spesa, che è una percentuale da prendere con le molle. «L'opera è enorme, manca ancora tanto. La gran parte degli impianti sarà terminata ad ottobre, novembre, invece che a giugno». Più ottimista

Spitz sulla stessa percentuale: «Ci sono da pagare lavori non ancora conclusi per 500 milioni. Ecco il 93%. Ma l'opera è tutta lì, non mancano cose sostanziali». Ad entrambe Pellicani ha chiesto chiarimenti sui ritardi di pagamenti alle imprese che ora minacciano di bloccare i lavori a fine mese. Spitz ha glissato, Zincone si è limitata a dire che i «ritardi non dipendono dal Provveditorato, che ha concesso anticipazioni con generosità. Ci sono regole e meccanismi che l'amministrazione deve rispettare. La nomina della commissaria ci sta aiutando molto, cercheremo di sperimentare altre vie».

Spitz ha fatto, invece, il punto sul lavoro fatto in questi mesi per arrivare ad alzare le paratoie in emergenza. Ha spiegato che, non essendo ancora pronta la control room che governerà il sistema, in questa prima fase «le operazioni saranno coordinate da una sorta di ponte radio che sarà allestito nei prossimi due mesi». Ha spiegato che è stato avviato uno studio sulla possibilità di alzare solo parte delle paratoie, per mitigare le acque alte, senza intralciare troppo il porto. È stato chiesto quanto costerà la manutenzione. Zincone ha citato i 100 milioni all'anno di cui si parla da tempo. «Più una stima di scuola che effettiva. Faremo studi puntuali» ha precisato Spitz, anche per decidere dove fare queste attività: all'Arsenale o in zona industriale. Intanto la commissaria ha chiesto al Consorzio Venezia Nuova di ridurre le aree di cantiere dove non necessarie, in particolare a Cavallino. «Danno una brutta impressione ai territori». In chiusura di audizione, Pellicani ha chiesto di conoscere l'entità delle consulenze attivate dai commissari del Cvn. Richiesta a cui si è associato anche il deputato di Fi, Renato Brunetta. «Mi impegno ad attivarmi, se è nelle mie competenze» ha assicurato Spitz.

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IN COMMISSIONE AMBIENTE**  
Elisabetta Spitz, commissaria straordinaria per il Mose, è stata sentita in audizione

**INIZIATIVA DELLE IMPRESE**  
La presentazione di ieri è stata promossa «per dare un messaggio di speranza»

(LUIGI COSTANTINI / FOTOATTUALITÀ)



**La polemica**

**Appalti a Vicenza  
gli edili all'attacco:  
«È un esproprio»**

**Il Comune di Belluno delega alla Provincia di Vicenza il ruolo di stazione appaltante per tutte le gare di lavori, servizi e forniture. E la Sezione costruttori edili di Confindustria Belluno Dolomiti, si interroga sul controsenso. «Vanificato il lavoro di anni».**

A pagina II

# Appalti, gli edili attaccano

► Il Comune di Belluno delega il ruolo di Stazione alla Provincia di Vicenza ► I costruttori: «Quanti soldi perderanno le aziende e di conseguenza il territorio?»

**«SI È RIUSCITI  
A IDENTIFICARE  
LA VALORIZZAZIONE  
DELLE IMPRESE  
CON ALBI SPECIFICI,  
PERCHÉ NON USARLI?»**

**IL PARADOSSO**

**BELLUNO** Il Comune di Belluno delega alla Provincia di Vicenza il ruolo di stazione appaltante per tutte le gare di lavori, servizi e forniture. E la Sezione costruttori edili di Confindustria Belluno Dolomiti, si interroga sul controsenso: «Se non sono i bellunesi a difendere il proprio territorio e le proprie maestranze non possiamo aspettarci che altri lo facciano per noi» spiega Antonio Olivotto che è il presidente.

**AMAREZZA**

«Negli anni – osserva Olivotto – si è riusciti, con uno sforzo di sistema, a identificare con una legge regionale, forme di valorizzazione delle imprese locali, tramite l'istituzione di albi specifici. Perché non farne uso? Perché non coinvolgere la

Provincia o allargare la prospettiva alle altre stazioni appaltanti locali per costruire una soluzione tutta ed esclusivamente solo bellunese?». Insomma, una questione di visione, nel senso più alto del termine. «Se alla Provincia vicentina - prosegue Olivotto - non si potrà rimproverare nulla dal punto di vista formale forse dal Comune di Belluno ci si dovrebbe aspettare più impegno a fare sistema per il territorio e quindi se effettivamente "costretto" a dover demandare ad un altro Ente la gestione delle procedure di gare pubbliche cercare almeno di dettare a quest'ultimo delle linee guida nell'ottica della salvaguardia e tutela delle imprese locali».

**STRADA GIÀ PERCORSA**

La provincia di Vicenza si era già occupata delle gare per i lavori di riqualificazione delle periferie «con risultati molto penalizzanti per le nostre imprese - spiegano i costruttori - di fatto escluse da ogni invito secondo un'ottica di massima apertura del mercato. Una scelta che se allora era limitata ad alcune gare e per certi importi - prosegue - e che rischia ora di ripercuotersi su tutto il panorama

degli affidamenti pubblici». «Sembra un ritornello: massima concorrenza e trasparenza senza nessuna valorizzazione della specificità del territorio. Ma in una provincia chiusa tra la specialità friulana, da un lato, e le province autonome, dall'altro, tutto ciò suona come uno slogan un po' beffardo».

**QUESTIONE ECONOMICA**

«Non ultimo - trapela - il timore per una rincorsa ad aggiudicarsi gare con sconti a fronte del prevalente uso del massimo ribasso, materialmente insostenibili per chi non conosce il territorio, con risultati penalizzanti per imprese e committenti. Situazioni già viste nel recente passato». Olivotto chiude con una domanda dal sapore retorico. «Non sappiamo se la scelta locale sia stata focalizzata in un'ottica di risparmio delle risorse. Ma se così fosse, quanti soldi perderanno le nostre imprese e di conseguenza il territorio in generale?»

A.Z.





**LA DECISIONE** Il Comune di Belluno ha deciso di affidare alla Provincia di Vicenza il ruolo di stazione appaltante, costruttori edili preoccupati

# Mose, "cresta" di milioni di euro sui costi dei cassoni di Chioggia

**SEI IMPUTATI  
 PER FALSE FATTURE  
 ACCORDATO UN RINVIO  
 DELL'UDIENZA  
 PER ATTENDERE  
 LE NOVITÀ FISCALI**

## LO SCANDALO

**VENEZIA** Ancora un rinvio per il processo relativo alla cosiddetta inchiesta "Mose 6", che vede sotto accusa sei tra imprenditori e manager ai quali il procuratore aggiunto di Venezia, Stefano Ancilotto, contesta una serie di irregolarità fiscali relative ad una "cresta" milionaria sulle forniture di cassoni del Mose, da installare alla bocca di porto di Chioggia, avvenute tra il 2010 e il 2015.

La difesa ha chiesto il differimento dell'udienza in attesa di sapere se e quanto le aziende potranno pagare all'Agenzia delle entrate per regolarizzare la posizione sul fronte fiscale e, soprattutto, se il versamento delle somme stabilite possa far cadere il procedimento penale a loro carico. Se ne riparlerà il prossimo 12 maggio.

Tra gli imputati figurano il trevigiano Pio Savioli, 72 anni, chiamato in causa in qualità di

consigliere della Clodia scarl, il romano Stefano Tomarelli, 71 anni presidente della stessa società e Antonio Picca, 60 anni, di Pescara, rappresentante legale della Clodia scarl. E ancora Sandro Zerbin, 55 anni, di Campolongo, chiamato in causa in qualità di presidente della Mose6 Chioggia scarl e della cooperativa Clea; Franco Morbiolo, 64 anni, di Cona, presidente del Consorzio Coveco e il romano Duccio Astaldi, 55 anni, rappresentante legale della società Condotte.

## LE IMPUTAZIONI

Nei venti capi d'imputazione formulati dalla Procura di Venezia vengono contestate una lunga serie di fatture per operazioni ritenute inesistenti, per un ammontare complessivo di svariati milioni di euro al fine di far figurare costi superiori al reale. Attraverso questi meccanismi illeciti, secondo gli inquirenti sarebbero state evase ingenti somme di denaro, sia ai fini Iva che di imposte dirette, garantendo ingenti guadagni alle società coinvolte nei lavori per la realizzazione del sistema di protezione di Venezia dal fenomeno dell'acqua alta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**INCHIESTA Stefano Ancilotto**



# Treviso-mare, spunta il nodo del sottopasso

**LE MINORANZE TEMONO CHE LA REALIZZAZIONE DEL PASSAGGIO PEDONALE CON SEMAFORO PRECLUDA LA COSTRUZIONE DELL'OPERA STRADALE**

## MEOLO

L'attraversamento ciclopedonale della Treviso-mare sta sollevando perplessità e critiche tra le forze politiche della minoranza consiliare.

«Come mai la Regione, con già in bilancio seicentomila euro per la costruzione di un sottopassaggio, vira di colpo verso un più economico semaforo a chiamata?», si chiedono il consigliere comunale Massimo Mazzon e Filippo Mariuzzo della lista Scelgo Meolo. I due esponenti della minoranza consiliare ricordano che la soluzione con semaforo era sempre stata scartata per ragioni di sicurezza stradale.

«Questa novità vuol dire che la Regione accantona definitivamente il progetto "Via del Mare", più volte richiesto dagli operatori e amministratori del litorale, oppure alla partenza dell'opera viaria il passaggio con semaforo verrà eliminato?», si domandano ancora i referenti di Scelgo Meolo, chiedendosi inoltre perché il sindaco Daniele Pavan non abbia sollecitato nel-

la Conferenza dei servizi la creazione della bretella di collegamento tra la rotonda del casello autostradale e la zona industriale, che permetterebbe la realizzazione della fermata degli autobus in zona sicura.

«Non è certo un risultato positivo per Meolo perdere 600mila euro del sottopasso, in cambio di un semaforo a chiamata», sostengono Mazzon e Mariuzzo. Anche la minoranza di Uniti per Meolo è critica di fronte alle dichiarazioni del sindaco Pavan sulla realizzazione dell'attraversamento della Treviso-mare in tempi brevi. «Un'idea di tempo breve alquanto soggettiva», commentano Loretta Aliprandi, Moira De Luigi e Giampiero Piovesan, ripercorrendo le tappe dell'opera dal 2014 alla recente Conferenza dei servizi, passando attraverso sollecitazioni alla Regione, incontri e la raccolta di oltre mille firme in una petizione.

«Non è bastata l'ultima Conferenza dei servizi, se ne terrà un'altra nella prossima primavera e soltanto dopo sarà indetta la gara d'appalto per i lavori. Troppo tempo - dicono i tre consiglieri comunali - La sicurezza dei cittadini non può attendere oltre, le nostre aziende sono state penalizzate fin troppo da questa situazione vergognosa», concludono i consiglieri di minoranza.

**Emanuela Furlan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**SINDACO**  
**Daniele Pavan**



# Incentivi ai restauri con gli sconti al bonus facciate

## CAVARZERE

Il Comune tenta di incentivare l'attività edilizia, riducendo i costi per i cittadini e incentivando il bonus facciate. Il primo passo è stato, a fine 2019, la riduzione del 50% del costo di costruzione per gli interventi di ristrutturazione rispetto alla nuova costruzione. Il costo di costruzione è uno dei contributi (gli altri sono gli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria) che il privato che intende costruire versa all'amministrazione comunale. Per le nuove costruzioni esso ammonta a 252,82 euro a metro quadro ma l'amministrazione comunale l'ha ridotto a metà per gli interventi di ristrutturazione e per gli ampliamenti della prima casa. Un segnale, sia pure parziale, per favorire la residenza nel Comune per chi non possa (o non voglia) acquistare una casa nuova. Adesso, con l'introduzione, da parte del Governo, mediante la legge di bilancio 2020, del cosiddetto «bonus facciate», l'assessore all'Urbanistica, Catia Paparella, invita i cittadini a farne uso e mette a disposizione un servizio on line che ne facilita la fruizione. «È possibile detrarre dall'Imposta sul reddito delle persone fisiche (Irpef) il 90% delle spese sostenute, fino al 31 dicembre 2020, per gli interventi di recupero e restauro delle strutture opache delle facciate degli edifici - spiega l'assessore - visto che l'agevolazione si applica solo nelle zone A e B, come individuate dal Piano degli Interventi, abbiamo predisposto, nelle News della pagina web del Comune, uno specifico link dove è possibile individuare facilmente le zone interessate». E conclude: «Auspico che i cittadini approfittino di questa opportunità per rinnovare le facciate dei propri edifici e di conseguenza il decoro delle zone centrali».

**D.Deg.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**AUDIZIONE ALLA CAMERA.** Il neo-supercommissario Spitz e il provveditore alle opere Zincone

# «Vediamo se il Mose è efficace con barriere alzate solo in parte»

«È un dovere verificarlo: si potrebbero tutelare le attività del porto»

**Piero Erle**

Di sicuro sa già quello che succederà venerdì, il supercommissario governativo per il Mose, Elisabetta Spitz, chiamato ieri per la prima volta a fare il punto in Parlamento. Venerdì infatti scatterà l'evento-manifestazione "E se Rovesciamo Venezia?", promosso da Assoagenti con il mondo delle imprese della laguna: «Spedizionieri, agenzie marittime, terminalisti, armatori, e industriali, con l'appoggio esterno delle parti sindacali - dice una nota - faranno sentire la loro voce per sbloccare la situazione del porto di Venezia, la cui sopravvivenza e competitività a livello commerciale sono messe a rischio da anni a causa di ritardi burocratici e immobilismo della politica sulla manutenzione ordinaria portuale». «Rovesciare Venezia», per gli organizzatori, significa «riaffermare che il porto è la vita della città».

**APRIRE SOLO IN PARTE.** Di sicuro lo sa, il commissario Spitz. Tant'è vero che ieri di fronte alla commissione "Ambiente" della Camera ha aperto uno spiraglio su una delle questioni più dibattute per il sistema Mose: la possibilità che si riesca ad evitare livelli

alti di marea a Venezia senza però alzare proprio le barriere con tutte le 110 paratoie del Mose, in modo da lasciare un "varco" per le navi che devono entrare o uscire dal porto. «La navigazione è garantita comunque anche con le barriere tutte alzate - ha precisato Spitz ai parlamentari - perché ci sono le conche di navigazione, e vi posso dire che abbiamo approvato da poco la modifica della conca di Malamocco che era stata danneggiata nel 2015. È anche vero però che i tempi di navigazione con questo sistema sono più lunghi». Nulla di deciso, quindi, ma «è un dovere verificare se, ad esempio, è ipotizzabile in alcune condizioni di acqua e di vento ci sia la possibilità di chiudere solo metà barriera alla bocca di porto di Chioggia». E far passare navi.

**ACCELERATA SUI LAVORI.** Rispondendo alle domande dei deputati (tra cui, a più riprese, Nicola Pellicani del Pd e il forzista Renato Brunetta), Spitz ha anche confermato vari punti. Ritiene l'opera pronta al 93% e che i lavori sono in corso. Gli operatori saranno formati fino a maggio, in parallelo alle prove, per arrivare a luglio a poter attivare le paratoie in caso di emergenza anche se non tut-

ta l'opera è completa. Un'area adeguata per alcune manutenzioni del Mose potrebbe essere la "Pagnan" di Marghera, «ma prima c'è da decidere come organizzarle: vanno divise le manutenzioni "hardware" da quelle "software"». Infine ha annunciato di aver chiesto al consorzio Venezia Nuova di «ridurre le aree di cantiere, cosa mai fatta: è un segnale anche per la gente vedere che i cantieri cominciano a chiudere, e ci sono zone ad esempio al Cavallino che ormai sono inutilizzate». Prima di lei Cinzia Zincone, provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto, aveva confermato ai deputati che dall'estate sarà possibile un utilizzo provvisorio del Mose e che «è progettato per contenere maree fino a tre metri di altezza: in novembre avrebbe ridotto a 113 centimetri il picco che salì invece a 187». Zincone ha spiegato che c'è un ritardo dei lavori ma che adesso si sta accelerando, unendo lavori e avviamento dell'opera, per averla pronta a fine 2021. E ha ammesso che c'è corrosione di alcune parti del sistema, ma «questo non influisce sul funzionamento, semmai accorcia i tempi previsti di durata dei materiali». Con costi futuri maggiori, quindi. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Elisabetta Spitz



Cinzia Zincone



# Disastro in A31, risarcito il primo milione

## Un camionista ha chiesto di poter patteggiare 3 anni 4 mesi, per un altro automobilista la procura vuole la condanna a 2 anni 8 mesi

**Diego Neri**

Un patteggiamento già concordato e una richiesta di condanna. È questo l'esito dell'udienza preliminare che si è tenuta ieri pomeriggio - davanti al giudice Maria Trenti e al pubblico ministero Pilla - per il disastro avvenuto in A31 Valdastico il 22 maggio di due anni fa. Prima, la perdita di controllo da parte del conducente della Volkswagen Golf; poi, l'eccessiva velocità del camionista. Sarebbero state queste le cause della terribile tragedia avvenuta fra i Comuni di Nanto e Barbarano-Mossano. In un doppio, terrificante incidente, persero la vita quattro persone. Per quel dramma, sono ora a processo i due conducenti, che devono rispondere di omicidio stradale plurimo. La procura ha chiesto per il cittadino marocchino Mounir Bengzaili, 44 anni, del Mantovano (è assistito dall'avv. Mattia Guidato, che ha chiesto il rito abbreviato), 2 anni e 8 mesi di reclusione, perchè lo ritiene colpevole di

uno degli incidenti, con una vittima; mentre Lucio Perini, 52 anni, della provincia di Ancona (avv. Riccardo Olivieri), si è accordato per 3 anni e 4 mesi di reclusione. La sentenza è attesa a fine marzo; intanto, sono stati raggiunti gli accordi per quasi tutti i risarcimenti, e i parenti delle vittime hanno ricevuto acconti e saldi per 1 milione.

Nell'immane tragedia morirono sul colpo Luciano e Arianna Rossetto, 51 e 16 anni, padre e figlia, di Noventa, manager lui, studentessa e promessa del tennis lei; Florio Pozza, 61 anni, noto artista e musicista, di Vicenza; e Mourad Bettane, 33 anni, cittadino marocchino residente nell'Astigiano. Stando alla ricostruzione del magistrato, Bengzaili avrebbe causato la prima tragedia: perdendo il controllo della sua Golf, avrebbe provocato la morte di Bettane, suo passeggero, scaraventato fuori. I detriti fecero bloccare il traffico, e si formò coda. Perini giunse con il suo autoarticolato Iveco Magirus ai 90 all'ora. «Ho

avuto un mancamento, forse un colpo di sonno», aveva detto in aula. Per evitare di tamponare un Iveco Stralis, sterzò e centrò la Golf della famiglia Rossetto, ferma, facendola sbattere contro la Renault Megane di Pozza; entrambe poi urtarono la Mercedes Clk di Sterio Veronese, che scampò al dramma. In seguito alla carambola infernale, divampò un incendio: le autopsie hanno chiarito che Luciano Rossetto morì per l'impatto, Arianna e Pozza per il calore sprigionato dalle fiamme.

La famiglia Rossetto (che è assistita dagli avv. Laura Massaro e Giovanni Daniele Toffanin), la famiglia Pozza (avv. Paolo Mele senior e Luca Tessarolo) e i parenti di Bettane (avv. Omar Bottaro), hanno trovato un'intesa con le compagnie assicurative per un risarcimento che possa, almeno da un punto di vista economico, dare loro conforto. La sorella di Luciano Rossetto, Lauretta, zia di Arianna, si è invece costituita parte civile in udienza con l'avv. Marco Dal Ben. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Le vittime vicentine**



Arianna Rossetto



Luciano Rossetto



Florio Pozza



Lo spaventoso incendio divampato dopo gli impatti



La carambola infernale avvenuta lungo l'A31 Valdstico

**MONTECCHIO MAGGIORE. CANTIERI AL VIA AD ALTE, TRAFFICO IN TILT**



# A passo d'uomo

Mezzi pesanti e automobili in colonna a Montecchio Maggiore

FADDA PAG 31

**MONTECCHIO.** Prova sul campo compiuta in auto durante un giorno ferialo, tra le 17 e le 19. A mettere in crisi la viabilità sono code chilometriche e riduzioni di carreggiata

## Caos lavori per casello e Spv, si fa prima a piedi

In auto ci vogliono quasi 30 minuti fino alla rotatoria di Molinetto sia attraverso la variante alla Sp 246 sia per viale Europa. A passo di lumaca all'ora di punta

**Media di 10 all'ora  
Tragitti calcolati  
dal parcheggio  
dell'autostrada  
Test provato anche  
da via Cordellina  
Antonella Fadda**

Cinque chilometri in mezz'ora. È la media di percorrenza delle strade, interne ed esterne, per poter attraversare Montecchio Maggiore da

sud a nord in orario di punta. La prova sul campo lo conferma. Una giungla di auto e di mezzi dove, a "comandare", non sono certo i semafori o le rotatorie ma i cantieri e il traffico. Un traffico intenso dalle 17 alle 19 di un qualsiasi pomeriggio lavorativo, incrociando le dita che non si verifichi alcun incidente stradale perché, in quel caso, i tempi si allungano in maniera esponenziale. Tre i tragitti scelti nel viaggio tra le strade di Montecchio e Alte, anche alternative a quelle per bypas-

sere i cantieri della Pedemontana, per arrivare al casello della A4. I primi due con partenza dal parcheggio della rotatoria di ingresso dell'autostrada; il terzo da via Cordelli-



na. Il punto d'approdo è sempre lo stesso: la rotatoria di via Molinetto, a confine fra Montebelluno e Arzignano.

**VARIANTE SP 246.** Si parte alle 17.02 con cronometro alla mano per calcolare quanto tempo un'auto dovrà impiegare percorrendo la bretella e poi la Variante alla Sp 246, facendo lo slalom fra i cantieri della Superstrada Pedemontana Veneta. I primi chilometri sono agevoli, poche auto e viabilità snella. Subito dopo la grande rotatoria le prime difficoltà, causate dalle numerose, ben 4, modifiche stradali. Si passa da due corsie a una nel giro di pochi metri con il limite di 40 chilometri orari. Accanto alle carreggiate si intravedono già i caselli della Spv. Gli oltre 7 chilometri dovrebbero essere percorsi in circa 10 minuti, in realtà ce ne vogliono 15. Poco male considerando le deviazioni. I problemi iniziano al ritorno, il traffico aumenta e le vetture devono percorrere tratti più lunghi svoltando in direzione Montebelluno e poi tornare verso Alte. Quando

si imbecca la bretella arriva lo stop. Una coda di tir e auto lunga quanto l'arteria stradale, un chilometro e mezzo. Si procede a passo di tartaruga fino al rondò. Tempo impiegato: 28 minuti e 42 secondi.

**VIALE EUROPA.** Sono 5,1 chilometri e Google Maps indica come tempo di percorrenza 10 minuti, consigliando addirittura questa tratta, per evitare i cantieri della Spv. Si oltrepassa agevolmente il sovrappasso di via Battaglia, il rondò del cavallo e poi la prima parte di viale Europa. I primi rallentamenti arrivano in prossimità della rotatoria di via Degli Alberi. Ma non a causa dei due semafori, il primo pedonale mentre il secondo nell'incrocio con via Trozi, ma per il numero di veicoli. Serpentine così lunghi, che proseguono ininterrottamente fino alla rotatoria dell'ospedale, non si vedevano da 15 anni. Da prima che la Sp 246 fosse aperta al traffico. Tempo di percorrenza: 24 minuti e 38 secondi. Al ritorno il traffico si blocca prima in via Bi-

vio San Vitale e, poi, lungo via Battaglia direzione casello. Le auto arrivano da viale Milano, dalla Sr 11 e da viale Europa. E i mezzi passano con il contagocce. Si arriva al parcheggio in 25 minuti e 57 secondi.

**VIA CORDELLINA.** Il cronometro riparte dall'incrocio fra la Sr11 e via Cordellina ad Altavilla. Il percorso è di 5,4 chilometri, tempo previsto 9 minuti. Invece ci vorrà il doppio del tempo. La viabilità è snella lungo corso Matteotti e via De Gasperi. Ma alla piccola rotatoria davanti a corte delle Filande iniziano i primi stop per il traffico che proseguirà fino a piazza Duomo. Da lì la strada si interseca con via Trozi e il tragitto sarà identico al precedente. Per il ritorno, 14 minuti con colonne che si formano all'incrocio di via Vescovo Carlassare. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**GUARDA IL VIDEO**  
SUL SITO INTERNET  
[www.ilgiornaledivicenza.it](http://www.ilgiornaledivicenza.it)



Il traffico lungo la bretellina verso il casello dell'autostrada A4. FOTOGRAFIA TROGU



Incolonnamento lungo via Battaglia ad Alte Ceccato. FOTOGRAFIA TROGU



Anche viale Europa finisce nella morsa del traffico quotidiano. TROGU

## Per i bondholder Astaldi il recupero scende al 33%

di Nicola Carosielli

**È** arrivata puntuale, come anticipato da *MF-Milano Finanza* il 4 febbraio, la relazione dei commissari di Astaldi Vincenzo Mascolo, Enrico Proia e Piergiorgio Zampetti. Un rapporto di mille pagine in cui, se da un lato si esprime parere positivo sulla fattibilità giuridica ed economica del piano e della proposta di concordato, dall'altro si abbassa ulteriormente il livello di recupero dell'investimento iniziale al 33%, rispetto al 38% precedente. Come si legge nella relazione che *MF-Milano Finanza* ha potuto visionare, i commissari sottolineano: «con riguardo alla percentuale di soddisfacimento complessivamente riconoscibile ai creditori chirografari sulle base delle disamine compiute e degli aggiornamenti effettuati sulle previsioni del piano, gli scriventi commissari, indicano la stessa nella misura del 33% circa». Questo

era, e rimane, uno dei punti tenuti maggiormente in considerazione dal comitato bondholder di Astaldi che, come già spiegato da questo giornale, aveva già contestato l'importo del recupero del credito (allora del 38%), che stando ai piccoli obbligazionisti si aggirerebbe intorno al 20%. Tuttavia, secondo quanto risulta a *MF-Milano Finanza*, pare esserci poco sconforto da parte dei creditori che dovranno votare a favore della proposta. Tra gli obbligazionisti che hanno sottoscritto il bond convertibile da 140 milioni poco oltre il 50% sarebbe favorevole al piano, mentre i bondholder dell'emissione senior da 750 milioni propensi ad accettare la proposta sarebbero circa il 42% del totale. Adesso bisognerà attendere la convocazione dell'assemblea degli obbligazionisti che in prima seduta è fissata per il 25 febbraio, a Roma, mentre la seconda il 10 marzo e la terza, qualora non si raggiungesse (come probabile) il quorum nelle prime due, il 24 marzo. Intanto, fonti vicine a Salini Impregilo (We Build) fanno sapere che il salvataggio sta procedendo secondo i piani. (riproduzione riservata)



LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA

# San Marco, stop acqua alta Un progetto da 30 milioni

Il piano che il Provveditorato ha affidato a Kostruttiva presentato ieri in Biblioteca Marciana. Previsti il rialzo delle rive e paratie amovibili, l'idea non dispiace agli ambientalisti **VITUCCI** / A PAG. 2

LA SALVAGUARDIA DI SAN MARCO

## Piazza restaurata e protetta dall'acqua Masegni da riparare, pompe e valvole

Presentato ieri il progetto che il Provveditorato ha affidato a Kostruttiva. Trenta milioni e protezione fino a quota 110

**Alberto Vitucci**

VENEZIA Quattro valvole per intercettare l'acqua che entra. Sette pompe per togliere l'acqua piovana. Il rialzo delle rive di qualche centimetro con paratie amovibili e il restauro dei cunicoli sotterranei e dei masegni.

Eccolo il progetto per mettere all'asciutto Piazza San Marco. Presentato ieri mattina nella sala Monumentale della Biblioteca Marciana dal Consorzio di imprese che lo ha ultimato su incarico del Provveditorato alle Opere pubbliche. Sono la Mate engineering, del Consorzio Costruttiva e la Thetis. Trenta milioni di euro il costo dei lavori. «In questo modo», spiega il presidente di Kostruttiva Devis Rizzo, «metteremo la Piazza all'asciutto per le maree fino a 110 centimetri, quota oltre la quale dovrebbe entrare in funzione il Mose». A differenza dei vecchi progetti invasivi e con la grande guaina per isolare la Piazza dall'acqua, questo prevede un avanzamento per gradi. Saranno schedati uno a uno i 100 mila masegni e pietre, con le lastre in trachite che risalgono alla metà del Settecento, della pavimentazione originale di Andrea Tirali. I ventimila metri quadrati della Piazza saranno restaurati, scavati a mano per riparare gli antichi cunicoli. «Ma la Piazza dovrà respira-

re, non sarà bloccata la risalita dell'acqua come è sempre stato», dice l'ingegnere di Mate Lino Pollastri. Allora come farà a stare all'asciutto? Rilevazioni batimetriche e con il laser hanno consentito di schedare non solo il Molo, la Piazza e la Piazzetta ma anche le aree adiacenti a San Marco. Cioè il Bacino Orseolo, la Canonica, il Molo dalla to del palazzo Reale, l'angolo di palazzo Ducale verso il ponte della Paglia. In questi quattro punti saranno posizionate piccole barriere alte 30 centimetri. In modo da impedire l'arrivo dell'acqua fino a una quota massima di 115 centimetri. Saranno isolate anche le condotte delle acque nere, che oggi confluiscono negli stessi gatoi cioè i tombini delle acque piovane. A quel punto non resterà che azionare le pompe in grado di estrarre fino a 700 litri di acqua al secondo (nei casi di emergenza sono al massimo 500) e dunque mantenere la Piazza asciutta. Gli impianti di sollevamento saranno posizionati sotto il pontile del Provveditorato, davanti al Todaro. «In questo modo», dicono i tecnici, «non saranno visibili e si potrà intervenire facilmente per eventuali riparazioni». Anche i cantieri saranno non molto grandi, e divisi per lotti successivi, occuperanno al massimo una porzione di 20 metri per 8. «Terremo conto delle attività

esistenti, i negozi, gli esercizi pubblici e i gondolieri», dicono i tecnici.

Adesso il problema è che il progetto non si fermi. Era successo più volte nel passato. Dovrà essere approvato dalla Soprintendenza, che ha già dato indicazioni precise per non interferire sulla monumentalità della Piazza. È stato consegnato al Consorzio, al Comune e al Provveditorato. La settimana prossima sarà presentato al sindaco Luigi Brugnaro, che si è detto molto interessato all'idea.

Si tratterà adesso di trovare i 30 milioni necessari per avviare il progetto e i lavori che si potrebbero concludere entro due anni. Una somma ingente, ma di molto inferiore ai 50 milioni richiesti qualche anno fa per la «guaina». In ogni caso quasi la metà del costo del famoso jack-up, la nave attrezzata per rimuovere e le paratoie voluta dal Consorzio di Mazzacurati.

«Noi siamo pronti», ha detto Rizzo, «adesso tocca alla politica decidere». Uno stallone di vent'anni. Perché della



Piazza ci si era quasi dimenticati. In termini di finanziamenti, dirottando i soldi al Mose a partire dagli anni Duemila. E anche in termini di progetto. Bocciata l'idea di mettere la guaina e sventrare San Marco non si erano mai presi in esame progetti alternativi.

Adesso la proposta progettuale è finita. Anche se la commissaria Sblocca Cantieri Elisabetta Spitz e il provveditore Cinzia Zincone hanno chiesto di verificare il progetto. Ieri erano entrambe assenti, in viaggio per Roma dove era prevista l'audizione. Assenti anche i progettisti della Thetis, la società del Consorzio che pura fa parte dell'Ati, l'associazione temporanea di imprese. Molte le richieste di chiarimento anche da parte dell'Associazione piazza San Marco, che pure vede con favore il nuovo intervento. I lavori riguarderanno la pavimentazione e non l'interno dei negozi o il sottosuolo delle Procuratie Vecchie. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I COMMENTI

### Plaudono anche gli ambientalisti «Idea graduale e reversibile»

«Finalmente un progetto che va nella direzione della salvaguardia e del rispetto dei principi di gradualità, sperimentabilità e reversibilità». Un coro di commenti positivi da parte degli ambientalisti, in genere molto critici sugli interventi di questo tipo. «È un progetto da valutare con attenzione», ha detto ieri la presidente della sezione veneziana di Italia Nostra Lidia Fersuoch, «sicuramente meglio di quell'obbrobrio che vorrebbero fare davanti alla Basilica con le

lastre di vetro. Speriamo ci ripensino». Stefano Boato ricorda i primi contatti per avviare il progetto con l'ex provveditore Roberto Linetti. «È la strada giusta, rispettosa della monumentalità della Piazza». Così Andrea Grigoletto, dell'associazione Forti, tra i possibili candidati sindaci per il Movimento Cinquestelle. «Un progetto che viene discusso prima con i cittadini, sulla base del Bim la progettazione rispettosa dei monumenti».

A.V.



In alto, a sinistra, una veduta aerea di Piazza San Marco e, a destra, la presentazione del progetto da trenta milioni di euro che servirà per proteggere la piazza dalle maree inferiori a 110 centimetri. Sotto, Piazza San Marco allagata nel novembre scorso: la piazza è stata anche chiusa due volte con ordinanza del sindaco

Rinviata a maggio dal gup Stigliano Messuti la prossima udienza per valutare la norma che estingue il reato a chi salda l'evasione

# Mose, le fatture false a rischio estinzione grazie a una norma della Finanziaria 2020

SENZA FINE

Roberta De Rossi

**L**a nuova Finanziaria 2020 fa cadere l'accusa penale nel caso di evasori che abbiano saldato i propri conti con l'Erario (con tanto di sanzioni, ovviamente) se l'evasione è stata messa a segno con false fatture come quelle che a decine hanno alimentato i fondi neri del Mose? È per chiarire questo interrogativo sollevato dalle difese - legato alla recentissima manovra del governo, non ancora pienamente conosciuta in tutte le sue parti - che ieri il giudice Gilberto Stigliano Messuti ha rinviato al 12 maggio l'udienza "Mose 6", uno dei tanti procedimenti "figliati" dall'inchiesta madre sulle Tangenti Mose.

In aula, i vertici delle società che hanno realizzato otto cassoni del Mose per la bocca di porto di Chioggia - sei di soglia e due di spalla - accusati in questo caso di evasione fiscale, per aver emesso false fatture, sovradimensionate rispetto alle spese reali. Sono i soldi rimborsati a pie' di lista con fondi pubblici per la realizzazione dei cassoni del Mose, la cui differenza - rispetto a spesa reale - serviva ad alimentare i fondi neri per tangenti e donazioni pagate dal Consorzio Venezia Nuova dell'era Mazzacurati.

Chiuso il capitolo tangenti con condanne e patteggiamenti, resta ora ancora aperto quello fiscale, perché l'ammontare

complessivo delle false fatturazioni è stato anche detratto dalle imposte delle singole società, come spese per l'acquisto di merce: costi però sovradimensionati, che quindi - secondo l'accusa mossa dal procuratore aggiunto Stefano Ancilotto - hanno così procurato ai titolari delle ditte un indebito vantaggio fiscale. Evasione fiscale. Soldi sottratti all'Erario per oltre 4 milioni di euro, secondo le contestazioni. Una vera e propria cresta sui cassoni del Mose.

Ieri, però, gli avvocati della difesa hanno sollevato una questione, chiedendo al giudice di valutare se nelle pieghe della finanziaria 2020 - che inasprisce le pene per i reati fiscali - sia stata al contempo estesa l'estinzione del reato penale anche all'evasione con false fatturazioni, nel caso in cui le pendenze con l'Erario siano state sanate e il Fisco pubblico abbia avuto tutti i soldi dovuti, con relative sanzioni. Seppur in ritardo e dopo essere stati scoperti dalle inchieste. In questi mesi, le parti faranno i loro accertamenti.

Sotto indagine per questo filone dell'inchiesta Mose sono, a vario titolo: Sandro Zerbin, presidente della Mose 6 Chioggia e della Clea (avvocata Stefania Pittarello), Franco Morbiolo e Pio Savioli di Coveco (avvocato Massimo Benozzati), Stefano Tomarelli per Clodia Scarl (avvocato Claudio Coratella), Duccio Astaldi per Condotte e Antonio Picca per Clodia (avvocato Luca Marafioti). —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## CIFRE E DATI

# 2021

La data per ora non cambia. Secondo il cronoprogramma stilato nei mesi scorsi entro il 31 dicembre del prossimo anno il Mose potrà essere messo in funzione.

# 5,5

Sono i miliardi fin qui spesi per la realizzazione della grande opera.

# 2014

L'anno dell'inchiesta che ha travolto i vertici del Consorzio Venezia Nuova.

# 78

Sono le paratoie che costituiscono il sistema Mose. Una volta alzate tutte, la città di Venezia dovrebbe essere risparmiata dalle maree superiori ai 110 centimetri.

# 187

I centimetri di marea che il 12 novembre scorso hanno allagato il 90% per cento di Venezia. Si tratta della seconda marea più alta di sempre dopo i 194 centimetri raggiunti nel '66.



Le paratoie in sollevamento durante una delle prove effettuate a Chioggia

## LA DENUNCIA DEI TECNICI

### «Sabbia e detriti quando si sollevano le paratoie»

«Le paratoie sono state progettate in modo che quando vengono sollevate aumenta il deposito dei sedimenti». Un nuovo problema potrebbe interessare la manutenzione del Mose. Lo ha sollevato nel corso del convegno di sabato all'Ateneo Veneto il professor Enrico Foti, docente all'Università di Catania e già consulente del Consorzio Venezia Nuova. Durante le manovre di sollevamento, ha rivelato l'ingegnere, la quantità di sedimenti depositati aumenta.

Un tema con cui si deve fare i conti. Perché proprio il deposito delle sabbie sopra le paratoie nella barriera di Treporti ne aveva provocato il mancato utilizzo dopo le prime prove di sollevamento del 2017. Noto il costo per la pulizia dei fondali e degli alloggiamenti. Dove le paratoie non erano rientrate. Il Consorzio ha affidato uno studio per capire di che entità debba essere questa manutenzione. Il deposito di sabbia e sedimenti è particolarmente massiccio nella bocca di Lido, in particolare a Punta Sabbioni. Del resto il toponimo testimonia di storici insabbiamenti per via delle correnti in quel tratto di mare. Problemi che adesso dovranno essere affrontati. Intanto si programmano i nuovi sollevamenti. Il prossimo dovrebbe essere il 17 febbraio. Ma il mancato pagamento delle imprese e le polemiche sollevate lo mettono in dubbio. «Se non ci pagano i lavori fatti e non ci danno garanzie per il futuro bloccheremo i lavori», avevano scritto le piccole imprese del Consorzio alla commissaria Spitz, ai commissari del Consorzio e al provveditore Zincone. Non hanno mai avuto risposta. —

A.V.



IERI VIA ALL'ITER CON L'AUDIZIONE DI ELISABETTA SPITZ

# Torna il Magistrato alle Acque La nuova proposta di legge

Riportare in vita il Magistrato alle Acque. E rinforzare la sua struttura tecnica, che dovrà avere importanti responsabilità sulla gestione e la manutenzione del Mose. È la novità più importante contenuta nella nuova Proposta di Legge Speciale depositata alla Camera dal deputato pd Nicola Pellicani. Ieri l'iter è stato avviato con l'audizione della commissaria Elisabetta Spitz e del provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. Entrambe hanno confermato davanti ai deputati della commissione Ambiente che il cronoprogramma della grande opera resta immutato. Sarà cioè pronta e collaudata entro il 31 dicembre del 2021. «Entro giugno del 2020», ha assicurato Spitz, le quattro schiere di paratoie saranno pronte a essere sollevate in caso di emergenza. Sarà allestito un ponte radio con cui le squadre di emergenza alle bocche potranno comunicare tra loro». Spitz ha ribadito che «i soldi del Mose ci sono». Perché allora, come denunciano le piccole imprese del Consorzio, «i lavori già fatti non vengono pagati?» «Non è responsabilità nostra», ha detto Zincone, «ma delle procedure».

Zincone ha ammesso l'esistenza di molte criticità che riguardano il Mose. «La corrosione esiste, l'ho vista con i miei occhi. Anche se non influirà sul funzionamento del sistema ma sulla sua durata. Risolta e riparata la criticità del jack-up, la nave per togliere le paratoie costata ben 53 milioni di euro. Infine la manutenzione. Più difficile del previsto, costerà almeno 100 milioni l'anno». «Quella notte il Mose non si poteva alzare, sarebbe stato pericoloso».

Quanto allo stato di avanzamento dei lavori del Mose, la «solita» cifra del 93 per cento è stata in parte smentita. «Bisogna vedere cosa si considera», ha detto Zincone, «nel prezzo chiuso, 5493 milioni di euro, non c'è solo il Mose ma anche i lavori del Piano Europa, per l'impatto ambientale dopo la procedura di infrazione europea. E poi lavori compensativi, l'inserimento architettonico». Infine, i costi dell'avviamento, che non si sa a chi vanno messi in conto. Si è parlato anche della nuova *governance* in vista dello scioglimento del Consorzio dopo il 2021. «Dovrà decidere il Parlamento», ha detto Pellicani. —

A.V.



Cinzia Zincone



Elisabetta Spitz



PROGETTO EX OSPEDALE AL MARE

# I Comitati: «Avanti solo se si fa chiarezza sui servizi sanitari»

LIDO. «Le associazioni e i portatori di interesse del Lido vedono con favore il progetto presentato da Cassa Depositi e Prestiti per la ristrutturazione dell'ex Ospedale al Mare, in particolare per quanto riguarda la riqualificazione ambientale della spiaggia e la salvaguardia dei padiglioni storici del complesso. Prima però di qualsiasi via libera, chiedono però di conoscere nel dettaglio come è prevista la nuova sistemazione del Distretto Sanitario del Lido attualmente ospitato nel Padiglione Rossi-Monoblocco, perché le informazioni che ci sono state fornite in merito nell'incontro avvenuto con Cassa Depositi e Prestiti sono in parte confuse e non chiariscono alcuni aspetti essenziali, come ad esempio il mantenimento della piscina destinata alla riabilitazione». A parlare è il dottor Andrea Grigoletto che si fa portavoce delle conclusioni della riunione avvenuta ieri nella Municipalità del Lido tra tutte le associazioni che avevano già incontrato nei giorni scorsi i vertici di Cassa Depositi e Prestiti

Chiarezza sul futuro del Distretto sanitario del Lido all'interno dell'operazione alberghiera prevista sull'ex Ospedale al Mare, in particolare per quanto riguarda il previsto abbattimento del Padiglione Rossi, il cosiddetto

Monoblocco, che attualmente lo ospita, come chiede Cassa Depositi e Prestiti come condizione vincolante per andare avanti con il progetto. È quanto chiedono i comitati e le associazioni lidensi che in questi due giorni si sono riunite proprio per fare il punto della situazione, ancora in alto mare. «Il protocollo d'intesa sottoscritto tra Comune, regione e Cassa Depositi e Prestiti sull'ex Ospedale al Mare - prosegue Grigoletto - prevedeva espressamente il tavolo di confronto con le associazioni, che il Comune però non ha mai convocato. Visto che è previsto negli accordi chiediamo ora un incontro urgente con i tecnici di Cassa Depositi e Prestiti che chiarisca tutti gli aspetti che riguardano la collocazione e gli spazi del Distretto Sanitario all'interno del complesso. Eventuali passi successivi, come il provvedimento che Cassa Depositi chieda per ricevere un proprietà gratuita il Monoblocco per poi abbatterlo, possono essere esaminati solo dopo che sia fatta chiarezza su tutto il progetto, in particolare appunto per la parte sanitaria. Altrimenti non è possibile andare avanti». La palla passa quindi a Cassa Depositi, perché senza chiarezza sulla parte sanitaria, tutto rischia di fermarsi. —

E.T.



Il manager Roberto Tomasi: «Le parole di Toscani sono state incomprensibili. I nostri sentimenti sono diversi»

# L'ad di Autostrade: «Vorrei incontrare i parenti delle vittime del ponte Morandi»

## L'INTERVISTA

Daniele Grillo  
Marco Menduni

**L**a vicinanza ai parenti delle vittime, con un incontro auspicato ma solo quando lo vorranno. I 14 investimenti sul piatto nella partita sulla revoca della concessione. Il progetto di sgravi sul pedaggio per chi deve subire i disagi delle manutenzioni. Questi i temi principali affrontati dall'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia Roberto Tomasi.

**Ha preso le distanze dalle parole di Oliviero Toscani («A chi interessa che caschi un ponte?»), ndr) definendo «incomprensibili» le sue frasi, i Benetton hanno interrotto i rapporti con il fotografo. I familiari delle vittime non dimenticano il nocciolo della questione: chi ha sbagliato deve pagare. Ritiene che altri passi, nei confronti di chi ha perso i propri cari in questa tragedia, vadano ragionevolmente compiuti?**

«Le parole di Toscani sono state davvero incomprensibili. I nostri sentimenti, con cui facciamo i conti ogni giorno, sono totalmente diversi. Ci siamo interrogati più volte su come dare vicinanza o attenzione ai familiari delle vittime e a tutti coloro che hanno subito le conseguenze della tragedia, nel modo più utile e adeguato, consapevoli che bisogna fare la massima attenzione a non creare nuovo dolore in chi ha vissuto un lutto così grave. Vorremmo provare a spiegare, con grande senso di umiltà, quello che abbia-

mo fatto in diciotto mesi, reagendo a questa immensa tragedia».

**Come vertici di Autostrade per l'Italia, vorreste incontrare i parenti delle vittime?**

«Vorremmo rompere le diffidenze, le comprensibilissime diffidenze che si sono create. La nostra disponibilità a un incontro è massima, ma senza forzare nessuno. Certamente sì, siamo disponibili: vorremmo incontrarli, ma solo quando e se loro lo riterranno».

**Se li incontraste, che cosa direste ai familiari?**

«Che portiamo addosso una ferita che non potrà mai essere rimarginata. E che questa tragedia ci spinge e continuerà a spingerci a far sì che quanto accaduto non possa più ripetersi. Non ultimo, vorremmo dire che siamo loro vicini, per qualsiasi cosa avessero bisogno».

**I controlli sulle 587 gallerie. Può dettagliare che cosa state facendo per ripristinare la sicurezza?**

«Le gallerie rappresentano solo una parte di tutte le attività di verifica e manutenzione che stiamo svolgendo, insieme a quelle su ponti, viadotti, barriere antirumore. Un lavoro impegnativo, considerando che Autostrade per l'Italia gestisce il 35% dei tunnel di tutta Europa. Nel frattempo stiamo verificando tutti gli elementi dell'infrastruttura, tra gli altri anche la pavimentazione e le barriere di sicurezza. Si tratta di un piano importantissimo per garantire agli italiani la massima sicurezza».

**Con quali investimenti?**

«Il piano di trasformazione di Aspi, che contempla fino

al 2023 una spesa di manutenzione corrente di 2 miliardi di euro, vede un aumento di 700 milioni rispetto alla previsione di spesa che era stata elaborata nel 2018. Parliamo di un incremento del 40%. È una manifestazione concreta dell'attenzione che vogliamo dare alla manutenzione. Se poi guardiamo i numeri in un'ottica di medio termine, diventa ancora più chiaro il nostro nuovo approccio: 14,5 miliardi di investimenti per ammodernamento e potenziamento della rete e oltre 7 miliardi di spese di manutenzione, da qui ai prossimi 18 anni».

**Si parla di pedaggi ridotti quando gli utenti continuano a segnalare gravi problemi negli spostamenti e nei tempi. Ci sono nuove riduzioni e agevolazioni previste, non solo per il traffico pesante?**

«Stiamo ragionando con il Ministero. Nelle prossime settimane definiremo un pacchetto di misure per agevolare gli utenti, qualora ci fossero problemi di traffico dovuti ai cantieri, considerando anche la velocità di percorrenza delle singole tratte, per esempio con sconti e riduzioni sui pedaggi in caso di scarsa fluidità».

**Si continua a parlare di revoca della concessione ad Aspi o di maxi multa. Si sta arrivando a un accordo con il governo?**

«Auspichiamo si possa trovare una soluzione razionale nell'interesse più ampio del Paese. Prestando attenzione alla difesa dell'interesse pubblico, che crediamo si traduca nell'investire 14 miliardi sulla rete subito e nel dare piena continuità alle attività di manutenzione».—

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, Roberto Tomasi

# Altre quattro torri nel cielo di Milano

Nei prossimi tre anni oltre un miliardo di investimenti per alzare ancora di più lo sguardo nella zona di Porta Nuova. La promessa di Catella: "Sarà un quartiere a emissioni zero"

di **Alessia Gallione** • a pagina 3

**LA CITTÀ CHE CAMBIA**

## Nido e Scheggia di vetro la scalata dei grattacieli nel cielo di Milano

Arrivato a 120 metri d'altezza il primo edificio del raddoppio di Porta Nuova con quattro nuove torri in tre anni. Oltre un miliardo di investimenti sull'area

**Catella di Coima**  
**"Il quartiere sarà a emissioni zero: puntiamo alla sfida ambientale"**  
**Anche Unipol attiva nella zona Gioia**

di **Alessia Gallione**

La corsa al cielo finisce simbolicamente alle 14 quando, sotto un anormale sole che regala l'inganno di una primavera anticipata, viene liberato il tricolore piantato sul tetto della "Scheggia di vetro". Applauso degli operai che, stivali gialli a mezza coscia, stanno ancora gettando l'ultimo strato di calcestruzzo. E brindisi in quota con tanto di magnum su cui committente (Manfredi Catella)

e costruttore (Luigi Colombo) lascia la firma. Ci sono voluti 18 mesi, 250 persone al lavoro ogni giorno, 6.900 tonnellate di ferro di armatura, 500 chilometri di cavi elettrici e 13 impianti elevatori per arrivare fino a lassù, al 26esimo piano. Ma adesso che la struttura di via Gioia 22 firmata da Pelli Clarke Pelli Architects ha toccato il culmine dei suoi 120 metri di altezza, il primo tassello di quella che è stata chiamata Porta Nuova Gioia è (quasi) completato. Anche se l'orizzonte, in questo pezzo di città in perenne mutazione, è destinato a cambiare ancora. Con quattro nuove torri nei prossimi tre anni.

Il raddoppio di Porta Nuova è cominciato da qui, da questo edificio di futuri uffici rinato dalle ceneri dell'ex sede Inps che terminerà a maggio le facciate per essere consegnato a fine 2020. Valore 450 milioni di euro. Una struttura tutta pannelli solari e geotermia che in que-

sto momento Catella definisce la costruzione «più sostenibile d'Italia». Ma l'estensione di Gae Aulenti verso via Gioia e Pirelli, che dovrà anche disegnare una connessione con la stazione Centrale da una parte e dall'altra aprire un varco verde verso l'ex scalo Farini e ancora oltre fino all'area Mind (l'ex sito Expo), è appena partita. In questa fetta di nuova Milano, Coima prevede di investire un miliardo di euro per costruire o ricostruire edifici e progettare spazi pubblici. Un altro pezzo di città che, spiega Catella, «dovrà puntare



a una nuova sfida, quella ambientale, diventando un quartiere a zero emissioni». Ma per capire il cambiamento bisogna ripartire dalla bandiera italiana appena piantata sul tetto della “Scheggia di vetro”.

Questa è la prima delle quattro nuove torri che da quota 100 (e più) metri di altezza modificheranno ancora il profilo di Milano. Altre due, quella est potrebbe arrivare a 104 metri, quella ovest a 94, termineranno nel 2022 proprio lì, a pochi passi dal cantiere in corso. In via Gioia 20, al posto di un parcheggio che sempre Coima ha acquistato dal Comune per 78,9 milioni, quest'anno partiranno i lavori degli edifici destinati a uffici progettati dallo studio Antonio Citterio Patricia Viel. Qui, l'investimento complessivo è di oltre 270 milioni. Ancora nel 2022, poi, dovrebbe concludersi la ristrutturazione o la ricostruzione (per capirlo bisognerà attendere l'esito della gara lanciata da Coima) dell'ex edificio Telecom di via Pirelli 35 che, però, non supererà la sagoma della strut-

tura attuale.

Il prossimo nastro, in realtà, dovrebbe essere tagliato ancora prima, già a fine 2021, all'interno della vecchia (si fa per dire) Porta Nuova. Affacciato su Gioia, infatti, sta crescendo anche la Unipol tower, la torre ellittica progettata da Mario Cucinella che salirà fino a 125 metri e 23 piani. Una struttura completamente sostenibile con un grande atrio alto 75 metri, una terrazza-serra panoramica aperta agli appuntamenti culturali e una doppia pelle di vetro e legno intrecciato che le ha già regalato il soprannome di “Nido verticale”. Diventerà il quartiere generale della compagnia di assicurazioni che in zona ha diversi progetti in corso: dalla Torre Galfa riqualificata e trasformata in hotel con gli ultimi piani di appartamenti temporanei di Domux home, al cosiddetto “Rasoi” di via De Castillia fino al nuovo albergo Milano Verticale in via De Cristoforis.

Anche allora, però, la trasforma-

zione non sarà finita. L'ultima tessera di questo mosaico in movimento verrà sistemata nel 2023, quando arriverà anche la (nuova) quinta torre. Si tratta del Pirellino ancora in cerca di autore che Coima ha acquistato dal Comune all'asta dei “record” arrivata a 193 milioni. Qui, i piani di conversione puntano a una convivenza tra uffici e case. Ma per capire se quello che partirà nel 2021 sarà un cantiere per la demolizione dell'ormai ex palazzo dell'amministrazione e della struttura a ponte che sorvola Gioia o di una riqualificazione bisognerà sapere che cosa proporranno i sei architetti (tra questi anche David Chipperfield e Stefano Boeri insieme a Diller Scofidio) che corrono per il disegno. Sono i finalisti di un concorso che ha richiamato da 15 Paesi diversi 359 studi che si sono presentati in 70 raggruppamenti. Tanti. Ma anche questo, dice Catella, è il segnale della capacità di attrazione dell'area e di una Milano «guardata con grande attenzione in tutto il mondo».



▲ **Visioni di futuro**

Il rendering della nuova torre Unipol e, sotto, dei grattacieli di Coima



▲ **Ventisei piani** La nuova torre costruita in via Melchiorre Gioia

# Arriva lo sblocca cantieri bis, cambiano commissari e codice

**Verso il pacchetto crescita. L'ipotesi di un decreto per rendere le linee guida Anac non vincolanti**  
Pronto il regolamento appalti, De Micheli rilancia anche la riduzione delle stazioni appaltanti

**Mauro Salerno**  
**Giorgio Santilli**

Dal Conte 1 al Conte 2, dallo sblocca cantieri 1 allo sblocca cantieri 2. Il governo scalda i motori per il pacchetto crescita, uno o più decreti che dovrebbero anzitutto sostenere la ripresa degli investimenti pubblici e privati e aiutare l'economia a ripartire (si veda l'anticipazione sul Sole 24 Ore del 2 febbraio 2020). Non può mancare, in questo menù in fase di messa a punto, un capitolo dedicato al rilancio delle infrastrutture, un decreto sblocca cantieri bis, appunto, che corregga le norme su commissari e codice appalti che non hanno funzionato nel decreto partorito poco meno di un anno fa dal governo gialloverde con grande fatica (e liti a non finire).

Si è messa al lavoro anche la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, che all'inizio non avrebbe voluto fare nuovi interventi legislativi per evitare di riaprire l'infinita tela di Penelope del quadro di regole (che per altro continua a non funzionare). Ma ora la ministra si è convinta: da una parte c'è il pressing (e la concorrenza) di Matteo Renzi che chiede come bandiera di Italia viva un mezzo centinaio di commissari rafforzati con pieni poteri per sbloccare 110 miliardi di risorse congelate (la presentazione del piano è venerdì prossimo), dal-

l'altra c'è la constatazione che le riforme (per esempio il nuovo regolamento degli appalti) non possono marciare nel senso auspicato della semplificazione e della velocizzazione senza qualche mirato intervento sul codice. Tanto più se si profila all'orizzonte un regolamento (ancora da sfolire e vidimare) che viaggia oltre i 300 articoli e che ha recepito al proprio interno tutto l'esistente, comprese le linee guida Anac da cui tutti dicono di voler uscire. E proprio questa potrebbe essere la prima norma del decreto legge in corso di costruzione: un chiarimento definitivo che le linee guida Anac non sono vincolanti per le amministrazioni pubbliche. Quanto ai commissari, De Micheli ha dimostrato concretamente in questi cinque mesi di non considerarli affatto risolutivi, almeno nella versione dello sblocca cantieri 1, visto che non ne ha praticamente nominati. Un chiarimento potrebbe arrivare su poteri, contabilità, risorse di queste figure straordinarie. Senza contare che oggi in pochi si accollerebbero l'onere di far marciare a forza un'opera pubblica senza un adeguato scudo che metta al riparo da responsabilità penali e contabili invasive. E qui non è escluso che si torni a parlare di una norma circolata a lungo in bozza ma che poi si è persa per strada, quella che esime da responsabili-

tà contabili il commissario o il Rup (responsabile unico del procedimento) che si siano attenuti a un parere espresso preventivamente dalla Corte dei conti (o anche dall'Anac).

Sempre nella sfera legislativa si sta pensando di intervenire per eliminare il limite generale del 40% al subappalto (condannato dalla corte di giustizia Ue) e lasciare libertà alle stazioni appaltanti di fissare il limite (una norma in questo senso è già stata inserita nel disegno di legge di delegazione europea).

Torna in campo anche l'obiettivo di qualificare e ridurre il numero delle stazioni appaltanti. De Micheli ne ha parlato pubblicamente a più riprese sostenendo che questo era e deve tornare a essere un obiettivo qualificante della riforma degli appalti. Al momento in Italia sono attive circa 36mila stazioni appaltanti. «Lo so - ha rilanciato De Micheli - che avremo resistenze da parte degli enti locali, ma questa cosa è necessaria, totalmente necessaria per accelerare le procedure». La riforma già prevede un decreto che dovrebbe classificare le amministrazioni in base alle loro capacità di gestire un appalto. Ma quel decreto attuativo è rimasto bloccato e non è escluso che anche qui, per arrivare a una vera qualificazione e selezione, sia necessario rivedere la norma primaria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Necessario correggere il decreto del Conte 1 che non ha funzionato. Regolamento pronto con oltre 130 articoli**



**Paola De Micheli.**

Torna in campo l'obiettivo di qualificare e ridurre il numero delle stazioni appaltanti. Per la ministra delle infrastrutture questo deve tornare a essere un obiettivo qualificante della riforma degli appalti





**Rilancio degli investimenti pubblici e privati.**  
Il governo scalda i motori per il pacchetto crescita