

## Rassegna del 21/02/2020

### ANCE VENETO

21/02/2020	Arena	9	A Progetto Fuoco, Ecohouse rilancia l'edilizia sostenibile	Lorandi Francesca	1
21/02/2020	Giornale di Vicenza	12	Edilizia, crescita da tre anni «Aiutare i progetti sostenibili»	...	3

### ASSOCIAZIONI ANCE

21/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Mose, sfida sui soldi «Per ora cantieri fermi» Spettro licenziamenti	Zorzi Alberto	5
21/02/2020	Gazzettino Venezia	2	Mose, soldi col contagocce - Mose, resta l'incertezza Le aziende non si fidano	Vittadello Raffaella	6
21/02/2020	Italia Oggi	32	Sicurezza prima della tragedia	...	8
21/02/2020	Nuova Venezia	19	Mose, nuovi fondi per i lavori già fatti Rizzo: «Se fosse vero sarebbe positivo»	Vitucci Alberto	10

### SCENARIO

21/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Dopo dieci anni di studio via libera al nuovo Ptrc	...	12
21/02/2020	Gazzettino	15	Produttività: Italia e Veneto indietro rispetto alla Francia	...	13
21/02/2020	Gazzettino	12	Mose senza pace la sfida infinita dei 3 commissari - Mose, la sfida infinita dei commissari	Scalzotto Davide	14
21/02/2020	Gazzettino	2	Autostrade, segnali di tregua - Conte apre a Benetton: «Se arriva un'offerta il governo la valuterà»	Gentili Alberto - Pirone Diodato	15
21/02/2020	Gazzettino	3	«Siamo pronti a trattare su pedaggi e investimenti»	Mancini Umberto	19
21/02/2020	Gazzettino Belluno	11	Edilizia circolare a Ricostruire: invitato anche il ministro	G.S.	21
21/02/2020	Gazzettino Padova	11	Lavoro, la formazione per prevenire gli infortuni	E.Fa.	22
21/02/2020	Gazzettino Venezia	13	Spa per lo stadio all dg di Actv è in fuorigioco»	...	23
21/02/2020	Gazzettino Venezia	13	«Chiarezza sulla bretella ferroviaria per Tesserà»	De Lazzari Mauro	24
21/02/2020	Gazzettino Venezia	2	E la trattativa sul futuro dei dipendenti renderà inutile il lavoro dei consulenti	r.vitt.	25
21/02/2020	Nuova Venezia	32	Casae sul Lusenzo, c'è la legge fine odissea per 200 famiglie	B.Anzoletti Elisabetta	26
21/02/2020	Nuova Venezia	26	Ciclabili metropolitane un accordo tra Comuni	L.B.	28
21/02/2020	Sole 24 Ore	15	Porto di Ravenna, due offerte per i lavori da 235 milioni	Ronchetti Natascia	29
21/02/2020	Sole 24 Ore	26	Ai fondi immobiliari negato bonus costruzioni	Busani Angelo	30
21/02/2020	Sole 24 Ore	26	Bonus facciate, il Mibact «corregge» le Entrate sulle zone	Fossati Saverio	31
21/02/2020	Sole 24 Ore	31	Opere bloccate per 62 miliardi Serve terapia d'urto sulle regole	Morino Marco	32
21/02/2020	Sole 24 Ore	6	La trattativa parte dallo sblocca cantieri	Em.Pa.	34
21/02/2020	Tribuna-Treviso	30	Piano anti-inondazioni lavori per 400 mila euro	E. F.	35

**VERONAFIERE.** All'interno della manifestazione, che chiuderà i battenti domani, 40 imprese. La nuova rete regionale

# A Progetto Fuoco, Ecohouse rilancia l'edilizia sostenibile

Il salone di materiali e tecnologie per l'efficienza energetica applicata agli edifici. Sono 3.200 le case in legno realizzate nel 2019

**Francesca Lorandi**

Informazione e tecnologie. Sono i due pilastri alla base dell'edilizia del futuro, quella sostenibile, caratterizzata da case smart, edifici intelligenti, geotermia, soluzioni eco-compatibili. Un mercato che avanza in modo costante, in controtendenza rispetto all'industria delle costruzioni che ancora arranca.

Lo dimostra lo spazio dedicato a questo tema all'interno di Progetto Fuoco, la manifestazione punto di riferimento internazionale per gli impianti e le attrezzature per la produzione di calore ed energia dalla combustione della legna, che chiude domani a Veronafiere. Per la prima volta Progetto Fuoco ospita EcoHouse, il salone dedicato a materiali e tecnologie per l'efficienza energetica applicata agli edifici: un intero padiglione, l'1, nel quale oltre quaranta imprese espongono soluzioni che spaziando dai più innovativi sistemi di riscaldamento e condizionamento alla building automation alla domotica, e poi tecnologie di illuminazione, materiali isolanti performanti, fino agli infissi e alla componentistica più efficiente.

Un'idea dello sviluppo che sta vivendo questo settore la danno i numeri del Quarto Rapporto case ed edifici in legno di FederlegnoArreda,

per quanto parziali perché relativi alle sole associate: la produzione residenziale ha segnato nell'ultimo anno una crescita del 14%, per un valore complessivo di 571 milioni di euro, e del 23% quella non residenziale che sale a quota 153 milioni: numeri che si traducono in 3.200 abitazioni in legno realizzate, pari al 7,1% del totale delle nuove case costruite, e in 276 edifici non residenziali.

Nel corso dell'anno è cresciuto anche l'export italiano di case in legno: con un incremento del 28% ha sfiorato i 50 milioni di euro di fatturato. Le destinazioni principali sono state la Germania, la Svizzera, la Croazia, la Norvegia e l'Algeria, a dimostrazione della capacità di penetrazione del prodotto nazionale non solo in Paesi che vantano una lunga tradizione nella bioedilizia in legno.

L'altro filone che caratterizza Ecohouse è quello dell'efficienza energetica negli impianti e nelle costruzioni: «Il nostro patrimonio edilizio oggi è un colabrodo dal punto di vista energetico», spiega Francesco Ferrante, vicepresidente del Coordinamento Free, Fonti rinnovabili ed efficienza energetica, partner tecnico della manifestazione. «Agendo prima sulla struttura e poi attraverso i nuovi strumenti tecnologici che permettono di gestire e controllare meglio gli apparec-

chi», aggiunge Ferrante, «possiamo avviare azioni a favore dell'ambiente, ridurre le emissioni, utilizzare fonti rinnovabili, costruendo un'economia nuova, facendo innovazione e stimolando l'occupazione».

Va in questa direzione la nuova rete innovativa regionale Venetian Green Building Cluster, creata nel 2018 e presentata lo scorso anno, nata «per supportare l'innovazione nell'ambito dell'edilizia sostenibile, nel rispetto degli obiettivi strategici del Veneto concordati con l'Ue», spiega Mauro Roglieri, coordinatore della Rir, della quale fanno parte un centinaio di aziende venete, oltre ad associazioni come **Ance Veneto**, Anaci, Confartigianato Imprese Veneto e Fondazione Univeneto.

«Serve però una strategia coerente di fondo», aggiunge Roglieri, «che da una parte spinga le aziende ad adottare meccanismi virtuosi e, dall'altra, che riesca a stimolare il mercato, informando i cittadini dei vantaggi dell'edilizia sostenibile, indirizzando così la domanda.

La politica deve cogliere il messaggio che arriva da questo settore e trasformarlo in opportunità. Per incentivare la ristrutturazione e l'ammmodernamento energetico», conclude Roglieri, «serve un forte sostegno da parte delle istituzioni». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il convegno

# Costruire con qualità per il comfort

Qualità, salubrità, comfort e benessere delle persone e dell'ambiente sono i nuovi asset su cui puntare sia nell'edilizia residenziale che nell'urbanistica, e richiedono un approccio governato da processi di ottimizzazione ed efficientamento. È il tema del convegno del progetto «Cq - Costruire in Qualità», in programma oggi alle 14 nella sala Green, padiglione 1 di Veronafiere. «Gestire il cambiamento. Spunti teatrali per il cantiere», questo il titolo, è promosso da Ance e Ordini e

Collegi Professionali (Architetti, Ingegneri, Geometri e Periti Industriali) di Verona, e vedrà riuniti gli attori della filiera edile per dialogare sulle opportunità di sviluppo a partire da un'analisi delle nuove tendenze di mercato e dei modelli del costruire. A moderare l'incontro, aperto al pubblico, Giuseppe Mosconi, coordinatore del Progetto Cq; introdurrà il comico Diego Parassole, specialista di formazione aziendale, che spiegherà come affrontare il cambiamento, fornendo gli strumenti per gestire mutazioni ed evoluzioni in modo costruttivo. Poi gli esperti Cq Raffaele Berto, professionista e Massimo Tadiello, imprenditore associato ad Ance Verona, con il loro percorso di cambiamento ed evoluzione professionale. **F.L.**



A Progetto Fuoco le case in legno di Ecohouse per l'edilizia sostenibile

**VERONAFIERE.** Per "EcoHouse" l'analisi della Rete innovativa "Venetian green building cluster"

# Edilizia, crescita da tre anni «Aiutare i progetti sostenibili»

Veneto: Ance segnala un +6-7% sia per i salari che per le ore lavorate

VERONA

«Chi sarà chiamato a guidare il Veneto per i prossimi 5 anni dovrà avere coraggio e lungimiranza e mettere in campo politiche chiare e strumenti innovativi efficaci sia per il tessuto imprenditoriale che per il benessere della cittadinanza. E dovrà farlo tenendo presente che le sfide che ci attendono non possono prescindere da scelte di economia e di edilizia sostenibili». Lo dichiara il presidente della Rir-rete innovativa regionale VeGbc (Venetian green building cluster), l'industriale Giovanni Salmistrari, al convegno "Nuove opportunità per la filiera delle costruzioni nel segno della sostenibilità e dell'innovazione" a Veronafiere per "EcoHouse".

**I DATI.** Gli investimenti del settore, secondo il Centro studi dell'Ance (Salmistrari guida quella veneziana), registrano nel 2019 il 2,3% in più rispetto all'anno precedente. E va sottolineato che si tratta di una crescita costante dal 2017. «Ma, nel guardare il futuro - aggiunge il presidente della rete Salmistrari - dobbiamo anche essere realisti, non sottovalutando l'ammassarsi di nubi fosche a livello internazionale, alle quali si sommano fenomeni inattesi come l'epidemia in atto in Cina, che sta cambiando profondamente lo scenario economico mondiale. Ed è pericoloso per il Veneto la cui economia si regge in gran parte sull'export». Nonostante le preoccupazioni, il settore edile manifesta anche in Veneto segnali incoraggianti. Secondo l'Osservatorio nazionale delle Casse edili a livello veneto tra ottobre 2018 e ottobre 2019 si è registrata una crescita della massa salari del 7% e delle ore lavorate rispetto a un anno prima (+6,5%). In particolare le ore lavorate tra

settembre e ottobre del 2018 sono state 49,6 milioni ma sono salite a 52,8 milioni nello stesso periodo 2019 (+6,5%). In questo bimestre si registra un dato simile nella città metropolitana di Venezia: 6,4 milioni di ore lavorate nel 2018 e 6,9 a settembre e ottobre del 2019 (+7,56%).

**NUOVA EDILIZIA.** Si registra anche una crescita del 5,4% degli operai attivi. «Nella regione, inoltre, la crescita degli investimenti in costruzioni nel 2019 è stimata intorno al 2,8%»: oltre alla costante crescita della riqualificazione c'è un +4% di nuova edilizia residenziale Salgono anche gli investimenti nel non residenziale privato (+3,8%) e del settore pubblico (+2,5%). La ripresa, secondo Salmistrari, «non può prescindere dal praticare un'edilizia sempre più sostenibile e da una capacità di lettura delle esigenze dei territori del Veneto dove cresce la domanda abitativa. Un fattore che deriva dalle nuove opportunità di lavoro di importanti aziende multinazionali che investono in quest'area soprattutto nel campo di logistica e servizi». La rete mira a creare le condizioni perché siano le aziende del territorio a dare le risposte alle rinnovate domande di pubblico e privato. «Stiamo mettendo attorno al tavolo le eccellenze del nostro mondo imprenditoriale e universitario e proponendo temi su cui vi sono ampi margini di mercato in termini di prodotti e servizi innovativi per favorire il rapporto tra la domanda e l'offerta», sottolinea il vicepresidente della Rir VeGbc Mauro Roglieri: «Ci impegneremo a mettere a disposizione una filiera competente per un piano straordinario di riqualificazione del patrimonio esistente che punti alla sostenibilità e all'innovazione». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Le stime della Rir sull'andamento degli investimenti edili in Veneto

# Mose, sfida sui soldi

## «Per ora cantieri fermi»

### Spettro licenziamenti

Attesa per lo sblocco dei fondi. Il «giallo» Nunziata

#### Le dighe mobili

**VENEZIA** Finché i soldi non arrivano in cassa, le imprese non prenderanno servizio. I commissari del Consorzio Venezia Nuova, o perlomeno i due «storici» Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, sarebbero prudenti. Le imprese invece «aprono». «Se lo sblocco corrispondesse al vero e si concretizzasse rapidamente sarebbe un atto positivo - hanno scritto in serata i sei rappresentanti legali delle Pmi al lavoro nei cantieri del Mose - Non potremmo che registrare positivamente quanto messo in campo dalle autorità competenti». Tutto è successo mercoledì: al mattino il comitato consultivo del Cvn si era chiuso con l'ennesima «fumata nera» sui soldi e una lettera di Devis Rizzo, Massimo Paganelli, Renzo Rossi, Giovanni Salmistrari, Giacomo Calzolari e Luigi Chiappini per confermare lo stop ai cantieri dall'1 marzo; nel pomeriggio è arrivata la firma da parte del provveditore reggente Cinzia Zinconè - d'accordo con il «supercommissario» Elisabetta Spitz - a un provvedimento che sblocca dei fondi (una ventina di milioni, per ora, ma potranno salire), svincolandoli dal meccanismo degli stati di avanza-

mento lavori. «Ma questo non significa che non ci sarà la massima attenzione sulla modalità di spesa dei fondi», sottolinea però Zinconè.

La comunicazione ufficiale, veicolata dallo staff di Spitz, non è però passata inosservata. Intanto per la precisazione che i soldi saranno «destinati alle imprese», quasi ad arginare la possibilità di usi per coprire i costi della «struttura» del Cvn o altre spese come le tasse. Poi perché tale assicurazione è nata da un incontro a Roma tra Spitz e il terzo commissario Vincenzo Nunziata, nominato a novembre. Al Consorzio più di qualcuno ha infatti notato come Nun-

ziata si sia spesso messo in contrapposizione con gli altri due. Tanto che ieri è circolata anche l'ipotesi di una lettera di dimissioni presentata alla Prefettura di Roma, da cui dipende la nomina. L'altra voce è che l'accelerazione sullo sblocco sia arrivata da un «ri-

chiamo» alla stessa Spitz del ministro delle Infra-

strutture Paola De Micheli, infastidita dal clamore della protesta delle imprese.

Intanto però le casse del Consorzio Venezia Nuova sono allo stremo. Si parla di non più di un milione di liquidità nei conti correnti e si fa avanti lo spettro della cassa integrazione e addirittura della mobilità e dunque di licenziamenti tra i «cugini» di Thetis. La prossima settimana sono previsti degli incontri con i sindacati da parte sia dei commissari che di Spitz. Il problema è che il Cvn, tra stipendi, bollette e consulenze, costa circa 18 milioni di euro l'anno, cifra che non è più coperta dall'«aggio» del 12 per cento, che l'anno scorso ha fruttato solo 3 milioni e mezzo. Le convenzioni tra Provveditorato e Consorzio prevedono che con la fase di avviamento si cambi regime, con rimborsi privi di aggio, ma allo stato vige un sistema misto. Il paradosso è che dai conti risultano disponibili tutti i soldi «a finire», 700 milioni: 58 per terminare gli impianti, 240 di residui non usati l'anno scorso e rientrare nelle casse di Roma e infine i 413 di interessi risparmiati. Ma che dovranno diventare cassa.

**Alberto Zorzi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Mose, soldi col contagocce

► Il Provveditore Zincone: «Pagheremo le fatture caso per caso, ma vogliamo che l'opera non si fermi»

I soldi ci sono, stornati da altro capitolo di spesa del Provveditorato alle Opere pubbliche. Ma per erogare i pagamenti dovranno essere d'accordo in tre: super-commissario, commissari del Consorzio e Provveditorato. Se i rappresentanti delle ditte hanno accolto con favore la notizia dello sblocco dei fondi, dall'altro

► Incertezza sugli importi, le aziende non si fidano Salmistrari (Ance): «Non ci bastano le promesse»

aspettano un segnale concreto, che si chiama versamento in cassa. Solo allora desisteranno dal proposito di bloccare i cantieri anticipato nei mesi scorsi. Intanto è stato messo a punto un protocollo per effettuare l'analisi dei pagamenti. Salmistrari (Ance): «Non ci bastano le promesse»

Vittadello a pagina II

## Salvaguardia: laguna e canali Mose, resta l'incertezza Le aziende non si fidano

► Il pagamento delle fatture alle imprese dovrà passare da un accordo a tre tra Provveditorato, Spitz e commissari. I soldi da una complessa partita di giro

**RESTA LA MINACCIA  
DI BLOCCARE  
I TEST FUTURI  
SALMISTRARI (ANCE):  
«BENE LE PROMESSE  
MA VOGLIAMO I FONDI»**

### LA GRANDE OPERA

VENEZIA Da un lato c'è un decreto firmato dal Provveditorato alle Opere pubbliche che permette lo spostamento di un certo flusso di risorse inizialmente destinate a una partita di interventi (considerati ora meno urgenti), al pagamento delle ditte che hanno effettuato lavori. Dall'altro ci sono le ditte che aderiscono a Kostruttiva, che prima di abbandonare del tutto le velleità di blocco dei cantieri ipotizzato nei mesi scorsi, chiedono un segnale concreto, pur registrando positivamente la notizia dello sblocco dei fondi. E il segnale concreto si traduce "versamento in cassa".

### INCERTEZZA

È ancora tutto da scrivere, però. L'ultimo capitolo della storia

del Mose e la contabilità finale assume dei connotati inediti, perché trattandosi di un'opera unica al mondo è difficile anche stabilire un parametro con cui procedere. Dunque il clima resta incerto, nonostante sia certa la destinazione di nuove risorse fresche. «A volte ci sono interventi che non è chiaro chi deve pagare - spiega il Provveditore Cinzia Zincone - altrimenti gli amministratori sono esposti al rischio di danno erariale, nel caso in cui si accertasse che il lavoro non era fatto a regola d'arte». E quindi è richiesta una flessibilità che non sempre i dettami della contabilità pubblica contemplano, a differenza del privato che ha un tempo di reazione molto diverso. «Capisco la posizione delle imprese - sottolinea ancora Zincone - ovvio che puntano a sistemare la cassa. D'ora in poi dovremo valutare caso per caso quello che andremo a pagare, e dovremo farlo di concerto con il commissario Spitz e i commissari del Consorzio Venezia Nuova». Dunque dovranno essere superati anche i precedenti conflitti tra Provveditorato e Consorzio, pro-

prio in vista della dirittura d'arrivo. Insieme al commissario Elisabetta Spitz, infatti, è stato messo a punto un protocollo in base al quale saranno valutate le richieste che di volta in volta arriveranno. E in alcuni casi le decisioni dovranno essere assunte con una maggior flessibilità rispetto al passato, secondo criteri di buon senso. Perché si possono presentare delle situazioni nuove: finora i pagamenti erano sulla base dello stato di avanzamento lavori, ora a volte ci sono delle procedure a rimborso. E quindi bisogna adeguarsi caso per caso.

### LE DITTE

Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva, e Giovanni Salmistrari, presidente dell'Associazione Co-



struttori edili, tra loro sono sulla stessa linea. «Non c'è motivo di dubitare di quanto sia stato annunciato sullo sblocco dei fondi - dice Rizzo - ma ufficialmente non ci è stato ancora comunicato nulla. Per cui registriamo positivamente il segnale e attendiamo la fase successiva». «Perché gli imprenditori non possono accontentarsi di promesse - gli fa eco Salmistrari - alla fine del mese servono i soldi per pagare gli operai. Ovvio che se i soldi arrivano non avremo più motivo di protestare, ma servono garan-

zie, anche per il futuro». Intanto la prossima sarà una settimana cruciale: il 26 è previsto il comitato tecnico amministrativo in cui approderanno molti progetti importanti per il futuro della grande opera, il 27 il nuovo sollevamento dell'intera schiera di barriere mobili a San Nicolò, per la prima volta in condizioni di marea normale, il 28 l'incontro dal Prefetto per un aggiornamento della cabina di regia. Infine il 3 marzo il Comitato.

**Raffaella Vittadello**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**CANTIERI** Sopra, lavoratori al Mose: le imprese hanno minacciato di bloccare i test se non verranno pagate. Sotto, Elisabetta Spitz e Cinzia Zincone



*L'appello del presidente Cni durante il convegno tenutosi lo scorso 14 febbraio a Salerno*

# Sicurezza prima della tragedia

## Zambrano: parlare delle emergenze in tempi di pace

«**È** in tempo di pace che bisogna parlare delle emergenze». Con questo invito a non attendere sempre le tragedie per affrontare il delicato tema della sicurezza Armando Zambrano, presidente del Cni, ha dato il via al convegno «Il paese in sicurezza. Le istituzioni e le professioni», tenutosi lo scorso 14 febbraio a Salerno ed organizzato dallo stesso Cni con l'Ordine degli ingegneri della provincia di Salerno.

La sicurezza e gli interventi di mitigazione del rischio, in tutte le sue forme, rappresentano un tema strategico nel più complesso scenario delle politiche di sviluppo e gestione del paese. Gli interventi per la prevenzione del rischio dipendono sempre più da strutture e reti in cui operano i professionisti dell'area tecnica per i quali la «manutenzione delle competenze» in tale ambito assume ormai particolare rilievo. Per approfondire questi temi, il Consiglio nazionale ingegneri ha organizzato il convegno che si è posto l'obiettivo di fare il punto sui percorsi formativi, sulle politiche e sugli strumenti che hanno un impatto diretto in materia di protezione e mitigazione del rischio. Il vasto sistema composto dagli Ordini degli Ingegneri, naturalmente, deve essere in grado di accompagnare, con servizi a sostegno dei propri iscritti, questa continua evoluzione del percorso professionale, in molteplici ambiti, incluso quello della gestione della sicurezza e delle situazioni di emergenza. Per tali motivi la sessione pomeridiana dell'evento è stata dedicata a un insieme di iniziative e di servizi messi in campo dal Cni in collaborazione con altre strutture e istituzioni. I lavori sono cominciati con la serie dei saluti istituzionali di Vincenzo Napoli (sindaco di Salerno), Francesco Russo (prefetto di Salerno), Rosa D'Eliseo (capo dei Vigili del fuoco di Salerno), Michele Brigante (presidente

Ordine ingegneri Salerno) e Vincenzo Russo (presidente Ance Aies Salerno). A seguire Gianluca Semprini, giornalista Rai, ha animato la prima tavola rotonda della giornata dal titolo «Mitigazione dei rischi e gestione delle emergenze». Fabrizio Curcio (Capo dipartimento Casa Italia) ha indicato come la mission di Casa Italia sia chiara: indirizzo e coordinamento delle strutture a valle della Protezione civile. Non bisogna limitarsi – ha detto – alle opere immediatamente cantierabili, ma occorre porsi il problema della prospettiva, di come fare progettazione, di cosa si può fare per costruire e di come farlo in sicurezza. «Dobbiamo rimettere assieme tutto quello che è stato fatto nel passato: istituzioni, professioni, costruttori, sul piano della sicurezza sismica. Entro dieci anni dobbiamo fare le analisi del sangue alle nostre abitazioni. Sisma bonus? Non va paragonato ad altre misure come l'Eco bonus, perché i benefici non sono immediatamente visibili. Non dobbiamo abdicare dal Sisma bonus, al contrario va reso stabile». Queste le sue parole. Mauro Dolce (consulente dipartimento Protezione civile) ha fornito alcune cifre significative. 3.800 su 8 mila i comuni italiani su cui è stata effettuata la microzonazione sismica, a partire dalle zone più a rischio. Sono 1.200 gli edifici pubblici in cui sono stati fatti interventi per mitigare il rischio sismico. Si è operato anche su edilizia privata: 4 mila interventi previsti, di cui metà completati. Fabio Crocco (direttore Agenzia nazionale sicurezza stradale e ferroviaria) ha sottolineato come gli Interventi normativi di razionalizzazione e semplificazione, uniti ai dati che stiamo raccogliendo tecnici, possono dare garanzie di minor rischio per i cittadini. Massimo Sessa (presidente Consiglio superiore lavori pubblici) si è soffermato sulle Linee guida per l'analisi dello stato dei ponti. Ha poi aggiunto: «Esiste uno sfa-

mento tra sistema amministrativo e corpo tecnico. In Italia abbiamo eccellenze tecniche, dobbiamo fare una riflessione seria sulla riorganizzazione di un sistema tecnico del paese che sia veramente efficiente». A seguire Piergiacomo Cancellieri (direttore del Corpo nazionale dei vigili del fuoco) ha presentato una relazione sul codice prevenzione incendi. Nel dibattito è intervenuto anche Armando Zambrano che ha sottolineato la necessità di un patto per arrivare alla semplificazione delle normative. Inoltre ha fatto notare che la presenza dei tecnici nella pubblica amministrazione è determinante ma purtroppo ce ne sono sempre meno. La mattinata di lavoro è stata completata dalla relazione dello stesso Zambrano che ha proposto una riflessione sull'evoluzione delle professioni tecniche negli ultimi otto anni e la risposta ai mutamenti messa in atto dal Cni. Questa, in particolare, si basa sull'estensione e lo sviluppo dei servizi offerti agli iscritti, quali la formazione e i progetti CertIng e WorkIng, realizzati attraverso il potenziamento della Fondazione Cni. Zambrano, poi, ha ricordato la recente costituzione della Struttura tecnica nazionale che agirà da supporto alla Protezione civile e alla quale parteciperanno, oltre agli ingegneri, anche architetti, geometri e geologi. «Avevamo già delle convenzioni con la Protezione civile», ha detto Zambrano, «e in occasione dell'ultimo terremoto in Italia centrale abbiamo messo a disposizione tremila tecnici qualificati per la verifica della staticità degli edifici colpiti dal sisma. Stavolta ci siamo messi assieme ad altre professioni in modo da essere più tempestivi e maggiormente organizzati, al fine di offrire un supporto immediato in caso di necessità. Consideriamo questo un passo fondamentale verso la realizzazione di quella sussidiarietà che le professioni portano avanti nei confronti dello stato e



dei cittadini». I lavori del pomeriggio hanno preso avvio con due interventi relativi al nuovo regolamento dei Ll.pp. Edoardo Bianchi (vicepresidente Ance) si è soffermato sulla parte lavori, sottolineando come i due terzi del tempo che serve per realizzare un'opera si perde in passaggi che non riguardano i lavori. Michele Lapenna (consigliere tesoriere Cni), invece, si è soffermato sulla parte servizi. Lapenna ha illustrato gli obiettivi da raggiungere nel nuovo quadro normativo, tra cui la semplificazione normativa, la centralità della progettazione e riduzioni degli appalti integrati, favorire l'affidamento dei servizi all'esterno della Pa, aprire il mercato, in gran parte nelle mani dei grandi gruppi.

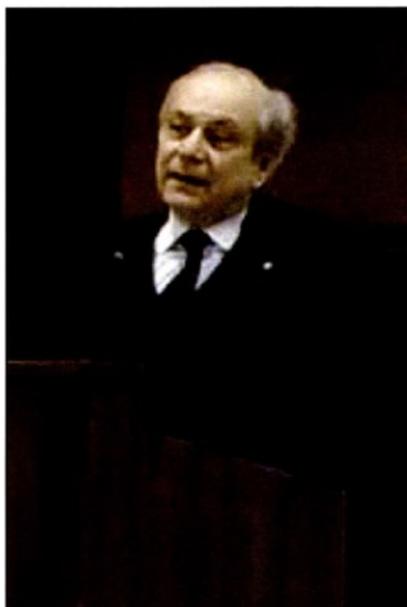
Egidio Comodo (presidente Fondazione Inarcassa) ha

ricordato la seconda giornata della prevenzione sismica, illustrandone i dati e le risultanze, e si è soffermato sugli incentivi per il sisma bonus e l'ecobonus. Michele Brigante (presidente Ordine ingegneri Salerno) ha approfondito il tema del monitoraggio delle infrastrutture, partendo dalla constatazione che all'inizio di questa attività i dati disponibili sono ben pochi. A Brigante hanno fatto seguito i saluti di Francesco Peduto (presidente Ordine geologi) e l'intervento di Massimiliano Salvemini (esperto M3S Spa) che ha illustrato alcuni strumenti per il monitoraggio delle infrastrutture.

Nicola Colacino (consulente della Fondazione Cni) ha affrontato il sentito tema dell'equo compenso e delle tariffe professionali. An-

gelo Valsecchi (consigliere segretario Cni), invece, ha illustrato i termini della polizza professionale collettiva ad adesione volontaria, uno degli elementi maggiormente qualificanti dell'offerta di servizi agli iscritti all'Ordine. Edoardo Cosenza (presidente Ordine ingegneri Napoli) si è soffermato sul tema delle normazioni volontarie e normativa prescrittiva. I lavori sono stati chiusi dalle conclusioni di Fulvio Bonavitacola (vice presidente regione Campania) che ha portato anche i saluti del presidente Vincenzo De Luca. Bonavitacola si è interrogato sullo stato generale del paese, evidentemente non buono, e la palude normativa.

© Riproduzione riservata



Sopra, Armando Zambrano.  
A destra, Gianluca Semprini e un momento dei lavori del convegno



# Mose, nuovi fondi per i lavori già fatti Rizzo: «Se fosse vero sarebbe positivo»

Prime caute aperture delle imprese del Consorzio. Ieri lunga trattativa con l'inviato della commissaria Elisabetta Spitz

**Alberto Vitucci**

«Se fosse vero e si concretizzasse rapidamente sarebbe un atto positivo volto a risolvere le problematiche che in questi mesi hanno rallentato il corso dei lavori. Le imprese commentano con prudenza la promessa della commissaria Elisabetta Spitz. Poche ore dopo l'annuncio del blocco dei lavori del Mose, della manutenzione e dei test di sollevamento, è arrivato da Roma un invito a ricucire. «L'unico modo», avevano avvisato le imprese, «è avere i soldi dei lavori già fatti, per garantire lo stipendio ai nostri operai». I soldi ancora non sono in cassa. Ma l'impegno ieri è stato ribadito. Spitz ha incaricato il commissario Vincenzo Nunziata, ultimo arrivato tra gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova. Nelle ultime ore aveva annunciato le sue dimissioni da commissario. Intanto lavora per la Spitz. Una lunga telefo-

nata con Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva e portavoce delle imprese. E alla fine l'annuncio di una tregua. Destinata a rompersi se nelle prossime ore alla promessa non faranno seguito i pagamenti.

Sul piatto ci sono i lavori già fatti e non pagati, per il valore di qualche milione di euro. Ma anche i contratti già firmati per gli interventi di restauro previsti all'Arsenale e in laguna nell'ambito del Piano Europa. Opere «compensative» disposte dopo la procedura di infrazione avviata dalla Ue per i cantieri del Mose in laguna. «Anche su quel fronte vorremmo rassicurazioni», dice Giovanni Salmistrari, presidente dell'Ance, l'associazione dei costruttori edili veneziani, «non può passare il principio che i contratti firmati diventino carta straccia». Anche qui il problema è quello dei finanziamenti. Duecento milioni di euro quelli necessari per i test e gli impianti programmati nel 2020. A cui si

devono aggiungere i soldi necessari per l'avviamento del Mose (cento milioni) e per la riparazione delle criticità rimaste (altri 100). Poi i fondi per gli altri interventi in laguna e all'Arsenale, i 30 milioni per finanziare il progetto per la messa all'asciutto di piazza San Marco. Il totale supera anche la soglia dei 413 milioni che il Provveditorato attende come «resti dei mutui degli anni precedenti». Quando il Consorzio ricorreva alle banche (la Bei e altre) e lo Stato pagava gli interessi. Procedura che adesso potrebbe essere reintrodotta, dal momento che il Consorzio ha chiesto alle banche prestiti per almeno 80 milioni.

Intanto la trattativa si è aperta. Con molta prudenza da parte delle aziende. Il 28 febbraio è convocato il Tavolo di coordinamento in Prefettura, il 3 marzo il Comitato e la prova del sollevamento delle paratoie alla bocca di Lido. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I COMMENTI

### La cautela delle imprese «Niente trionfalismi»

Sopra, Elisabetta Spitz (a destra) e Cinzia Zincone. Accanto, Devis Rizzo di Kostruttiva e Giovanni Salmistrari presidente Ance e costruttore.





**In commissione Urbanistica**

## Dopo dieci anni di studio via libera al nuovo Ptrc

**VENEZIA** Via libera in commissione Urbanistica al nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) il «Piano dei piani» a cui devono adeguarsi tutti gli strumenti urbanistici. A distanza di quasi 30 anni dall'ultima edizione, datata 1992, e dopo più di dieci anni di studio, ora passa al vaglio del consiglio. «Il Piano ha nelle città, "Motore del futuro", la sua centralità e dedica una particolare attenzione alla montagna» spiega il presidente della commissione Francesco Calzavara. Critico invece il Pd: «Dieci anni di discussioni per un Piano che non tutela il paesaggio del Veneto».



# Produttività: Italia e Veneto indietro rispetto alla Francia

**CONFAPI**

**PADOVA** Un Veneto produce 2mila euro di più che nel resto d'Italia ma 10mila in meno di un francese Padova. E questo nonostante la media delle ore lavorate sia superiore a quella degli altri principali Stati dell'Unione Europea.

Secondo un'indagine di Confapi Padova, un lavoratore italiano produce in media 62.438 euro di ricchezza l'anno, contro i 68.904 di un tedesco e i 74.169 di un francese. In Veneto va meglio rispetto al dato nazionale, con una media di 64.641 euro di valore aggiunto a lavoratore, ma si rimane ancora lontani da quelli che dovrebbero essere i principali competitor. Fabbrica Padova centro studi di Confapi, ha analizzato la produttività del lavoro anche alla luce del drastico calo nella produzione industriale. Il minore valore aggiunto prodotto in Italia si associa a un maggior numero di ore lavorate: nel 2018 ogni occupato ha lavorato in media 1.723 ore, contro le 1.701 della Spagna, le 1.520 della Francia e le 1.363 della Germania. «Se l'economia italiana è stagnante ormai da diversi anni è proprio per la bassa produttività. E dietro ci sono cause come gli scarsi investimenti tecnologici o l'inefficienza del settore pubblico e un mercato del lavoro troppo tutelato, che impongono di attuare riforme per aumentare la competitività», osserva Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il caso**

**Mose senza pace  
la sfida infinita  
dei 3 commissari**

**Davide Scalzotto**

**I**l Consorzio Venezia Nuova continua ad essere il porto delle nebbie. L'opera del super-commissario Elisabetta Spitz, appena cominciata, si preannuncia lunga e faticosa. Tanto impegno e costanza servono per finire e far funzionare il Mose, quanto mano ferma, barra a dritta e chiarezza servono per gestire i rapporti all'interno del Cvn. Dove le cose (...)

**Mose, la sfida infinita dei commissari**

► Ancora tensioni al vertice del Consorzio Venezia Nuova, ►L'asse tra i "vecchi" Fiengo e Ossola per difendere le proprie le voci (smentite) dell'addio del "nuovo" Vincenzo Nunziata posizioni. Interrogazione parlamentare su 5 anni di consulenze

**CONTINUA  
IL GIOCO DI POTERI  
NELL'OPERA  
DELLO SCANDALO  
MENTRE SPITZ  
HA FRETTA DI FINIRE  
GRANDI OPERE**

**VENEZIA** Il Consorzio Venezia Nuova continua ad essere il porto delle nebbie. L'opera del super-commissario Elisabetta Spitz, appena cominciata, si preannuncia lunga e faticosa. Tanto impegno e costanza servono per finire e far funzionare il Mose, quanto mano ferma, barra a dritta e chiarezza servono per gestire i rapporti all'interno del Cvn. Dove le cose, al momento, non sembrano cambiate poi molto rispetto al passato. Parliamo di rapporti tra commissari, tra personalità e poteri. Un "pool" di stimati professionisti di provata formazione che, non si sa come mai, non appena entrano in quel porto delle nebbie sembrano perdere di vista la

rotta: vale a dire finire il Mose e gestire al meglio il Consorzio. L'arrivo di Vincenzo Nunziata a integrare il terzetto di commissari, dopo le dimissioni "illo tempore" di Luigi Magistro, doveva dare, assieme alla nomina ministeriale di Elisabetta Spitz, un'accelerazione decisiva.

**SCHIERAMENTI**

Invece si ripropone un film già visto. Perché la nomina di Nunziata ha rinsaldato l'asse tra gli altri due commissari, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, divisi finora sul modo di gestire il Cvn: Ossola più concentrato sull'opera alle bocche di porto, Fiengo più attento al "sistema Mose" e ai rapporti con le aziende. Così se quando si è in due una discussione con vedute divergenti può portare a uno stallo se nessuno dei due cede, quando si è in tre c'è una maggioranza da formare. Nunziata, come Spitz, vuole fare presto. Ma ciascuno degli altri due teme di perdere peso e potere. Così va a finire che le divergenze si mettono da parte e da separati in casa si diventa alleati

contro un "pericolo" comune. Raccontano al Cvn, a mo' di facezia, che Nunziata viaggi sempre da solo, separato dagli altri due.

Fatto sta che sempre dal Cvn c'è chi si premura di far trapelare la notizia che Nunziata vorrebbe dimettersi, guarda caso come Magistro. Lui nega, smentisce con i fatti: tant'è che, pure influenzato, a Roma l'altro ieri ha incontrato Elisabetta Spitz per discutere dei soldi da dare alle imprese che minacciamo il blocco del Mose. Nunziata, insomma, ha tutta la volontà di restare. E la Spitz di andare fino in fondo. Il super-commissario, tra l'altro, ha promesso di dare una risposta in tempi rapidi al deputato Pd Nicola Pellicani, che ha chiesto di conoscere le consulenze del Consorzio degli ultimi 5 anni, per vedere come siano stati spesi i soldi. Spitz ha ordinato ai commissari di darle quanto prima il prospetto, con una certa urgenza, per rendere pubblici quei dati. E per provare a dipanare un po' quel groviglio ingarbugliato, forse anche da troppi commissari.

**Davide Scalzotto**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**COMMISSARIO Vincenzo Nunziata**

# Autostrade, segnali di tregua

► Conte apre ai Benetton: «Se c'è una proposta l'esecutivo la valuterà». Resta l'ipotesi revoca ► L'ad di Atlantia, Bertazzo: «Noi consapevoli degli errori. Pedaggi e investimenti: trattiamo»

Colpo di scena nella vicenda della revoca o meno della concessione ad Autostrade dopo che il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha aperto ad una soluzione finora inedita passando la palla ai Benetton, che attraverso la holding Atlantia controllano Autostrade. «Il governo sta conducendo la procedura di revoca ed è interesse della controparte fare una proposta transattiva che il governo avrebbe il dovere di valutare», ha detto il premier, sottolineando che «se fosse una proposta che offre la possibilità di tutelare l'interesse pubblico più della revoca, abbiamo il do-

vere di considerarla». Immediata la risposta del gruppo di Ponzano Veneto. L'impasse legato all'approvazione del decreto Milleproroghe e ai segnali di un negoziato, oramai sull'orlo del naufragio, non è certamente disolta ma qualche spiraglio sembra aprirsi. «Siamo disponibili a proseguire il dialogo con il Governo per condividere un progetto di ammodernamento e sviluppo nell'interesse del Paese - dice Carlo Bertazzo, ad di Atlantia - e siamo consapevoli degli errori commessi».

**Gentili, Mancini e Nicotra**  
alle pagine 2 e 3



## Il nodo Autostrade

# Conte apre a Benetton: «Se arriva un'offerta il governo la valuterà»

► Il premier aspetta che Aspi si faccia avanti ► Renzi avverte: «Occhio al populismo ma tiene ben ferma la minaccia della revoca c'è il rischio che a pagare sia lo Stato»

**L'ESECUTIVO HA L'ARMA DEL MILLEPROROGHE CHE PUÒ TAGLIARE GLI INDENNIZZI E TRASFERIRE LA RETE ALL'ANAS IL CASO**

ROMA Colpo di scena nella vicenda della revoca o meno della concessione ad Autostrade dopo che il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha aperto ad una so-

luzione finora inedita passando la palla ai Benetton, che attraverso la holding Atlantia controllano Autostrade.

«Il governo sta conducendo la procedura di revoca ed è interesse della controparte fare una proposta transattiva che il governo avrebbe il dovere di valutare», ha detto il premier da Bruxelles, a margine del Consiglio straordinario Ue sul nuovo budget europeo, sottolineando che «se fosse una proposta che offre la possibilità di tutelare l'interesse pubblico più della revoca, abbiamo il

dovere di considerarla». Conte ha voluto comunque precisare: «Non si dica che il governo vuole transigere o sta facendo una proposta o controproposta».



Le parole più concilianti del premier pronunciate nel pomeriggio, a mercati finanziari aperti, hanno avuto l'immediato effetto di risollevarle le sorti di Atlantia in Borsa. Il titolo, che fino a quel punto perdeva circa il 3,5%, scivolando sotto la soglia dei 22 euro proprio sull'ipotesi della revoca ad Aspi, ha poi ripreso quota per chiudere la seduta a -2,7% e tornando sui 22 euro per azione.

**I QUATTRO NODI**

Ma che tipo di proposta potrebbe fare Autostrade per "convincere" il governo a deviare dalla strada della revoca? I punti sono tre. Primo: un forte aumento degli investimenti e della qualità della manutenzione. Secondo: una diminuzione dei pedaggi e la revisione del meccanismo del loro calcolo. Terzo: sul tavolo c'è anche la revoca parziale della Concessione nell'intera area ligure dove la rete autostradale è molto usurata. Quarto: la possibile nascita futura di una holding delle infrastrutture alla quale Atlantia sarebbe affiancata da fondi o da una struttura pubblica come la

Cassa Depositi e Prestiti. Un fatto è certo: l'attuale situazione di stallo non potrà durare a lungo per il semplice fatto che c'è troppa incertezza sui flussi finanziari che oggi non consentono ad Autostrade di programmare le proprie attività per tutta la ancora lunga durata della concessione. Da tempo il nodo della revoca della concessione sta causando alta tensione all'interno dell'esecutivo col M5S deciso a non cambiare strada sulla revoca come annunciato all'indomani del crollo del ponte Morandi di Genova; il Pd più propenso alla trattativa con Autostrade e il leader di Italia Viva, Matteo Renzi, contrario perché «la revoca potrebbe trasformarsi in un regalo alla società». «Io sono perché Autostrade paghi per quello che è successo, paghi tanto», ha detto Renzi. «Spero che non vi sia chi, in nome del populismo, faccia una battaglia al termine della quale è lo Stato a pagare alle Autostrade», ha quindi sottolineato.

La strada per la revoca ad Autostrade è stata spianata dal decre-

to Milleproroghe, che ha ridotto l'eventuale penale da 23 miliardi di euro che lo Stato avrebbe dovuto pagare, prevedendo che il servizio venga affidato temporaneamente all'Anas. Tuttavia resterebbe in ballo la restituzione di almeno 7 miliardi che lo Stato potrebbe però "rimediare" rivendendo le concessioni. Dopo il discorso verde definitivo di Montecitorio, il testo dovrebbe diventare legge a fine mese dopo il passaggio in Senato. Intanto le opposizioni passano all'attacco sulla gestione del dossier Autostrade da parte del governo. «Il litigio Pd-5stelle sulla revoca delle concessioni sta bloccando tutti gli investimenti su tutta la rete autostradale italiana», ha tuonato il leader della Lega, Matteo Salvini. Per Mariastella Gelmini, capogruppo alla Camera di Forza Italia la strategia del governo «farà solo danni al Paese».

**Alberto Gentili  
Diodato Pirone**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Ecco tutti i fronti di scontro se si arrivasse alla revoca

Schede a cura di **Umberto Mancini**



**I riflessi**  
Investitori e Fondi  
in allarme  
per le nuove regole

La minaccia di revoca della concessione da parte del governo non ha solo creato allarme tra azionisti e possessori di obbligazioni Atlantia, ma anche creato forti preoccupazioni negli investitori istituzionali che non vedono di buon occhio un cambiamento delle regole in corsa. La prova? Le società di rating hanno già declassato a spazzatura le obbligazioni del gruppo.



**L'occupazione**  
Settemila a rischio  
se il gruppo  
cambia controllo

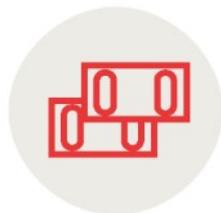
Sono 7 mila i lavoratori con il fiato sospeso. Non è infatti chiaro il futuro dei dipendenti di Autostrade se il gruppo, come previsto dal Milleproroghe, perdesse la rete. Non è chiaro se l'Anas, indicato dal decreto come società subentrante, abbia l'obbligo di assumere tutto il personale o solo una parte. E soprattutto sia in grado di gestire una rete così estesa.

## Le schede



### La Rete Difficile il passaggio all'Anas

Se è vero che l'articolo 35 del Milleproroghe prevede il passaggio della rete di oltre 3 mila chilometri di Autostrade all'Anas, tutto da decifrare è il cammino di come questo potrà accadere nella realtà. E, soprattutto, se il passaggio ad una società pubblica, senza alcuna gara, sia di fatto compatibile con le regole europee.



### Le risorse L'incognita risarcimento sui conti pubblici

Qualora la procedura di revoca della concessione di Autostrade dovesse diventare operativa, si porrà il tema dei risarcimenti. Il Milleproroghe taglia l'indennizzo a quota 6 miliardi di euro, Aspi lo quantifica invece in 24 miliardi. Il ministero del Tesoro, che dovrebbe far fronte ad un eventuale indennizzo, non ha invece messo in bilancio nemmeno un euro.



### La legge Maxi scontro legale in caso di rottura

Una battaglia legale infinita e dagli esiti incerti. Tant'è che perfino l'Avvocatura dello Stato, chiamata in causa per valutare i riflessi economici di una eventuale revoca della concessione, ha messo in guardia dai rischi di uno scontro senza esclusione di colpi. In ballo un indennizzo che oscilla da 6 a 24 miliardi di euro.



### L'Europa Il parere sulla validità della convenzione

L'ultima parola, in caso di procedura di revoca della concessione, spetterà alla Commissione Europea alla quale si sono già rivolti sia Atlantia che i principali soci esteri del gruppo Aspi (Allianz in primis). Nel mirino proprio il Milleproroghe che, secondo il gruppo privato, viola in maniera palese le norme vigenti stabilite dalla convenzione autostradale, cambiando in corsa le regole.

## Piazza Affari

### Atlantia di nuovo giù Titolo in calo del 2,7%

Vendite su Atlantia in Piazza Affari nella giornata di ieri. La pressione sulla holding della famiglia Benetton a cui fa capo Autostrade per l'Italia si è accresciuta nel corso della seduta e il titolo è arrivato a cedere oltre il 3%, per poi terminare con una flessione del 2,7% a 22,07 euro. A spingere giù i titoli il ritorno dell'ipotesi di revoca delle concessioni autostradali. Ieri fra l'altro è arrivato l'ok della Camera al Milleproroghe, che di fatto avvicina la revoca delle concessioni e annulla, riducendola drasticamente, la maxi penale che lo Stato avrebbe dovuto pagare ai concessionari. Il testo va ora al Senato per l'ok definitivo.

## Le concessioni ad Atlantia



	Partecipazione	Km	Scadenza
Autostrade per l'Italia	88%	2.855	2038
Trafo del Monte Bianco	44,9	6	2050
Raccordo Valle d'Aosta	21,5%	32	2032
Brescia-Padova*	90%	236	2026
Autostrada Tirrenica (Sat)	88%	55	2046
Tangenziale di Napoli	88%	20	2037
Autostrade Meridionali	52%	52	2012+

\*attraverso la controllata Abertis

+proroga

centimetri



La zona del casello autostradale di Genova Est

(foto ANSA)

 Il colloquio **Carlo Bertazzo**

# «Siamo pronti a trattare su pedaggi e investimenti»

►L'ad di Atlantia al governo: disponibili per un progetto di ammodernamento del Paese ►«Consapevoli degli errori fatti, ora vogliamo con umiltà riconquistare la fiducia degli italiani»

**MASSIMA APERTURA A RAGIONARE SU TUTTA UNA SERIE DI MISURE PER SUPERARE LE ATTUALI CRITICITÀ**

**IL MODELLO TARIFFARIO DEVE TENERE CONTO DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA DI MANUTENZIONI E PIANO DI INTERVENTI**

## L'AZIENDA

ROMA Nel giorno in cui il presidente del Consiglio Giuseppe Conte apre, seppur a certe condizioni e con molti distinguo, ai Benetton, arriva immediata la risposta del gruppo di Ponzano Veneto. L'impasse legato all'approvazione del decreto Milleproroghe e ai segnali di un negoziato oramai sull'orlo del naufragio, non è certamente dissolta ma qualche spiraglio sembra aprirsi. «Siamo disponibili a proseguire il dialogo con il Governo per condividere un progetto di ammodernamento e sviluppo nell'interesse del Paese - dice Carlo Bertazzo, amministratore delegato di Atlantia - e siamo consapevoli degli errori commessi in passato e quindi della necessità di lavorare con umiltà e spirito di servizio per riconquistare la fiducia degli italiani, cambiando radicalmente passo rispetto a ieri».

Parole chiare, con tanto di mea culpa, precedute nei giorni scorsi dall'approvazione del nuovo piano industriale che stanziava, da qui al 2023, 7,5 miliardi per manutenzione, controlli e ammodernamento della rete. Investimenti raddoppiati per dimostrare sul campo il cambiamento di rotta che si sommano ai 600 milioni destinati a Genova per finanziarie la costruzione del Ponte, aiutare i familiari delle 43 vittime, finanziare imprese e attività artigiane

colpite dal crollo. Soldi che, par di capire, potrebbero aumentare ancora, prorogando la gratuità dei pedaggi per i pendolari o per altre iniziative a favore della città.

## LE TAPPE

Bertazzo, che ha sostituito Giovanni Castellucci, è realista. Sa che il negoziato è ad un punto delicato, anzi critico. Per questo - aggiunge - «abbiamo proposto al governo ampia disponibilità a ragionare su una serie di misure che consentano di superare l'attuale situazione di criticità nei rapporti con il concedente. Autostrade per l'Italia ha previsto un'importante accelerazione degli investimenti e delle spese di manutenzione sulla rete, che ha già messo in campo in raccordo con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti».

I nodi da sciogliere sono almeno tre. Quello, fondamentale, del superamento dell'articolo 35 del Milleproroghe che taglia gli indennizzi e trasferisce, almeno in linea teorica, all'Anas la concessione; quello tariffario, legato al meccanismo di calcolo futuro, e, ultimo, quello connesso alla disponibilità a cedere il controllo di Aspi, manifestata in via ufficiale proprio a Palazzo Chigi e allo stesso Tesoro.

Nessuna chiusura quindi. «Siamo pronti - sottolinea il top manager che è dal 1994 nella galassia Benetton - a confrontarci sull'applicazione del modello tariffario definito dall'Autorità dei Trasporti, che dovrà tener



conto però della sostenibilità economico-finanziaria della società anche per consentire la realizzazione dell'importante piano di manutenzioni e investimenti previsto dal Piano strategico di trasformazione di Aspi 2020-2023».

## LE MOSSE

Come noto il governo, oltre a sollecitare nuove verifiche e controlli su ponti e viadotti, aveva chiesto, sempre in via informale, un taglio del 5% dei pedaggi da qui al 2038, per un valore di circa 2-3 miliardi, proposta rimasta sul tavolo. Come sul tavolo, oggetto di negoziato, resta il possibile ingresso di nuovi soci in Autostrade. Con Cdp e F2i alla finestra visto che l'altro problema da risolvere resta la valutazione del gruppo, adesso ridotta dopo il taglio del rating e le incertezze sulle future tariffe. Anche qui bisogna fugare i dubbi, soprattutto dei mercati finanziari e degli investitori, esteri e non, sulla possibile revoca della concessione che aleggia sulla trattativa. Non a caso Atlantia si è già rivolta alla Commissione Ue per avere un parere sul Milleproroghe. Del resto è circolata anche l'ipotesi di un decreto Infrastrutture che dovrebbe sterilizzare lo stesso Milleproroghe. Voci che si rincorrono, rumors che per ora restano tali. Come quella, insistente, di una proposta articolata che la società potrebbe presentare proprio la prossima settimana al premier.

«È nostra volontà - conclude con un pizzico di ottimismo Bertazzo - perseguire un processo virtuoso di confronto, investimenti e recupero di credibilità e fiducia, nei confronti del concedente e, soprattutto, di tutti gli utenti delle autostrade e nei confronti dell'intero Paese».

**Umberto Mancini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE TAPPE

### 1 Crolla il Morandi

Ad agosto 2018 crolla il ponte Morandi, il viadotto dell'A10 che attraversa il Polcevera: 43 le vittime. Il governo minaccia la revoca della concessione.

### 2 Il decreto Genova

A ottobre del 2018 il decreto Genova esclude Aspi dalla ricostruzione del Ponte. A fine 2019 il Tar della Liguria dice che l'esclusione è incostituzionale.

### 3 Inchiesta sui falsi report

A settembre 2019 scattano arresti e perquisizioni per Aspi: vengono rinvenuti falsi report su controlli e manutenzioni dei viadotti dopo il crollo del Morandi.

### 4 Risarcimento arriva lo stop

Dicembre 2019: il governo con il Milleproroghe modifica le regole sulle concessioni autostradali: tagliato l'indennizzo in caso di revoca.



MANAGER Carlo Bertazzo

# Edilizia circolare a Ricostruire: invitato anche il ministro

► **Convegno Appia sull'innovazione: atteso anche D'Incà**

**LONGARONE**

Dopo l'esordio della scorsa settimana, da oggi a domenica a Longarone Fiere Dolomiti va in scena il secondo fine settimana della rassegna Ri-Costruire 3.0, il salone dell'edilizia, del risparmio energetico e della sicurezza con due importanti convegni. E protagonista assoluta sarà la formazione. Il nuovo inizio, quindi, è fissato per oggi pomeriggio, venerdì 21 febbraio, quando, a partire dalle 14,30. Al primo piano del centro congressi il programma prevede infatti che si tratti di "La gestione dei rifiuti derivanti dalle attività di manutenzione e costruzione edile"; un incontro, questo, organizzato dalla Cipa (Consorzio industriale protezione dell'ambiente della Provincia di Belluno) e Confindustria Austria Belluno Dolomiti, sezione Ambiente, territorio, energia", con esperienza del settore ambientale per una puntuale trattazione del tema. Nel corso dell'appuntamento, verrà anche lasciato spazio al dibattito e alla possibilità di esaminare anche gli eventuali casi segnalati dai professionisti che parteciperanno all'incontro. Contemporaneamente, quindi sempre nel pomeriggio di oggi, nell'area Incontri si svol-

gerà tenuti l'evento, valido come corso di aggiornamento e per i crediti professionali, degli Ordini e dei Collegi dei professionisti, dal titolo "Concrete, dalle norme al cantiere. Conoscere e prescrivere il calcestruzzo"; in questo caso dell'incontro, organizzato da Atecap (Associazione tecnico economica del calcestruzzo preconfezionato) e dall'Ordine degli Ingegneri di Belluno, sarà quello di uno sviluppo maggiore attenzione per la scelta, l'uso e il controllo nel cantiere del Calcestruzzo. Gli stessi temi saranno ripresi anche domani, sabato 22 febbraio, quando a partire dalle ore 10,30 in fiera è previsto l'incontro "Edilizia ed economia circolare: una una sfida improrogabile. Stato dell'arte e criticità della sostenibilità nel settore delle costruzioni" organizzato da Cna Veneto, Appia Cna Belluno con il contributo di Ebav, ente bilaterale per l'artigianato.

Nel Centro Congressi invece si parlerà de "Le costruzioni sostenibili": un evento messo a punto dal Centro Consorzi in collaborazione con la rete innovativa regionale Foresta oro veneto. Nel pomeriggio, invece, a partire dalle ore 14, tutti gli Ordini e i Collegi propongono l'approfondimento sul tema "Impariamo a tremare! Rischio sismico, terremoti e Ri-costruzioni".

La rassegna rimarrà aperta dalle 14,30 alle 19 di oggi e dalle 10 alle 19 nelle giornate di sabato e domenica. (G.S.)



**PALAFIERE** La fiera Ricostruire 3.0 aperta nel fine settimana



# Lavoro, la formazione per prevenire gli infortuni

► I corsi promossi da sindacati ed enti  
L'anno scorso 15 vittime

## LE MORTI BIANCHE

**PADOVA** Nel 2018 erano 19, lo scorso anno 15. Sono i numeri degli incidenti mortali sul lavoro a Padova. Se n'è parlato all'Oic di via Toblino in occasione del bilancio del progetto formativo "Rls Rsu, centro delle politiche e delle attività di prevenzione in azienda". Presenti la direttrice dello Spisal Ulss 6 Euganea, Rosana Bizzotto; il segretario generale della Cgil di Padova, Aldo Marturano; il segretario generale della Cisl di Padova e Rovigo, Samuel Scavazzin; il responsabile territoriale della Uil di Padova e Rovigo, Riccardo Dal Lago; il responsabile del dipartimento sicurezza della Cgil Veneto, Giovanni Simioni e Gloria Berton, della segreteria confederale della Cgil di Padova.

Grazie alla collaborazione tra sindacati e istituzioni sono state erogate 160 ore di formazione ad altrettanti lavoratori sul tema della prevenzione e della sicurezza. Il percorso è stato possibile grazie al finanziamento pub-

blico per attività di formazione. La Regione Veneto infatti ha deciso che i 2/3 delle sanzioni derivanti dagli Spisal vengano destinati per metà a progetti di sostegno alle aziende e ai lavoratori e per metà alla formazione. Per quanto riguarda l'Ulss 6 Euganea, per il sostegno alle imprese sono disponibili 570mila euro, per la formazione 960mila euro. Queste risorse hanno consentito la realizzazione e l'avvio di 30 progetti di sostegno alle imprese e di formazione per la tutela della salute. Il progetto illustrato ha assorbito 40 mila euro. «I progetti sono tanti - afferma Bizzotto - alla fiera di Casa su Misura proporremo l'incontro "Costruire la sicurezza" per il settore dell'edilizia. La prima giornata sarà dedicata agli studenti delle scuole edili e degli istituti per geometri; è prevista una rappresentazione teatrale, una gara sulla sicurezza, una visita al cantiere del Palacongressi e corsi pratici. Venerdì è in calendario un convegno per professionisti, sarà possibile anche sperimentare una caduta dall'alto». Nel 2019 si contano 14.283 incidenti sul lavoro nel padovano. L'82% è nel settore Industria e servizi.

**E.Fa.**



**PERICOLI** Attivati corsi di prevenzione agli infortuni



# Spa per lo stadio «Il dg di Actv è in fuorigioco»

► Interrogazione  
di Scarpa e Serena  
sul manager pubblico

PER I CONSIGLIERI  
C'È INCOMPATIBILITÀ  
FRA IL RUOLO  
GIÀ RIVESTITO  
E LA PARTECIPAZIONE  
ALLA SOCIETÀ

## NUOVO STADIO

MESTRE O guida l'azienda dei trasporti pubblici veneziani oppure cerca soldi per costruire lo stadio e l'intero Quadrante Tessera. Tutte e due le cose assieme non le può fare: questo secondo i consiglieri del Gruppo Misto in Comune, Ottavio Serena e Renzo Scarpa, che hanno presentato un'interrogazione al sindaco, alle commissioni e ai capigruppo consiliari, e l'hanno pure inviata al presidente dell'Anac, l'autorità nazionale anticorruzione, Francesco Merloni. Serena e Scarpa si riferiscono alla partecipazione di Giovanni Seno, direttore generale di Avm, alla società "Ponte della Libertà srl" costituita a giugno dell'anno scorso per cercare e selezionare potenziali investitori che possano sostenere finanziariamente i soci americani del Calcio Venezia nella costruzione del nuovo stadio con annessi centri commerciali alberghi e parcheggi nell'area del Quadrante Tessera a ridosso dell'aeroporto Marco Polo, in un'operazione valutata nell'ordine dei 250 milioni di euro; la società, per statuto, può anche costruire, acquistare o vendere, permutare, gestire o affittare immobili di ogni genere e terreni.

Ottavio Serena e Renzo Scarpa citano le leggi che disciplinano l'incompatibilità e/o il cumulo degli impieghi e incarichi dei dipendenti delle pubbliche amministrazioni, e in particolare il

contenuto del primo comma dell'articolo 9 del decreto legislativo 39 del 2013: stabilisce in sostanza che gli incarichi di vertice nelle pubbliche amministrazioni sono incompatibili con incarichi in enti di diritto privato regolati o finanziati da quelle amministrazioni.

Letta così non si capisce dove stia l'incompatibilità ma gli esperti di materie giuridiche spiegano che, in questo caso, la "Ponte della Libertà" si occupa di un progetto, lo stadio e quel che ci sta attorno, che sarà un'opera pubblica, se mai verrà realizzata, e che quindi comporterà controlli e verifiche da parte del Comune, e dunque, scrivono Serena e Scarpa, «da qui l'incompatibilità appare evidente», anche perché, più in generale, «esiste un dovere di esclusività, su cui la giurisprudenza si è espressa più volte, che stabilisce che il dipendente pubblico debba dedicare al proprio servizio tutta la propria capacità lavorativa, intellettuale e materiale». Il presidente della "Ponte della Libertà", Gianni Mion, a capo di Edizione Holding della famiglia Benetton, ha spiegato nei giorni scorsi che tutti i soci partecipano a titolo privato e quindi non riscontra incompatibilità con le loro professioni ma per i due consiglieri del Gruppo Misto, almeno per quanto riguarda il direttore generale di Avm, le cose non stanno così e perciò chiedono al sindaco di intervenire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PROGETTO Un rendering dello stadio che il Venezia progetta di costruire sui terreni del Quadrante di Tessera



# «Chiarezza sulla bretella ferroviaria per Tessera»

## VIABILITÀ

**FAVARO** «Gli abitanti di Dese sono preoccupati perché nessuno ancora si è preso la briga di spiegare quali saranno le ricadute sul loro territorio che comporterà la realizzazione del progetto relativo al collegamento ferroviario con l'aeroporto Marco Polo». È quanto scrive il gruppo del Partito democratico di Favaro nell'interrogazione presentata ieri alla presidenza della Municipalità, allo scopo di avere informazioni dettagliate sul Contratto di programma Mit-Rfi nel quale è previsto il prolungamento verso l'aeroporto della linea ferroviaria. Il progetto, per quanto se ne sa, prevede che dalla linea ferroviaria Venezia Trieste si stacchi, all'altezza dell'abitato di Dese, una deviazione verso lo scalo aeroportuale, parallela alla bretella autostradale, per far arrivare i treni all'aerostazione. «Tale progetto, è facile da immaginare, andrà ad interferire con alcuni nuclei abitati - scrive il capogruppo Alessandro Baglioni - comportando, innanzitutto, un aumento dell'inquinamento acustico contro il quale saran-

no necessarie delle opportune misure per contenerlo il più possibile. Inevitabilmente, poi, ci sarà il frazionamento di alcuni terreni agricoli e bisognerebbe, quindi, capire quali e quanti saranno fatti oggetto di queste operazioni ed, inoltre, è abbastanza probabile che alcune abitazioni finiscano per restare intrappolate in corrispondenza della diramazione dalla linea ferroviaria Venezia-Trieste tra la stessa linea e i due raccordi della nuova bretella in direzione Mestre e Trieste». Il Comune però risulta all'oscuro del progetto. Così il Pd chiede «che venga organizzato quanto prima un confronto tra i vari soggetti interessati in modo che si possano fare presenti le esigenze del territorio ed adottare tutti gli accorgimenti necessari». Al presidente Bellato i dem, inoltre, chiedono di informarsi se negli ultimi mesi siano stati comunicati dettagli del progetto, quali azioni avrebbe fatto la Giunta per avere informazioni e documentazioni inerenti il nuovo tratto ferroviario e se è al corrente se in corso ci siano contatti tra il Comune, Rfi e il ministero delle Infrastrutture.

**Mauro De Lazzari**



**STAZIONE** Il primo progetto della fermata all'aeroporto



## Il caso **La prossima settimana incontro Spitz-sindacati**

# E la trattativa sul futuro dei dipendenti renderà inutile il lavoro dei consulenti

**A VUOTO IL PIANO PREDISPOSTO DA DE FUSCO E GRILLO PAGATI PROPRIO PER RIORGANIZZARE LA GALASSIA CVN**

### IL PERSONALE

**VENEZIA** Che ne sarà, quando il Mose sarà concluso, dei dipendenti del Consorzio Venezia Nuova? E di tutte le ditte che gravitano attorno alla galassia della grande opera?

C'è grande preoccupazione tra i lavoratori, per il loro futuro. In un momento in cui da un lato la loro esperienza sembra più che mai necessaria, dall'altro in alcuni casi vengono considerati in esubero, senza che questo venga formalizzato.

Tanto che la prossima settimana sarà cruciale per definire molti dettagli: mercoledì 26 le rappresentanze aziendali e i sindacati incontreranno i commissari, per un confronto sullo stato dell'arte, mentre il giorno successivo l'appuntamento è con la supercommissaria Elisabetta Spitz, che vedrà i rappresentanti dei sindacati confederali, che in una lettera avevano chiesto un appuntamento ottenendo una risposta positiva molto solerte.

Dunque si potrebbe profilare, in un certo senso, un colpo di spugna rispetto ai disegni di riorganizzazione complessiva della "macchina" per i quali erano stati incaricati due preziosi consulenti del Consorzio, il giuslavorista Antonio De Fu-

scio e l'esperto in riorganizzazioni aziendali Mario Grillo.

Compenso: 100 mila euro annui per il primo, con 25 mila euro ad hoc per questo progetto, e 700 euro al giorno fino a un massimo di 80 mila euro per il secondo.

La bozza presentata mesi fa non aveva soddisfatto i lavoratori, ma poi la situazione si era evoluta, con la decisione di istituire la figura del supercommissario previsto nel decreto sbloccacantieri. E così in settembre era stata avviata, per i circa 120 lavoratori del Cvn, una procedura di mobilità su base "volontaria".

Per evitare procedure di licenziamento, infatti, era stato ipotizzato di individuare una ventina di lavoratori "non strategici" che potessero essere accompagnati al prepensionamento. Ed è stata anche l'occasione, in alcuni casi, per il Consorzio, di conoscere il curriculum di ciascun lavoratore, mai presentato. Ma all'appello, che scadeva a Natale, non ha risposto nessuno. Solo una persona se n'è andata per attriti interni. In compenso i lavoratori sono aumentati, perchè sono confluiti nel Consorzio anche i "marittimi" imbarcati sul jack up, la nave a disposizione del sollevamento delle paratoie.

Ed è proprio sulla necessità delle nuove squadre per i sollevamenti - che diventeranno sempre più frequenti - che si gioca il futuro dei dipendenti. Si stima che siano necessarie un'ottantina di persone, venti per ciascuna bocca di porto, che lavoreranno su tre turni e che dovranno essere opportunamente formate. (r.vitt)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**VERTENZA** Una manifestazione dei dipendenti di Thetis



CHIOGGIA. L'APPROVAZIONE DEL SENATO

# Case sul Lusenzo, c'è la legge fine odissea per 200 famiglie

Ora all'Agenzia del Demanio spetterà una ricognizione completa degli immobili poi il Comune valuterà le abitazioni e indicherà ai residenti una cifra per il riscatto

**Elisabetta B. Anzoletti**

**SOTTOMARINA.** Risolto il nodo Lusenzo. È stata approvata ieri in Senato la legge che prevede il trasferimento dei terreni dal Demanio al Comune e successivamente dal Comune a chi vi risiede da decenni, andando a chiudere una vicenda che si è trascinata per un secolo.

Il disegno di legge è stato sostenuto in modo bipartisan permettendo di accelerare l'iter per mettere fine all'angoscia delle 200 famiglie che vivono su case di cui il Demanio contestava la proprietà con la richiesta di canoni arretrati per centinaia di migliaia di euro. Ora si apre una seconda fase, di competenza comunale, per calcolare casa per casa quanto dovuto per gli oneri di urbanizzazione. Una volta pubblicata la legge, l'Agenzia del Demanio farà una ricognizione completa degli immobili, mentre il Comune, recepita la legge con una delibera di Consiglio, valuterà di concerto con il Demanio ogni singola unità, così da indicare la cifra per riscattare l'abitazione. «Oggi è un grande giorno per gli abitanti di Riva Lusenzo e per l'intera città di Chioggia», commenta il sindaco

Alessandro Ferro, «Ringrazio prima di tutto i cittadini che per anni non si sono sentiti padroni delle case in cui vivevano da sempre e che hanno comprato con regolari atti notarili. Hanno chiesto aiuto e hanno saputo attendere, con fiducia, che la buona politica, di ogni colore, portasse a casa il risultato. Ringrazio la prima firmataria della legge, la senatrice Laura Bottici, e tutti i parlamentari coinvolti di ogni schieramento politico, che hanno mantenuto il dialogo con noi e si sono impegnati a mettere fine a questo pasticcio burocratico, che affonda le radici nel lontano 1920». Ora inizierà un impegnativo lavoro contabile per gli uffici comunali per calcolare gli oneri con cui i residenti di Riva Lusenzo riscatteranno i terreni. La quasi totalità dei fabbricati in questione è stata realizzata antecedentemente alle sdemanializzazioni effettuate con i decreti del 1950 e del 1965 e prima dell'entrata in vigore della legge urbanistica del 1967.

Negli anni gli "occupanti" hanno pagato regolarmente le tasse e acquisito i titoli ritenuti legittimi per l'epoca, ma, a partire dal 2014, hanno iniziato a ricevere cartelle esattoriali per gli affitti arretrati pretesi dal Demanio.

«L'amministrazione comunale», spiega il vicesindaco Marco Veronese, «in questi anni ha continuato a lavorare con i parlamentari, mettendosi in contatto a più riprese con l'Agenzia del Demanio del Veneto per dare risposte ai senatori e deputati impegnati a trovare una soluzione politica. Siamo soddisfatti, ma l'impegno per la città continua».

Tutti gli schieramenti politici hanno commentato ieri l'epilogo della vicenda, convenendo sul fatto che si tratta di un esempio di buona politica, a servizio dei cittadini. «Abbiamo posto fine alla sofferenza di centinaia di cittadini che da decenni chiedevano giustizia», ricorda il senatore Andrea Ferrazzi (Pd), «La collaborazione tra tutti i gruppi parlamentari è un esempio di buona politica che di fronte ai bisogni delle persone unisce le forze per trovare la soluzione». «È una vittoria di tutti», sottolinea il senatore Antonio De Poli (Udc), «una vittoria prima di tutto dei cittadini». «Dopo un secolo diamo una risposta positiva a 200 famiglie», ricorda la senatrice Roberta Toffanin (FI), «grazie alla convergenza di tutte le forze politiche che hanno capito la gravità della situazione». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## L'APPUNTAMENTO

### Il ministro D'Inca oggi in visita agli abitanti

Oggi il ministro per i Rapporti col Parlamento Federico D'Inca a Sottomarina per incontrare le famiglie di Riva Lusenzo dopo il lungo iter parlamentare che ha portato all'approvazione della legge e alla risoluzione della vicenda.

«Dopo pochi giorni dal voto alla Camera», spiega D'Inca, «si è giunti al risultato definitivo. È una grande giornata per la città, la legge porta alla sospensione definitiva delle cartelle esattoriali, facendo venire meno le pretese dello Stato di canoni e compensi per queste aree. Si mette la parola fine a una vicenda tormentata per Chioggia e per 200 famiglie che possono finalmente tirare un sospiro di sollievo».



Le case in riva Lusenzo al centro di una diatriba che dura da oltre un secolo

FOTO PÖRCILE

CITTÀ METROPOLITANA

## Ciclabili metropolitane un accordo tra Comuni

Un impegno congiunto per uno sviluppo coordinato e integrato della rete di viabilità ciclabile prevista nei rispettivi territori. È l'esito del protocollo d'intesa sottoscritto ieri dalla città metropolitana con i Comuni di Venezia, Spinea, Martellago, Scorzè e Trebaseleghe.

Con un obiettivo che primeggia sugli altri: l'individuazione di assi ciclabili metropolitani che possano inserirsi in percorsi cicloturistici regionali, come la Treviso-Ostiglia.

«Abbiamo raggiunto un altro obiettivo del nostro piano strategico metropolitano» commenta il consigliere delegato Saverio Centenaro. Il riferimento è al piano che, tra i suoi obiettivi, conta l'estensione delle reti ciclabili extraurbane e la strutturazione dei circuiti turistici specializzati, valorizzando la dimensione "green and healthy" tramite la proposta di un'offerta turistica integrata con Venezia e i centri storici regionali.

«Come città metropolitana ci faremo carico della stesura del progetto di fattibilità per un costo di 216 mila euro grazie a un finanziamento del Ministero delle infrastrutture» prosegue Centenaro. «Il percorso è stato individuato e condiviso con i Comuni coinvolti e con la federazione nazionale amici della bicicletta di Mestre. Diamo la possibilità al territorio metropolitano di dotarsi di percorsi ciclabili in continuità e sicurezza che si snodano dal Veneto Orientale verso le zone interne, belle dal punto di vista ambientale e culturale». —

L.B.



# Porto di Ravenna, due offerte per i lavori da 235 milioni

## GRANDI OPERE

**Il porto accoglie ogni anno 3.200 navi, tutto dovrà essere fatto in sincronia**

**L'Autorità portuale ha fissato in sei-sette anni il completamento dei lavori**

**Natascia Ronchetti**

RAVENNA

Gara a due per la ristrutturazione del porto commerciale di Ravenna, maxi opera da 235 milioni per consentire allo scalo di accogliere le navi di grandi dimensioni.

La sfida ora è tra il Consorzio Stabile Sis di Torino e il Consorzio Stabile Grandi Lavori di Roma. Il primo, controllato con la quota di maggioranza da Inc, colosso piemontese delle costruzioni, è stato costituito nel 2003. Il secondo ha al suo attivo anche l'ammodernamento del molo polisettoriale del porto di Taranto, alla guida di una associazione temporanea di imprese. Arrivano da loro le due offerte pervenute all'Autorità portuale di Ravenna il 14 febbraio alla scadenza del bando di gara europeo per l'individuazione del general contractor. Lunedì prossimo saranno aperte le buste digitali.

E allora si saprà se i due consorzi si presentano da soli o (molto probabile) alla guida di cordate con altre imprese specializzate. Solo a quel punto scatterà l'esame delle due offerte, per arrivare all'assegnazione dell'affidamento dei lavori entro l'inizio dell'estate. Di certo già da ora si sa che non sarà solo il prezzo a fare la differenza. Qualità tecnica e riduzione dei tempi di esecuzione, come ha ripetuto più volte dal presidente dell'Autorità Portuale

le Daniele Rossi, giocheranno un ruolo fondamentale.

«Dobbiamo demolire cinque chilometri di banchine senza bloccare nemmeno per un giorno l'operatività del porto», dice Rossi. «L'attività di project management - prosegue - è fondamentale per la buona esecuzione del progetto. Parliamo di un porto che accoglie ogni anno 3.200 navi, tutto dovrà essere fatto in perfetta sincronia». Comprensibile che sui tempi si giochi una buona parte della partita.

La città romagnola attende da oltre dieci anni l'intervento per l'approfondimento dei fondali, fino a 12,5 metri, con l'adeguamento delle banchine e la realizzazione di nuove aree logistiche su un'area di duecento ettari. Un'attesa segnata anche da forti polemiche e dalla bocciatura di un precedente piano di intervento. Erano state una decina, nelle scorse settimane, le manifestazioni di interesse a partecipare al bando di gara. Si erano fatti avanti big internazionali. Dall'Italia e dall'Europa ma anche dalla Cina. Per un appalto al quale sono legati anche i piani di sviluppo di alcune grandi realtà industriali, dal gruppo Marcegaglia (200 milioni di investimenti) a Versalis, che fa capo a Eni (130 milioni).

Consorzio Stabile Sis è un gigante del settore che spazia dalle infrastrutture stradali agli ospedali. Inc, che lo controlla, ha portato a termine alcuni importanti commesse pubbliche, sia in campo stradale sia in quello ferrotranviario, dal Passante ferroviario di Palermo alla superstrada Pedemontana veneta. Consorzio stabile Grandi Lavori, a sua volta, ha completato pochi anni fa l'intervento al porto di Taranto, opera da 75 milioni. La tabella di marcia prevista dall'Autorità portuale di Ravenna ha fissato in sei-sette anni il

completamento dei lavori. Quattro solo per l'approfondimento dei fondali, necessario per consentire all'hub romagnolo di competere in Europa. «Vogliamo sottrarre traffico al Pireo e ai porti della sponda orientale dell'Adriatico: i nostri competitor sono lì», spiega Rossi.

Dei 235 milioni previsti per la realizzazione dell'opera 60 arrivano dal Cipe, 120 dal mutuo erogato dalla Banca europea degli investimenti, 37 milioni sono costituiti da fondi Ue e 18 milioni da risorse proprie dell'Autorità portuale. Per il solo dragaggio è stata prevista una spesa di 42 milioni, per le opere strutturali di 117 milioni. E l'opera che dovrebbe mobilitare ingenti investimenti, è candidata a creare, secondo le stime, circa 6-7 mila nuovi posti di lavoro. Un intervento non più rinviabile per uno scalo che nonostante i ritardi continua a crescere (l'anno scorso ha movimentato 27,5 milioni di tonnellate di merci). I cantieri dovrebbero essere aperti entro l'autunno. Nella prima fase con l'approfondimento dei fondali, step al quale seguiranno l'adeguamento strutturale delle banchine e la realizzazione di un nuovo container multipurpose di circa mille metri quadrati. La realizzazione delle nuove aree logistiche comprende anche due stazioni ferroviarie per il trasporto merci e un raccordo con la tangenziale di Ravenna per il collegamento con la rete autostradale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Ai fondi immobiliari negato bonus costruzioni

## RISPOSTA A INTERPELLO

**Per le Entrate sono  
soggetti assimilabili  
a privati e non a imprese**

### Angelo Busani

Il fondo immobiliare che demolisce e ricostruisce un fabbricato o che lo ristrutturata integralmente non è qualificabile come «impresa di costruzione e ristrutturazione» e, quindi, non può avvalersi dell'agevolazione di cui all'articolo 7 del decreto legge 34/2019 (imposte di registro, ipotecaria e catastale nella misura fissa di 200 euro ciascuna) qualora ricorrano i seguenti presupposti:

- il fondo acquisti un «intero fabbricato»;
- il fondo (mediante appalto, non potendolo fare direttamente) ristrutturi detto fabbricato oppure lo demolisca e ricostruisca un nuovo edificio entro i dieci anni successivi all'acquisto, effettuando l'operazione edilizia in conformità alla normativa antisismica e conseguendo, all'esito dei lavori, una delle classi energetiche di massimo pregio («Nzeb», «A» o «B»);
- proceda alla alienazione di almeno il 75% del volume del fabbricato risultante dalle predette operazioni di ristrutturazione o di ricostruzione post demolizione.

### Interpello 70/2020

Questa negazione della possibilità, per i fondi immobiliari, di avvalersi della predetta agevolazione è sancita dall'agenzia delle Entrate nella risposta a interpello n. 70 del 20 febbraio 2020, il cui ragionamento si sviluppa su due specifici presupposti:

a) i fondi non sono «soggetti di diritto» ma «patrimoni separati» la cui titolarità compete alla società di gestione del ri-

sparmio che ne ha l'amministrazione;

b) la regolamentazione di Banca d'Italia (provvedimento del 19 gennaio 2015) vieta esplicitamente ai fondi immobiliari di svolgere attività d'impresa.

Si tratta di un ragionamento e di presupposti che sempre meno convincono.

### Gli aspetti criticabili

Sotto il profilo della soggettività, o meno, dei fondi, l'osservazione della loro operatività quotidiana sempre più induce a ritenere che si tratti di veri e propri soggetti di diritto e non mere ripartizioni del patrimonio di una Sgr.

Quando un fondo opera (compra, vende, concede in locazione e così via) è il fondo e non la Sgr ad avere il ruolo di protagonista di quella operatività, mentre la Sgr svolge un ruolo meramente di servizio e cioè quello di amministrare il fondo.

Tanto è vero che, nelle compravendite, il fondo, ai fini Iva, non si comporta diversamente da un soggetto passivo dell'Iva che compra o vende. E lo stesso accadrebbe con riguardo alle imposte sui redditi, se i fondi non beneficiassero di un regime di esenzione.

Inoltre, appare francamente un po' pilatesco considerare il fondo alla stregua di un privato, e non di un'impresa, quando (tramite appalto) costruisce o ristruttura un edificio e poi lo vende frazionatamente; oppure quando procede alla locazione seriale di decine e decine di unità immobiliari.

Altra finzione è poi quella di «costringere» il fondo a non intestarsi le licenze di commercio dei centri commerciali di sua proprietà, ma di intestarle a una società costituita apposta per ricevere la titolarità di dette licenze.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Bonus facciate, il Mibact «corregge» le Entrate sulle zone

## LA CERTIFICAZIONE

**Il documento servirebbe solo se il Comune non ha mai applicato il Dm 1444**

### Saverio Fossati

La nebbia si va diradando sulla questione delle zone A e B, nelle quali deve trovarsi l'edificio per beneficiare del bonus facciate con la detrazione del 90% delle spese.

Mentre passano i giorni (i pagamenti devono essere effettuati nel 2020) la circolare delle Entrate 2/E del 14 febbraio ha già chiarito molti aspetti importanti (si veda il Sole 24 Ore del 15 e 16 febbraio) ma rimane un aspetto centrale, legato all'ubicazione degli edifici su cui effettuare i lavori. La legge 160/2019 parla infatti delle sole zone A e B indicate nel Dm 1444/68.

Nel concreto, l'individuazione delle zone non sembra semplice, perché nei Piani di governo del territorio o nei Prgc (ma si tratta solo di due sigle tra molte) le denominazioni A e B non esistono più, sostituite a volte da "R" o "AC-R" o altre ancora, dove la lettera R di solito indica la destinazione residenziale di un'area o una zona di riqualificazione. Insomma, a poco a poco che fare con le zone da A a F indicate nel decreto del 1968 e avere un piano regolatore con la zonizzazione da A a F, a quanto risulta al Sole 24 Ore, sembra piuttosto raro.

Il Mibact, con la lettera del Capo di gabinetto Lorenzo Casini (prot. 4961 del 19 febbraio 2020) inviata a una serie di sindaci piemontesi, ha però spiegato che il decreto 1444/68 non imponeva ai Comuni «di applicare meccanicamente la suddivisione in zone e la conseguente denominazione ivi previste. Il decreto, invece, identifica

zone omogenee al fine di stabilire le dotazioni urbanistiche, i limiti di densità edilizia, le altezze e le distanze tra gli edifici».

Per ottenere il beneficio, quindi, basta «che gli edifici si trovino in aree che, indipendentemente dalla loro denominazione, siano riconducibili o comunque equipollenti a quelle A o B descritte dal Dm 1444/68: un'informazione ricavabile proprio come quando le amministrazioni debbono applicare i limiti di densità edilizia (...)».

Quindi, prosegue il Mibact, «è evidente che nella maggior parte dei centri abitati per i cittadini non sarà necessario rivolgersi all'amministrazione locale per sapere in quale zona si trova l'immobile, potendo ricavare agevolmente tale informazione dagli strumenti urbanistici ed edilizi comunali». Anzi, il Mibact si spinge anche più in là, affermando che la certificazione urbanistica, che per la guida delle Entrate (e per la circolare 2/E, pagina 7) è indispensabile per l'assimilazione alle zone A e B della zona in cui sorge l'edificio, va richiesta solo nei casi «verosimilmente limitati, in cui un Comune mai ha adottato un qualsiasi atto che abbia implicato l'applicazione del Dm 1444/68 nel proprio territorio. In tutte le altre ipotesi, infatti, la stessa guida non richiede specifici adempimenti e la ubicazione dell'immobile in area A o B, o equipollente in base agli strumenti urbanistici ed edilizi del Comune, può facilmente essere accertata dai soggetti interessati».

Ogni comune interessato, su richiesta dei cittadini e dei condomini, dovrà quindi fare una ricognizione sul proprio territorio e individuare le «equipollenze» ed eventualmente rilasciare la certificazione urbanistica indicata dalle Entrate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'Italia in affanno.** Infrastrutture al collasso, manutenzioni assenti, opere incompiute e cantieri che non partono: il rilancio dei lavori passa da una profonda riforma dell'impianto normativo

# Opere bloccate per 62 miliardi Serve terapia d'urto sulle regole

Secondo la Banca Mondiale l'Italia occupa la 21esima posizione al mondo in termini di efficienza del suo settore logistico eppure la qualità delle reti ha un ruolo decisivo sul livello di competitività del Paese

**Marco Morino**

**U**n Paese bloccato. Infrastrutture obsolete o al collasso, manutenzioni assenti, reti inefficienti, opere incompiute, cantieri che non partono, strutture poco sicure e processi lunghi e complessi nelle amministrazioni pubbliche. In Italia, il sistema delle infrastrutture e delle reti fisiche e immateriali (dai trasporti al digitale) vive da anni un periodo di grande difficoltà da cui fatica a riprendersi. Un ritardo che è stato certificato anche dalla Banca Mondiale, secondo la quale l'Italia occupa la 21ª posizione al mondo in termini di efficienza del suo settore logistico e la 12ª tra i paesi dell'Ue.

## Opere bloccate

Eppure la qualità delle infrastrutture ha un ruolo decisivo sul livello di competitività di un Paese. A fronte di ciò nel 2018 (ultimo dato disponibile) abbiamo assistito al paradosso del ministero delle Infrastrutture che non ha speso 5,7 miliardi di euro dei fondi in bilancio, il 60% della disponibilità di cassa. Si trattava di risorse che, per la maggior parte, riguardavano infrastrutture pubbliche e logistica e soprattutto gli investimenti stradali dell'Anas. E non è neppure la prima volta. Nel 2017 i fondi non spesi da parte del ministero delle Infrastrutture erano ammontati a poco più di 4 miliardi.

Gabriele Buia, presidente dell'Ance (l'associazione nazionale dei costruttori edili), stima che in Italia ci siano 749 opere infrastrutturali bloccate per un valore complessivo di 62 miliardi di euro. Di queste, 101 sono grandi opere (importo superiore ai 100 milioni di euro), per un totale di oltre 56 miliardi di euro, mentre 648 sono opere medio-piccole, per un valore di circa 5,5 miliardi di euro. Il risultato è drammatico: 962 mila posti di lavoro in meno e 217 miliardi di

euro di mancate ricadute sull'economia. «Nell'elenco c'è di tutto - dice Buia -: scuole, ospedali, strade e anche fondamentali opere di messa in sicurezza come quelle che riguardano il letto del fiume Sarno, noto per la tragica frana di oltre 20 anni fa che causò 160 morti! 220 milioni non utilizzati per un'opera che può salvare vite umane! Cosa stiamo aspettando a intervenire?».

È evidente che c'è qualcosa che non funziona nella pubblica amministrazione. Lamentando i ritardi nello sblocco delle opere, Buia aggiunge: «Cominciamo ad affrontare le priorità: la lotta alla burocrazia anzi alla burocrazia in stile Soviet. È bene cominciare a chiamarla così perché ormai è un potere a sé, incontrollabile, ingestibile. Una vera e propria dittatura che spoglia il cittadino e le imprese di tutti i propri diritti. Ministeri, cabine di regia, unità e leggi per la semplificazione. Ma senza risultati».

Anche gli industriali del Nord Ovest - rappresentati da Assolombarda, Unione industriale di Torino e Confindustria Genova - denunciano la paralisi: «Il nuovo governo Conte bis, insediatosi nel settembre 2019, a oggi non ha inciso sullo sblocco di opere che erano già state approvate, limitandosi a confermare quelle già avviate in precedenza ed in particolare quelle ricomprese nei grandi corridoi europei (esempio Torino-Lione, Terzo Valico ferroviario dei Giovi, alta velocità Brescia-Verona)».

## La replica del governo

Tuttavia, rispondendo nei giorni scorsi in question time al Senato, la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, respinge le critiche: «In appena 162 giorni - dice - sono state sbloccate opere e finanziamenti ad enti locali per opere e trasporti, immediatamente cantierabili, per un valore complessivo di 9,6 miliardi di euro. Cito solo alcuni degli inter-

venti sbloccati: 470 milioni per gli interventi di messa in sicurezza di linee ferroviarie locali, 250 milioni per gli interventi relativi ai ponti del bacino del Po, 250 milioni per il piano straordinario invasi, oltre 500 milioni per la Campogalliano-Sassuolo (un'opera di cui si discuteva da oltre vent'anni), 75 milioni di euro per la salvaguardia della laguna di Venezia, 460 milioni per la statale Telesina, oltre 1,3 miliardi per la statale 106 Jonica».

## La crescita che non si sente

Nel 2019, stima ancora l'Ance, gli investimenti in costruzioni sono cresciuti del 2,3% rispetto al 2018. Non si tratta però di un aumento in grado di segnare una vera svolta e di stabilizzare un settore che negli ultimi 11 anni si è ridotto ai minimi storici. Nel 2019 si è verificato il primo segnale positivo (+2,9%) per gli investimenti in opere pubbliche, dopo una caduta iniziata nel 2005. La crescita del 2019, però, è totalmente insufficiente per parlare di uscita dalla crisi per un comparto che ha perso complessivamente dal 2005 al 2019 il 58% degli investimenti.

## Il quadro regolatorio

Il rilancio degli investimenti in infrastrutture passa da regole nuove, più semplici e snelle e dalla partecipazione al mercato dei contratti pubblici di investitori privati. «Bisogna partire dal Codice degli appalti - dice Stefania Radocchia, Managing Partner dell'area Tax and



Law di EY - e per farlo è necessario promuovere un cambio di paradigma, in cui la logica collaborativa prenda il posto di quella conflittuale e della sfiducia».

«L'attuale impianto normativo - spiega Radoccia - guarda con sfiducia verso gli operatori economici e verso l'attuale classe dirigente pubblica. Le imprese sono percepite più come antagoniste che come risorsa di crescita, e il sistema della pubblica amministrazione è ritenuto non sempre conforme a svolgere i compiti a esso affidati. Muovendosi in tale direzione qualsiasi scostamento dal dato testuale è vissuto come

una violazione o un'irregolarità». Gli esempi virtuosi di Genova o Expo rappresentano un modello di riferimento. In quelle occasioni le figure commissariali hanno agito come veri e propri project manager realizzando grandi opere in modo tempestivo e garantendo i principi di trasparenza, imparzialità ed efficacia. «Si può quindi affermare - dice Radoccia - che tali situazioni hanno dimostrato come è necessario abbandonare l'attuale prospettiva per adottarne una diversa che renda il commissario, o meglio, il project manager motore dell'azione

amministrativa».

Non è allora forse maturo il tempo - si chiede Radoccia - per spingere sull'acceleratore e incoraggiare il rilancio del Codice attraverso un nuovo paradigma in cui a poche norme che tratteggiano i principi generali si accompagna la piena realizzazione della politica infrastrutturale del Paese?

«E così - conclude Radoccia -, con tale mutato approccio, agevolare l'adesione di operatori e investitori privati a partecipare al mercato dei contratti pubblici perché il sistema possa ripartire?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Avvocato.**  
Stefania Radoccia, Managing Partner dell'area Tax and Law di EY



**Governo/3.**  
Riccardo Fraccaro, sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei ministri



**Governo/1.**  
Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



**Governo/2.**  
Giuseppe Provenzano, ministro del Sud e della Coesione territoriale



**Opera simbolo.** Anche l'ultimo gigante di calcestruzzo è stato terminato. Nel cantiere del nuovo ponte di Genova si sono conclusi i lavori sulla pila 12, uno dei 18 piloni che sorreggeranno l'impalcato di oltre mille metri. L'opera rappresenta un'importante tappa raggiunta nel percorso di costruzione del viadotto

# La trattativa parte dallo sblocca cantieri

**Per il leader di Iv è priorità, la bandiera da sventolare per giustificare il «remain»**

«Per noi è la priorità del Paese. Senza uno sblocco dei cantieri, la crisi economica che potrebbe raggiungere il nostro Paese, che ragionevolmente ci accingiamo a vivere, sarà ancora più grave». Ecco, forse conviene partire da qui, dal Piano shock di Italia Viva per sbloccare 120 miliardi e far ripartire le opere pubbliche nel nostro Paese, per capire il possibile esito della trattativa di fatto tra il premier Giuseppe Conte e l'ex premier Matteo Renzi in vista dell'incontro della prossima settimana. Perché per Renzi il Piano shock - lungamente preparato fin dall'autunno, dopo la scissione dal Pd - potrebbe essere la bandiera da sventolare per giustificare il "remain". Difficile, ma pur sempre possibile. Tra i quattro punti indicati ieri sera nella e-news (il tema prescrizione, la revisione o abolizione del reddito di cittadinanza, la riforma costituzionale per l'elezione diretta del sindaco d'Italia e appunto il Piano shock) l'operazione sblocca-opere è senz'altro il punto a cui Renzi tiene di più. Anche dall'accoglienza di questo punto da parte di Conte dipenderà l'esito di questa ormai lunga partita a scacchi. Un segnale comunque non positivo dei rapporti tra gli alleati di governo è l'assenza, nella conferenza stampa di presentazione, della ministra democratica per le infrastrutture Paola De Micheli inizialmente prevista.

Intanto lo strumento normativo: quello dei commissari, uno per ogni opera. «Ci sono due esempi di buon funzionamento, la ricostruzione del Ponte di Genova e l'Expo di Milano. Dunque la nostra proposta è mettere i commissari nei cantieri più importanti di questo Paese. Mettere cento commissari vuol dire permettere all'Italia di svoltare. Per rimettere in

moto l'Italia la struttura commissariale è l'unica soluzione percorribile», ha spiegato Renzi. E la struttura commissariale significa sbloccare i procedimenti di autorizzazione, velocizzare le gare di appalto, rendere più fluide le modalità di realizzazione delle infrastrutture strategiche nazionali. Quanto agli strumenti per raggiungere tali obiettivi, l'articolo di legge che Renzi presenterà a Conte la prossima settimana individua più di un punto d'attacco: l'articolo 1 prevede «una riforma dei livelli di progettazione al fine di diminuire a due il livello delle progettazioni, che attualmente è costituito in tre fasi, per garantire un iter più snello e rapido agli appalti pubblici»; l'articolo 2 prevede appunto l'individuazione di interventi infrastrutturali prioritari per i quali disporrà la nomina di commissari straordinari; l'articolo 3 prevede che per tutte le opere di interesse strategico vengano definiti «termini perentori per le impugnative e per i pronunciamenti dei ricorsi»; all'articolo 5 si prevedono «semplificazioni in materia di Via, rendendo perentori i termini previsti dal Codice ambientale per il rilascio delle autorizzazioni, in caso di rinnovo della Commissione Via/Vas e del Comitato tecnico»; l'articolo 6 contiene infine un complesso di misure di semplificazione per il settore portuale.

Delle cento opere inizialmente previste saranno proposte al premier 38: almeno una in ogni Regione. Si va dal Passante Bologna all'Autostrada tirrenica in Toscana fino all'ampliamento dell'Aeroporto di Firenze. Ci sono poi la Gronda di Genova, su cui resiste la storica ostilità del M5s, l'Alta velocità-alta capacità Brescia-Verona-Padova, la Strada E45 tratto Selci in Umbria e l'Alta capacità sulla linea ferroviaria Venezia-Trieste. Per ogni opera un commissario straordinario: sarà un prendere o lasciare?

—Em .Pa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## 100

### COMMISSARI

Quelli da nominare per far ripartire le grandi opere prioritarie nella proposta di Renzi: «Mettere cento commissari vuol dire permettere all'Italia di svoltare»

**Ridurre a due i livelli di progettazione per garantire un iter più snello e rapido agli appalti pubblici**



CORNUDA

# Piano anti-inondazioni lavori per 400 mila euro

Intervento sul torrente Ru Bianco, massi sulle sponde  
Previsto un secondo stralcio quando ci saranno i fondi

**CORNUDA.** Lavori per 400 mila euro sul torrente Ru Bianco, il corso d'acqua che attraversa il centro di Cornuda e che è stato responsabile dei ripetuti allagamenti che hanno interessato il centro di Cornuda nel 2018. Li ha disposti il commissario delegato per i primi interventi di protezione civile e li ha commissionati il consorzio di bonifica Piave. Saranno eseguiti in questi giorni profittando delle asciutte dei canali disposte dal consorzio di bonifica Piave.

Si tratta di lavori di risenzionamento e protezione di sponda con massi di roccia di quel canale che è ripetutamente esondato e rientrano tra gli interventi urgenti di protezione civile in conseguenza degli eccezionali eventi meteorologici che hanno interessato il territorio della Regione Veneto dal 27 ottobre al 5 novembre 2018, quando c'è stata la tempesta Vaia. In quelle occasioni era andato sotto acqua anche il centro di Cornuda e uno dei torrenti responsabili di quanto avvenuto era stato proprio il Ru Bianco. Gravi danni ad esempio aveva provocato all'autofficina Zavarise di via Zanini, dietro alla quale scorre il torrente, che si era trovata sotto acqua in due occasioni.

Il Consorzio Piave aveva rilevato lungo il corso urbano del Ru Bianco la presenza di tombamenti insufficienti, di restringimenti d'alveo, di occupazioni stabili della fascia di rispetto

del corso d'acqua che annullavano la capacità di portata dello scarico e impedivano l'accessibilità delle sponde per le manutenzioni, tutti interventi realizzati nel corso degli anni da parte della gente e che non avevano rispettato le prescrizioni idrauliche e avevano di conseguenza presentato un conto salato in occasione delle abbondanti precipitazioni del 2018. Tra consorzio di bonifica e amministrazione comunale di Cornuda si era concordato di procedere con un confinamento dell'area demaniale per garantirne la sua completa disponibilità al deflusso delle portate di piena, con una verifica ed eventuale sanatoria di tutte le opere di attraversamento abusive, di difesa delle sponde ed occupazione dell'area di rispetto che richiedevano il rilascio di una specifica autorizzazione sotto il profilo idraulico a carico dei rispettivi richiedenti rilasciato dal consorzio.

Quello che viene effettuato ora è un primo stralcio di lavori per 400 mila euro per contenere il rischio idraulico lungo tutto il tratto urbano attraversato dal canale. Ci sarà poi un secondo stralcio, non appena saranno disponibili ulteriori finanziamenti, per ridurre interamente il rischio di esondazioni del Ru Bianco e nuovi allagamenti per i cittadini di Cornuda. —

E.F.



Il cartello dei lavori



L'inizio dei lavori in questi giorni sul torrente Ru Bianco

