

Rassegna del 08/07/2020

ANCE VENETO

08/07/2020	Gazzettino Rovigo	2 Bonus edilizia, appello dell'Ance: «Serve più tempo» - «Incentivi, un volano per il settore edile»	Lucchin Alberto	1
------------	-------------------	--	-----------------	---

ASSOCIAZIONI ANCE

08/07/2020	Giornale	4 L'analisi - Il bluff Semplificazioni: 11 slide per non decidere nulla - Lo chiamano Semplificazioni: anatomia di una scatola vuota	Marino Giuseppe	4
08/07/2020	Mf	24 Rapporto la filiera dell'acciaio - Ricominciamo dai cantieri	Elli Emanuele	6
08/07/2020	Repubblica	2 Intervista a Gabriele Buia - I costruttori bocciano le misure "Intatta la vera resistenza burocratica"	Patucchi Marco	8
08/07/2020	Repubblica	2 Intervista a Gabriele Buia - I costruttori bocciano le misure "Intatta la vera resistenza burocratica"	Patucchi Marco	9
08/07/2020	Sole 24 Ore	9 Buia: servono decisioni veloci	...	10

SCENARIO

08/07/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11 Nel cantiere di H-Farm campus digitale pronto - Nel cantiere di H-Farm «Pronto il campus digitale a settembre scuole aperte»	Baschieri Alessandro	11
08/07/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 «Commissario? Nulla di grave» Porto, l'affondo di Brugnaro	Bottazzo Francesco	13
08/07/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Generatori di emergenza, ok il test Comitato entro la fine di luglio	...	15
08/07/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	6 Treni, Mose, strade: le dieci opere «veloci» - Italia veloce, ci sono 10 opere venete commissario per la Venezia-Trieste	Zambon Martina	16
08/07/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	10 Pedemontana e traffico l'opposizione: «Cancellare il pedaggio per i residenti»	R.F.	19
08/07/2020	Corriere della Sera	5 47 Commissari per i cantieri	Baccaro Antonella	20
08/07/2020	Corriere della Sera	6 Limiti per l'abuso d'ufficio, ma è duello	Marro Enrico	23
08/07/2020	Corriere delle Alpi	19 A27, lavori alle gallerie e riapertura a metà mese	F. D. M.	26
08/07/2020	Gazzettino	13 Mose, la prova generale riesce a metà	Brunetti Roberta	28
08/07/2020	Gazzettino	13 Piano dei trasporti, appello per sistemare i viadotti	...	30
08/07/2020	Gazzettino	7 I 47 cantieri da commissariare: si potrà ripartire in due mesi	...	31
08/07/2020	Gazzettino	6 Approvato il decreto che sblocca i cantieri Ma tutto "salvo intese" - Semplificazioni, Conte: «Grandi opere sbloccate» Ma dura battaglia in Cdm	Gentili Alberto	34
08/07/2020	Gazzettino Rovigo	3 "Sisma-bonus", in Polesine 35 Comuni da riclassificare	M.Sca.	37
08/07/2020	Gazzettino Venezia	6 Porto, Brugnaro: «Il commissario? Nessun problema» - Bordata. di Brugnaro: «Porto, commissario? Non è un problema»	Brunetti Roberta	38
08/07/2020	Gazzettino Venezia	6 Baretta: «Nessun vantaggio» Assoporti: «Vicini al presidente» Musolino: «Manovra di palazzo»	...	41
08/07/2020	Mattino Padova	20 Padova e il Veneto coperti dal cemento La difesa del suolo inizia nello spazio	Cadoni Cristiano	43
08/07/2020	Mattino Padova	29 Ater mette in vendita sei immobili I1151 luglio vanno all'asta	Bergamin Silvia	45
08/07/2020	Nuova Venezia	16 Mose, sei paratoie restano giù - Mose, ultimo test Le sei paratoie di Punta Sabbioni restano giù	Vitucci Alberto	46
08/07/2020	Nuova Venezia	17 Inaugurazione da 45 mila euro Ambiente Venezia «Ci saremo»	Vitucci Alberto	48
08/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	4 Plauso condizionato delle imprese Carraro: «Ora il cronoprogramma»	Brillo Nicola	49
08/07/2020	Piccolo	16 Così Fincantieri diversifica la produzione Sul Danubio il più grande ponte sospeso	Fiumanò Piercarlo	50
08/07/2020	Repubblica	29 L'allergia alla concorrenza	Rizzo Sergio	52
08/07/2020	Sole 24 Ore	8 Subito cantieri per opere che valgono 77 miliardi - Le 106 opere che possono fare Pil subito	Santilli Giorgio	54
08/07/2020	Voce di Rovigo	7 Cantieri liberati, c'è anche l'A31	Garbellini Alberto	56
08/07/2020	Voce di Rovigo	22 Po a Cavanella, lavori entro l'anno	...	58

Bonus edilizia, appello dell'Ance: «Serve più tempo»

► Il presidente dei costruttori Ghiotti:
«Gli incentivi vanno estesi fino al 2023»

Bonus energetico, facciate, ristrutturazioni, sisma-bonus. I costruttori polesani plaudono al pacchetto di incentivi fiscali adottato al Governo per rilanciare il settore dell'edilizia, ma chiedono un allungamento del termine dei lavori di almeno un anno, ossia fino al 2023, e un alleggerimento delle pratiche burocratiche necessarie al riconoscimento dei benefici. D'accordo sugli incentivi fiscali anche gli amministratori di condominio, già alle prese con i primi progetti.

Lucchin alle pagine II e III

«Incentivi, un volano per il settore edile»

► **Paolo Ghiotti**, presidente veneto dell'Associazione nazionale costruttori, plaude alle detrazioni fiscali: «L'unico rischio è l'eccessiva burocrazia»

**IN PROVINCIA
DI ROVIGO
UN'ABITAZIONE
SU CINQUE
HA ALMENO
CINQUANT'ANNI**

EDILIZIA

ROVIGO Grandi speranze per il "superbonus" con detrazioni al 110%, non solo per il comparto edile, ma tutta l'economia nazionale. È questo il pensiero di **Paolo Ghiotti**, presidente veneto dell'Associazione Nazionale Costruttori Edili, guardando all'incentivo fiscale per la ristrutturazione delle abitazioni e dei condomini. Ghiotti ritiene che la misura lanciata dal

Governo sia positiva, pur tenendo in considerazione che bisognerà vedere quale sarà l'interesse da parte del pubblico e se lo Stato manterrà tutte le promesse fatte sinora. Ma se tutto andasse come previsto, sarebbe un bel volano per l'economia. «Il Superbonus e l'Ecobonus sono senza dubbio importanti, nella speranza che trovino attuazione - spiega il presidente di **Ance veneto** - Molto spesso vengono annunciate cose che poi non trovano applicazione e una delle colpe è l'eccessiva burocrazia, che spero il Decreto semplificazione aiuti a smaltire. Secondo me l'unico ostacolo del Superbonus riguarda il sostituto d'imposta: se questo passaggio sarà risolto si chiuderà il cerchio. Non possiamo infatti pensare che siano i clienti, o tanto meno l'im-

presa, ad assorbire in toto il credito, perché non ne hanno la capacità. In un contesto, non solo veneto ma anche nazionale, dove su 470mila abitazioni il 60% di queste che ha più di 40 anni e sono in classe energetica "G" è facilmente comprensibile quanto lavoro ci sarebbe da fare per efficientare queste case da un punto di vista energetico e dei consumi. L'efficienza energetica degli edifici po-



lesani è anche un problema anagrafico, perché il 39% delle nostre abitazioni è stata costruita prima degli anni Novanta e il 19,8%, ovvero una su cinque, tra gli anni Sessanta e Settanta. Facendo un rapido conto di queste case, con una spesa di 30 mila euro, metteremmo in moto una economia da 10 miliardi di euro. Se l'economia di questo settore genera indotto, se crea Pil, parte l'economia di tutta la nazione, per cui è presto comprensibile che come il superbonus sia sicuramente un punto a favore di tutto il Paese».

LA DURATA DEI BENEFICI

La speranza di Ghiotti è che questo strumento non abbia una durata troppo breve: «L'importante è che lo proroghino almeno fino al dicembre 2022, meglio ancora sarebbe fino al 2023. Se, come sembra, queste operazioni

verranno sospese nel 2021, il tempo che abbiamo davanti non è poi molto: tempo che si mettano d'accordo tutti i condomini, che si trovi il tecnico, che si faccia la progettazione e si inizino i lavori, effettivamente non rimane tanto tempo per fare tutto».

SETTORE IN CRISI

La considerazione finale del numero uno veneto dei costruttori edili è che «tutto questo è un bellissimo incentivo per un settore estremamente in difficoltà, che ha sulle spalle una crisi decennale: uscivamo da un 2019 felice, che segnava un +2,4% rispetto al 2018. Si guardava alla primavera del 2020 con felicità. Poi è venuto il Covid che ha ulteriormente stoppato le attività e anche l'entusiasmo di noi imprenditori. Tutte queste agevolazioni mettono e

danno disponibilità ai committenti di fare opere. Quando ti ricapita un'occasione del genere per riparare la casa? Io dico: "Approfittiamone". Queste sono manne che non capitano tutti i giorni, vanno affrontate con intelligenza e logica, facendole con un certo grado di professionalità. Il Governo sta facendo qualcosa, poi spetta a noi inventarci qualcos'altro per risolvere i problemi quotidiani».

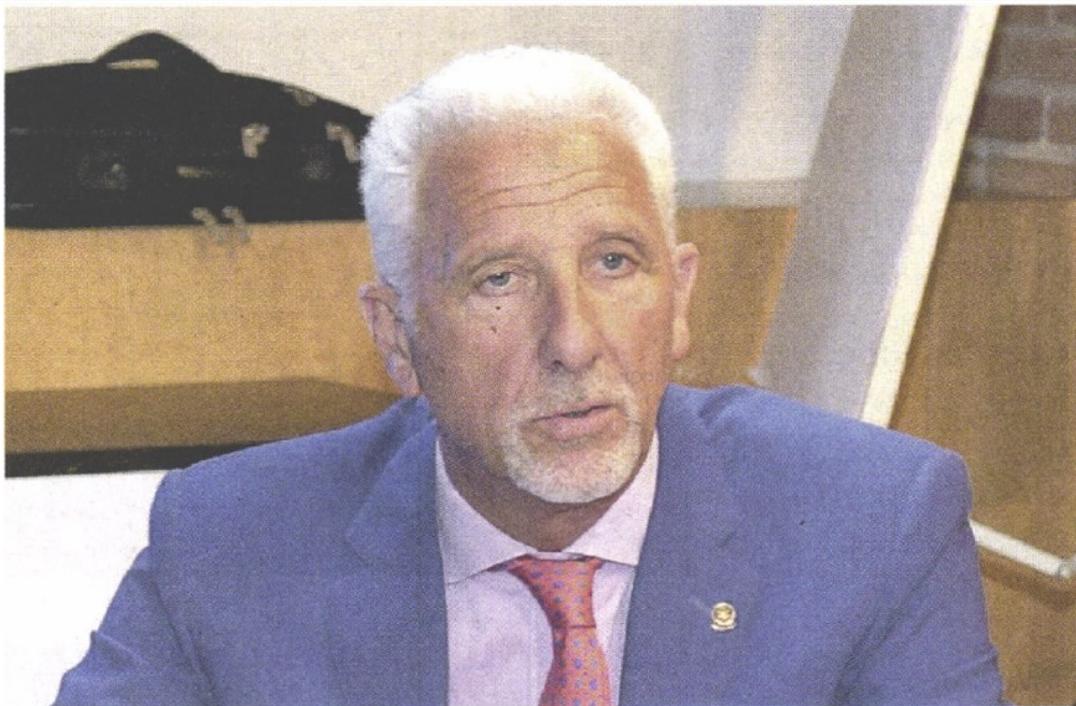
Secondo le stime di Ance, la Cassa Edile, a causa del Lockdown e della flessione economica, ha perso il 63% dei guadagni. La previsione persino ottimistica di Ghiotti è che «se anche tornassimo tutti a lavorare al massimo delle nostre possibilità, sarebbe molto difficile che questa annata si chiuda in positivo».

Alberto Lucchin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SETTORE COSTRUZIONI Da un decennio il settore delle imprese vive una crisi profonda. Sotto, il presidente dell'Associazione costruttori [Paolo Ghiotti](#)



Il bluff Semplificazioni: 11 slide per non decidere nulla

servizi da pagina 2 a pagina 6

Lo chiamano Semplificazioni: anatomia di una scatola vuota

Passa «salvo intese». I buchi: «modello Genova» appeso a scelte politiche per ogni opera, tante deroghe a tempo

IL SENATORE

Malan: «Smorzato abuso d'ufficio e danno erariale Per i 5s era "salva-ladri"»

L'ECONOMISTA

Giuricin: «Sulla Tav Torino-Lione serviva l'analisi, sulla Roma-Pescara no?»

L'ANALISI

di **Giuseppe Marino**

Il Dl semplificazioni è una legge con il punto esclamativo. Nelle slide entusiastiche di Palazzo Chigi si presenta con lo slogan «L'Italia semplice, l'Italia che corre!». A leggere il testo restituisce in realtà una sgradevole sensazione di *déjà vu*. La bozza della norma, approvata in una forma che è destinata a chissà quanti cambiamenti, arriva buona ultima dopo lo Sblocca cantieri del governo gialloverde, lo Sblocca Italia di Matteo Renzi, il dimenticato piano Colao e il piano Italia veloce del ministro Paola De Micheli che pare costituisca un pezzo centrale della norma, individuando le 130 opere cui assegnare una corsia preferenziale. Peccato che anche i piani precedenti avessero l'ambizione di trovare vie rapide per le opere, ambizioni sempre frustrate.

«Anche perché -commenta l'economista Andrea Giuricin- spesso a bloccare le opere è la mancanza di volontà politica più dei problemi di procedura e dei ricorsi, vedi il caso della Raggi con la Metro C a Roma». Nell'elenco c'è la Tav. «Curiosamente -nota ancora Giuricin- chi diceva ostinatamente "no" alla Torino-Lione, ora dice sì all'alta velocità ovunque. Ma se secondo loro la tratta Italia-Francia non era giustificata dalle analisi, possibile che lo sia la Roma-Pesca-

ra?». La volontà politica resta comunque centrale: il «modello Genova» non è al centro del Dl, ma sarà consentito ricorrere a un commissario straordinario attraverso decisioni della Presidenza del consiglio su ogni singola opera: il che rimanda tutto a una concordia tra le forze di governo che allo stato è una chimera.

La sensazione è che si sia puntato da una parte su un lungo elenco di opere anche locali, spesso già in ballo da anni, dall'altra da una sospensione di alcune regole decisamente timida. Non c'è una riforma di sistema, ma uno stop a tempo. Molte delle deroghe hanno scadenza al 31 luglio 2021. È il caso ad esempio delle verifiche antimafia «provvisoria» consentita fino al 31 luglio 2021. Dopo, si torna al sistema normale. Stessa cosa per l'articolo che elenca un numero limitato di casi per i quali può scattare la sospensione dell'opera che, nelle intenzioni del governo, dovrebbe andare avanti anche in caso di ricorsi, previsione interessante se risulterà efficace. La facoltà di ricorrere alla forma semplificata della conferenza di servizi scade invece il 31 dicembre 2021. Il fatto di prevedere deroghe temporanee aumenta l'incertezza delle regole, che è tra i principali ostacoli alle opere pubbliche. «Ci sono alcuni spunti interessanti -dice Gabriele Buia, presidente di Ance (costruttori)- ma avrei preferito scelte che indi-

cassero una direzione chiara, invece che norme a tempo»

A incidere davvero potrebbero essere le norme che dribblano le gare d'appalto sui lavori minori più che quelle sulle grandi opere: affidamento diretto per lavori al di sotto dei 150mila euro e procedura negoziata senza bando fino a 5 milioni, ma in base a indagini di mercato (che richiedono tempo) o in base a elenchi (che poche amministrazioni hanno). Si assegna così un maggior potere ai funzionari pubblici, ammorbidente contemporaneamente il reato di abuso d'ufficio per incidere sulla «paura della firma» e anche il rischio di un'azione della Corte dei conti per danno erariale, che invece aumenta nel caso che il funzionario rallenti l'opera senza motivo. Si introduce la figura di un collegio consultivo tecnico: se il funzionario ne segue le indicazioni, non rischia il danno erariale. «Se queste modifiche le avesse fatte un governo di cui loro non facevano parte -commenta il senatore azzurro Lucio Malan- i 5 Stelle avrebbero parlato di "via libera ai ladri" o



di "salva-corrotti". Per il costituzionalista Sabino Cassese, sentito dall'*Huffington Post*, sono modifiche dalla dubbia efficacia, perché ancora vaghe: «Le figure di reato poco precise si prestano ad abusi».

Del resto, lo stesso governo non dà una stima precisa di impatto sul Pil delle misure. «La faremo a saldo», dice Conte. Tradotto, se il Dl Semplificazioni vale qualcosa, lo scopriremo vivendo.

UN DOCUMENTO VAGO



GLI APPALTI fino al 31 luglio 2021

- Fino a 150.000 euro
affido diretto alle ditte
- Fino a 5 milioni di euro
e per urgenze da Covid
senza bando di gara



I FUNZIONARI PUBBLICI

- Più rischi per chi tiene ferme
le opere (es. danno erariale)
- Stop alla "paura della firma"
(es. riforma abuso d'ufficio)



BUROCRAZIA AMICA

- Costi burocratici comprimibili
(detrazioni, bonus fiscali...)
- Trasparenza sui tempi
della P.A.



EDILIZIA

- Demolire/ricostruire più semplice,
senza maggior consumo di suolo
- Incentivi per riqualifica,
bonifiche, ambiente, rete idrica...



LO SBLOCCO DEI CANTIERI

- Ricorsi e cause in Tribunale
non fermano opere urgenti
- Una squadra di tecnici dedicata
a risolvere subito gli intoppi



STOP ALLE ATTESE

- La P.A. che respinge deve
motivare in una sola volta
- 60 giorni di tempo alla P.A. su
autorizzazioni Conferenza servizi



AZIENDE

- Più contributi alle imprese
- Una squadra di tecnici dedicata
a risolvere subito gli intoppi



CITTADINI

- Accesso facile
alle banche dati
- App sullo smartphone, al posto
di file agli sportelli e scartoffie

L'EGO - HUB

RAPPORTO LA FILIERA DELL'ACCIAIO

Una domanda di un miliardo nelle costruzioni genera una ricaduta di 3,5 miliardi sull'economia

RICOMINCIAMO DAI CANTIERI

Settore edile centrale nello sviluppo delle filiere a monte e a valle

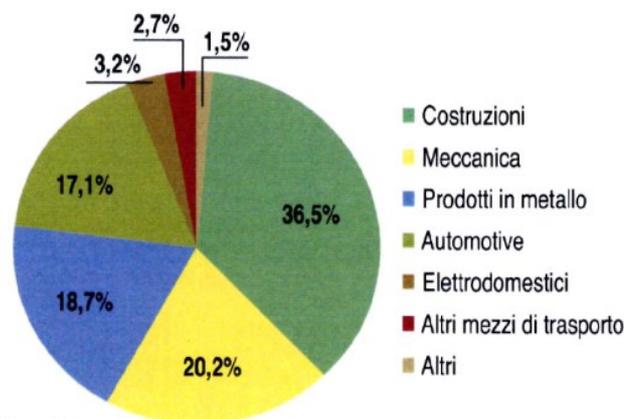
DI EMANUELE ELLI

Come è facile immaginare, la produzione siderurgica nazionale alimenta la quasi totalità delle filiere: questo rende l'acciaio, nelle sue diverse forme, uno degli elementi più pervasivi del sistema industriale nazionale. Tra i maggiori utilizzatori il comparto edile fa la parte del leone, assorbendo oltre il 36% della produzione di acciaio che esce dagli stabilimenti italiani e superando in questa particolare graduatoria la meccanica, l'automotive, le imprese di prodotti e componenti metallici (vedi i grafici accanto con gli ultimi dati aggiornati da Federacciai). Basterebbe questo per spiegare il legame a doppio filo che condiziona le sorti dei due comparti producendo inevitabili effetti a cascata su quasi tutta l'economia. Come fa notare Ance, l'Associazione nazionale costruttori edili afferente a Confindustria, le costruzioni, in virtù della lunga e complessa filiera collegata a quasi il 90% dei settori economici, hanno infatti l'effetto propulsivo più elevato sull'economia tra tutti i comparti di attività. Per rendersi conto delle po-

tenzialità del settore, una domanda aggiuntiva di 1.000 milioni di euro nelle costruzioni genererebbe una ricaduta sul sistema economico di 3.513 milioni di euro. In termini di occupazione, la produzione aggiuntiva di 1.000 milioni di euro in costruzioni produrrebbe un incremento di 15.555 unità di lavoro di cui 9.942 direttamente nel settore delle costruzioni (pari ad una percentuale del 64%) e 5.613 nei comparti collegati. All'opposto, una contrazione del settore come quella avvenuta nelle ultime settimane si ripercuote non solo a valle ma anche a monte, proprio sulla domanda di acciaio; secondo Federacciai ad aprile la produzione nelle costruzioni ha registrato un crollo del 67,8% su base annua, cumulando nei primi quattro mesi un calo medio del 25% sullo stesso periodo dell'anno precedente con dirette conseguenze sulle produzioni delle acciaierie nazionali. Far ripartire i cantieri e le grandi opere si conferma dunque uno degli snodi principali della ripresa economica, un obiettivo che reclama interventi urgenti da parte del

governo. «Sono anni per esempio che denunciavamo l'inerzia nell'utilizzo delle risorse pubbliche», ha sottolineato **Gabriele Buia**, presidente Ance, nel corso della lunga diretta Ripartitalia/PA organizzata qualche giorno fa da ClassC-nbc. «Una legge di bilancio che non utilizza in tempi rapidi gli investimenti programmati è una legge che ha poco effetto sulla crescita, sull'economia e sui diversi problemi che attanagliano questo Paese. Il settore delle infrastrutture è purtroppo in difficoltà da quasi 11 anni in maniera continuativa. Abbiamo chiesto al governo da quasi due anni di poter intervenire inoltre sulle semplificazioni, ovvero sulla macchina procedurale che impedisce che in poco tempo si possano utilizzare delle risorse facendole diventare investimenti, cioè cantieri. Per fare un'opera pubblica in Italia superiore ai 100 milioni di euro ci si impiega 16 anni e il 55% dei tempi sono i cosiddetti tempi morti, di lungaggini burocratiche. È un tempo biblico, inaccettabile, ancor più per quelle opere di poche centinaia di migliaia di euro che impiegano 4 anni in media in Italia». (riproduzione riservata)

SETTORI UTILIZZATORI DI ACCIAIO

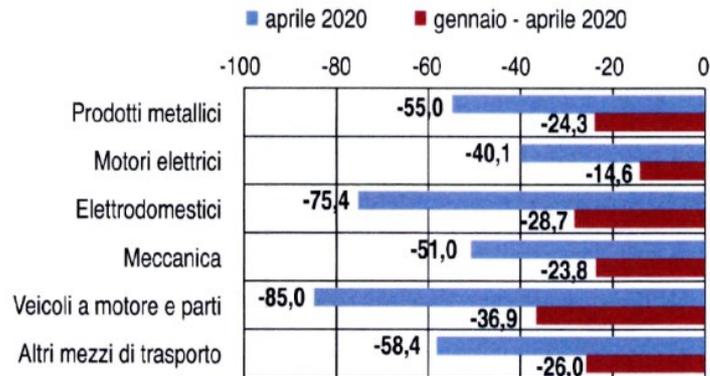


Fonte: Federacciai



PRODUZIONE INDUSTRIALE SETTORI UTILIZZATORI

(dati corretti aff. calendario, var. % anno precedente)



Gabriele Buia, presidente dell'Ance

I costruttori bocciano le misure “Intatta la vera resistenza burocratica”



L'IMPRENDITORE
GABRIELE BUIA
È IL PRESIDENTE
DELL'ANCE

*Basta con la logica
dell'emergenza
Soluzioni strutturali
per ridurre i tempi*

di Marco Patucchi

ROMA – «Prima o poi qualcuno dovrà pur dire alle nuove generazioni che andando avanti così non ci sarà più un futuro di benessere. Questo Paese deve tornare a vivere di dignità del lavoro, non di sussidi». Gabriele Buia è il presidente dell'Ance, l'associazione dei costruttori edili, e per lui non è stata una giornata semplice, tra testi provvisori da studiare e interlocuzioni politiche. Il governo ha varato il Decreto semplificazioni che punta, tra l'altro, a sbloccare i cantieri italiani, ma secondo Buia così non funziona. «Speriamo almeno che la solita formula del “salvo intese” lasci aperta la possibilità di modifiche e aggiustamenti».

Scusi presidente, ma è mai possibile che ogni volta che il governo mette mano agli appalti le imprese si dicano insoddisfatte?

«Guardi che non è così. Nel decreto vanno benissimo le novità su abuso d'ufficio, danno erariale e

semplificazione in corso d'opera. Sono misure importanti nell'interesse delle aziende e del Paese».

E allora cos'è che non va?

«Si è puntato soprattutto alla semplificazione delle gare, ma le vere incrostazioni sono più a monte. Non sono le gare che allungano i tempi di realizzazione delle opere. Lo dice anche il Consiglio di Stato che il contenzioso a questo livello non supera il 2%. La metto giù con uno slogan: trasferire la straordinarietà nell'ordinario. Perché quello che viene consentito al commissario non si trasforma in norma vera e propria?».

Che risposta si è dato?

«La solita: è troppo forte la resistenza della burocrazia che sta a monte delle gare, a cominciare dagli apparati ministeriali. Ma lo sa che per una valutazione di impatto ambientale può passare anche più di un anno? O che per i contratti di programma di Anas e Rfi in due anni sono stati espletati solo 6 passaggi sugli undici previsti? Così rimangono bloccati decine di miliardi di euro, senza contare che quando vengono vinte le gare il cantiere non può partire perché manca il progetto».

Il provvedimento del governo serve proprio a risolvere queste cose, non crede?

«Nelle intenzioni sì, però è troppo concentrato sulla fase delle gare per le quali vedo ancora rigidità nel numero di partecipanti. I problemi, lo ripeto, sono a monte. E poi non capisco perché continuare a portare avanti l'alibi dell'emergenza, quando sarebbe ora di interventi strutturali che risolvano i problemi una volta per tutte».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Gabriele Buia, presidente dell'Ance

I costruttori bocciano le misure “Intatta la vera resistenza burocratica”

di Marco Patucchi

ROMA — «Prima o poi qualcuno dovrà pur dire alle nuove generazioni che andando avanti così non ci sarà più un futuro di benessere. Questo Paese deve tornare a vivere di dignità del lavoro, non di sussidi». Gabriele Buia è il presidente dell'Ance, l'associazione dei costruttori edili, e per lui non è stata una giornata semplice, tra testi provvisori da studiare e interlocuzioni politiche. Il governo ha varato il Decreto semplificazioni che punta, tra l'altro, a sbloccare i cantieri italiani, ma secondo Buia così non funziona. «Speriamo almeno che la solita formula del “salvo intese” lasci aperta la possibilità di modifiche e aggiustamenti».

Scusi presidente, ma è mai possibile che ogni volta che il governo mette mano agli appalti le imprese si dicano insoddisfatte?

«Guardi che non è così. Nel decreto vanno benissimo le novità su abuso d'ufficio, danno erariale e semplificazione in corso d'opera. Sono misure importanti nell'interesse delle aziende e del Paese».

E allora cos'è che non va?



L'IMPRENDITORE
GABRIELE BUIA
È IL PRESIDENTE
DELL'ANCE

*Basta con la logica
dell'emergenza
Soluzioni strutturali
per ridurre i tempi*

«Si è puntato soprattutto alla semplificazione delle gare, ma le vere incrostazioni sono più a monte. Non sono le gare che allungano i tempi di realizzazione delle opere. Lo dice anche il Consiglio di Stato che il contenzioso a questo livello non supera il 2%. La metto giù

con uno slogan: trasferire la straordinarietà nell'ordinario. Perché quello che viene consentito al commissario non si trasforma in norma vera e propria?».

Che risposta si è dato?

«La solita: è troppo forte la resistenza della burocrazia che sta a monte delle gare, a cominciare dagli apparati ministeriali. Ma lo sa che per una valutazione di impatto ambientale può passare anche più di un anno? O che per i contratti di programma di Anas e Rfi in due anni sono stati espletati solo 6 passaggi sugli undici previsti? Così rimangono bloccati decine di miliardi di euro, senza contare che quando vengono vinte le gare il cantiere non può partire perché manca il progetto».

Il provvedimento del governo serve proprio a risolvere queste cose, non crede?

«Nelle intenzioni sì, però è troppo concentrato sulla fase delle gare per le quali vedo ancora rigidità nel numero di partecipanti. I problemi, lo ripeto, sono a monte. E poi non capisco perché continuare a portare avanti l'alibi dell'emergenza, quando sarebbe ora di interventi strutturali che risolvano i problemi una volta per tutte»». @RIPRODUZIONE RISERVATA



ANCE SU SEMPLIFICAZIONI

Buia: servono decisioni veloci

Secondo il presidente dell'Ance Gabriele Buia «la semplificazione delle fasi di gara ci preoccupa molto. Non è lì che si perde tempo. I ritardi si accumulano tutti nelle fasi che precedono la gara: quella selva di pareri, valutazioni, procedure. Mi sarei aspettato una norma unica che imponesse l'obbligo per enti e amministrazioni di decisioni in tempi predefiniti e perentori».

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



«SI APRE A SETTEMBRE»



Nel cantiere di H-Farm
campus digitale pronto

a pagina 11 **Baschieri**

Nel cantiere di H-Farm «Pronto il campus digitale a settembre scuole aperte»

Dai padiglioni ai 3500 alberi, la nuova sfida di Donadon

RONCADE (TREVISO) La puoi vedere con l'ultima riga di bilancio che oggi non ha un bel colore. La puoi vedere dalla vetrata del secondo piano, uno squarcio su campi di grano incisi da un fiume calmo che sembra incamminarsi verso San Marco. La puoi vedere e forse anche capire un po' passando attraverso decine di rustici pieni di giovani uomini al computer lasciando per un momento da parte numeri e sogni che tirano a indovinare un finale tutto da scrivere.

H-Farm oggi è un'azienda che ha un solido presente di servizi digitali, unit costantemente in utile, e ha investito tutto per tentare il grande salto attraverso un progetto unico in Europa: un campus di alta formazione scolastica che chiuda il triangolo composto da business, venture capital e scuola digitale. Tradotto: affari, sviluppo e cultura nella stessa sede fisica, il gigantesco parco campestre di Ca' Tron.

Il momento è delicato ed entusiasmante al tempo stesso perché quest'azienda di 650 dipendenti creata dal capostipite della new economy veneta, Riccardo Donadon, sta cambiando faccia anche visivamente. Ora la rete di casette e picco-

li rustici che visti dall'alto sembrano formiche hanno i loro moloch di riferimento. Le gru di Carron hanno alzato i grandi padiglioni delle aule universitarie, le scuole, le palestre, i campi sportivi e a settembre le porte si apriranno per accogliere gradualmente nel nuovo campus fino a tremila persone: «Il cantiere è ripartito già in aprile - dice Donadon - in autunno avremo i primi corsi e su questo non ci sono dubbi. Completeremo gli ultimi padiglioni strada facendo». Gli intoppi legati alla Via, che hanno bloccato i lavori per lunghissimo tempo, sono un ricordo che ha lasciato traccia nei numeri. Lungo due lati del triangolo l'azienda spende e incassa, lungo il terzo, quello della formazione, per ora ha soprattutto speso. Di qui il rosso di 12 milioni: «Ma l'ultima riga di bilancio non dà la visione dell'azienda, non siamo preoccupati per questo perché le basi sono solide. L'unica cosa che ci infastidisce è che qualcuno la usi per dare un'immagine sbagliata di Farm provando a inquinare il bel clima che c'è qui».

Sono passati più di vent'anni dall'avventura di E-Tree, da quando un quotidiano locale

titolava per la prima volta facendo sintesi della sintesi «Trevigiano miliardario in internet». Altri tempi. Donadon monetizzò la sua creatura prima che la bolla della new economy scoppiasse. Oggi è tutto più reale e radicato nel presente, con l'e-commerce si fanno soldi veri e senza cultura digitale si va poco lontano.

H Farm è nata nel 2005 come incubatore d'impresa senza trovare ancora lo Zuckemberg italiano («In Europa mancano i colossi economici come Google e Microsoft, i giganti che investono a prescindere») ma senza smettere di crederci: investiti in piani di sviluppo di start up digitali ci sono anche oggi quasi 28 milioni di euro: «Il nuovo Facebook non lo possiamo trovare noi - sorride Donadon - Noi possiamo finanziare solo la prima fase, quella



dell'avviamento, perché la seconda, lo sviluppo, richiede scale di finanziamento diverse». Tradotto: dieci milioni a perdere li può scommettere un gigante, non H-Farm. Di fatto l'azienda è tornata solida facendo quello che faceva la prima creatura e aggiornando il prodotto ai tempi: servizi digitali alle imprese. Farm oggi ha per clienti grandi brand, da Adidas ad Audi, da Gucci a Henkel e il valore della produzione si concentra soprattutto lì con 44 dei 59 milioni di euro annuali. La nuova sfida della formazione è fondamentale per completare

il progetto e mescolare i diversi sapori della new economy in un unico brodo digitale. Le leve che possono convincere il mercato e le famiglie sono due: la presenza di infrastrutture e saperi da un lato, il fascino del campus più verde d'Italia dall'altro. Proprio in questi giorni sono stati piantati duemila dei 3500 alberi che aumentano il contrasto che sta alla base dell'idea primigenia: dare alla mente digitali i servizi del terzo millennio e l'aria della natura medievale.

Alessandro Baschieri

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il fondatore**

Qui sotto
Riccardo
Donadon,
sopra il
campus con i
nuovi stabili



«Commissario? Nulla di grave» Porto, l'affondo di Brugnaro

Baretta: manovra politica. Giallo sullo slittamento dei lavori del terminal di Fusina

VENEZIA «La nomina di un commissario al porto di Venezia non mi sembrerebbe una cosa grave». Il sindaco Luigi Brugnaro entra a gamba tesa sul presidente Pino Musolino dopo la bocciatura del bilancio dell'Autorità portuale il 18 giugno scorso da parte dei componenti di Regione e Città metropolitana. La spiegazione è presto data: «I canali finora non li ha scavati, adesso fa i carotaggi su Vittorio Emanuele perché glieli ha ordinati il Tar (ieri Scarpa, Serena, Gersich, Darsiè hanno scritto ai quattro ministri competenti esprimendo la preoccupazione per l'ambiente e la salute dei cittadini, ndr). Il Porto è in attivo di 26 milioni perché non ha fatto niente, diverso sarebbe se avesse investito, comunque ho fiducia nel ministro alle Infrastrutture». Paola De Micheli sarà a Venezia venerdì per il test del Mose a tutte e tre le bocche di porto, è chiaro che l'obiettivo del governo è chiudere la vicenda velocemente, e quindi decidere se commissariare o meno l'Autorità portuale di Venezia e Chioggia. «Quello che deciderà il ministro dipenderà dalle procedure di legge e da valutazioni tecniche e non politiche — interviene il sottosegretario all'Economia e candidato sindaco del centrosinistra Pier Paolo Baretta — Totalmente politiche invece le dichiarazioni di Brugnaro che auspica esplicitamente il commissariamento del Porto e svela così quali erano le vere

intenzioni con la reiterata bocciatura di bilancio». Un botta e risposta continuo con il sindaco a precisare che «ci sono magistratura e ministero dei Trasporti ad occuparsi del caso, tutto il resto sono giochetti, io non do ordini a nessuno, c'è un'opera da due anni bocciata».

È il terminal delle autostrade del mare di Fusina gestito dalla Venice Ro.Port.Mos (società del Gruppo Mantovani) con cui il presidente Musolino ha firmato un contratto di revisione del project financing con l'allungamento della concessione e il trasferimento di nove milioni di euro. Un'operazione su cui Fabrizio Giri (nominato dalla Città metropolitana) e Maria Rosaria Anna Campitelli (Regione) si sono sempre opposti, richiedendo soluzioni alternative. Uno scontro che ha portato l'anno scorso a votare contro uno e non partecipare alla seduta del Comitato di gestione l'altro, mentre quest'anno è arrivata la mancata approvazione del bilancio. «Qui c'è tutta la voglia di rimettere mani e piedi all'interno dell'Autorità di sistema portuale. Volevano eliminare un presidente scomodo? Mi si dà un'importanza che non mi merito. Cado fra otto mesi, hanno tutta la libertà di non rinnovarmi. Invece è stato sollevato un polverone, colpendo due porti che funzionano», ha sottolineato il presidente in un'intervista al Messaggero Marittimo.

Lo scontro però non si placa con i due rappresentanti «ribelli» a rimarcare la mancata informazione da parte di Musolino. L'ultima vicenda riguarda l'atto aggiuntivo alla concessione alla società in cui si apre alla possibilità di slittamento del termine dei lavori alla darsena oltre il 31 marzo 2020 (e quindi veder confermati i finanziamenti dell'Unione europea). Non è un caso che i revisori dei conti non abbiano approvato il bilancio 2018 (pubblicato a marzo di quest'anno) della Ve.Ro.Port.Mos vista l'incertezza sul rinvio dei termini. E così solo una decina di giorni dopo il documento che viene approvato dal comitato di gestione (in cui viene confermata la data del 2020), il presidente del Porto ne approva un'altro che invece apre allo slittamento, poi autorizzato dall'Inea (organismo dell'Ue) proprio su richiesta dell'Autorità portuale. Giri e Campitelli evidenziano ancora una volta di essere stati tenuti all'oscuro di tutto. Il termine del 31 marzo 2020 era considerato essenziale per i lavori di scavo della darsena e il 23 dicembre 2019 il Porto ha presentato una domanda di proroga di cui non darebbe conto in nessun atto. Successivamente ha modificato l'atto aggiuntivo che avrebbe permesso alla Ve.Ro.Port.Mos di poter chiudere il bilancio contando sul fatto che non sarebbe decaduta la titolarità del contributo europeo.

Francesco Bottazzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● Il 18 giugno i rappresentanti di Città metropolitana e Regione hanno votato no all'approvazione del bilancio del Porto

● Il ministero delle Infrastrutture con l'aiuto della Direzione di Vigilanza sulle Autorità portuali sta vagliando la documentazione. Una delle ipotesi è la nomina del commissario che potrebbe essere anche l'attuale presidente.

● Lo scontro tra Musolino e i gli altri due membri del Comitato di gestione è scaturito dalla decisione del presidente del Porto di rivedere il contratto con la Ve.Ro.Port.Mos che prevede l'allungamento della concessione di Fusina e il versamento di un contributo di 9 milioni

Generatori di emergenza, ok il test Comitatone entro la fine di luglio

VENEZIA La sabbia sotto le quattro paratoie più vicine a Treporti? Colpa del protocollo fanghi che non permette di prenderla e buttarla a mare. Sui sedimenti sotto le dighe infatti è stata trovata una leggera presenza di mercurio, trasportato dalla corrente probabilmente dalla Croazia, che li fa diventare di categoria B e quindi da portare in discarica. Il conto della manutenzione sale così ancor di più, tanto da consigliare il Consorzio Venezia Nuova di limitare la pulizia dei cassoni in attesa dell'approvazione del nuovo protocollo. Intanto ieri è stata effettuata l'ultima prova prima del test di venerdì in cui (alla presenza del premier Conte e del ministro alle Infrastrutture De Micheli) verranno sollevate tutte assieme le 78 paratoie delle tre bocche di porto. Nella prova di ieri mattina sono state alzate solo una parte delle barriere del Lido: lo scopo non era di chiudere l'intera bocca ma testare i generatori di emergenza (posizionati anche a Malamocco e Chioggia) in caso di black out. Un test ulteriore per far fronte alla possibile assenza di energia elettrica nelle situazioni di emergenza, ma anche venerdì quando il presidente del consiglio premerà il pulsante rosso. Intanto sembra essere programmato per fine luglio un Comitatore per la suddivisione di ulteriori 40 milioni di Legge speciale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mose Conto alla rovescia



Ripartenza Le infrastrutture venete nel Dl Semplificazioni. Le categorie: attendiamo le risorse. Via l'abuso d'ufficio ai sindaci. Variati: svolta per gli enti locali

Treni, Mose, strade: le dieci opere «veloci»

Dall'aeroporto alla terza corsia dell'A4. «Ora procedure più snelle». Tav, commissario per la Venezia-Trieste

VENEZIA Dieci opere prioritarie su 130. Questo è il «bottino» del Veneto per il decreto Semplificazioni. Ma, in concreto, cosa cambia? Per un anno la Tav Brescia-Padova, la linea Fortezza-Verona ma anche la terza corsia in A4 verso Trieste e sull'A14 fra Padova Sud e Monselice, fra le altre, godranno di una «corsia veloce» per tutti gli adempimenti burocratici. Le categorie sospirano «Finalmente!» ma sottolineano come l'intervento debba essere strutturale e i

Italia veloce, ci sono 10 opere venete commissario per la Venezia-Trieste

Procedure e valutazione ambientale più rapide nel Dl semplificazioni presentato ieri dal governo
Alta velocità, accordo fatto fra Iricav e Rfi. Categorie alla finestra: «Servono certezze su tempi e costi»

VENEZIA Tu chiamale, se vuoi, «prioritarie». L'elenco di 130 opere che il governo ha individuato come assolutamente strategiche ne conta solo 10 di venete ma una più cruciale dell'altra. Fra queste soltanto due rientrano nella short list di 36 grandi infrastrutture che saranno dotate di un commissario. Oltre alla Fortezza-Verona, c'è la «velocizzazione» della linea ferroviaria Venezia-Trieste. La «Tav light» preferita alla linea AV/AC (alta velocità/alta capacità) fra Veneto e Friuli Venezia Giulia per scarse previsioni di traffico. Dall'altro lato, però, con il completamento dell'alta velocità veneta finalmente uscito dal libro dei sogni, il corridoio europeo che punta verso Est non si sarebbe potuto permettere un collo di bottiglia. Ecco allora l'alternativa: 1,7 miliardi anziché 7 e treni comunque a 220 km orari.

A proposito di alta velocità. Anche i cantieri della Tav Verona-Padova finiscono fra le opere prioritarie. Che significa concretamente? Dalla bozza del decreto Semplificazioni per ora si capisce che la procedura Via (Valutazione di impatto ambientale) correrà su un binario accelerato, che ogni passaggio burocratico sarà accelerato. «Immagino - ragiona Franco Miller, padre nobile della Tav in Veneto - che se il Cipe ci metteva sei mesi a trasmettere un progetto alla Corte dei Conti, ora magari sarà costretto a farlo in un mese. Sulle gare, invece, temo cambierà poco visto che

gli importi rientrano tutti nella normativa di gara europea». Per altro, dopo un lungo stallo, nei giorni scorsi, il general contractor Iricav Due che prende il testimone da Cepav Due da Verona a Padova, ha trovato la quadra con Rfi per un accordo economico sulla variante richiesta per spostare il tracciato a Sud di San Bonifacio.

Le opere inserite fra le 130 prioritarie comprendono Mose e Pedemontana. I due cantieri *monstre* in Veneto che però, di fatto, sono ormai arrivati a chiusura o, quanto meno, a cantieri ampiamente avviati. Il ministro ai Rapporti con il Parlamento, il bellunese 5s Federico D'Inca, dice che «sulla Pedemontana, viste le polemiche del passato, vigileremo con particolare attenzione» ma festeggia la scelta di ripartire dalle infrastrutture per dare nuovo impulso all'economia. «Sono opere definite anche in un'ottica europea come fondamentali per il Paese - spiega il sottosegretario del Viminale, il dem vicentino Achille Variati - i fari puntati del governo prevedono di monitorarle da vicino e nessun elemento di inceppo sarà tollerato». Fino al 31 luglio 2021, le opere prioritarie saranno assoggettate a una serie di semplificazioni perché, spiega il senatore dem veneziano Andrea Ferrazzi «ci sono decine di miliardi stanziati per opere fondamentali ma non spesi. Per altro così si stabilisce anche una lista di opere strategiche su cui, per dire,

non figura più il project della "Romea Commerciale" che possiamo definire sepolto». In compenso, però, nell'elenco c'è l'alternativa voluta dall'ex presidente di Anas, Gianni Vittorio Armani: la riqualificazione della Ravenna-Venezia.

Non di minore importanza il potenziamento della terza corsia in A4 verso Trieste. Ci sono anche, per Vicenza, il progetto di trasporto pubblico green ma anche l'implementazione di alcuni aeroporti fra cui Venezia con i relativi collegamenti ferroviari e la linea dei Bivi e l'espansione dell'hub intercontinentale. *Last but not least*, ci si imbatte, alla voce «decongestionamento e fluidificazione di tratte autostradali», nella «terza corsia A13 fra Monselice e Padova sud».

Secondo il presidente di Confindustria, Enrico Carrao, «Le opere relative al Veneto che dovrebbero venire "sbloccate" le conosciamo molto bene. Il premier ha inoltre assicurato che verranno realizzate anche le opere per le Olimpiadi invernali 2026 di Milano e Cortina. Le stime sulla crescita diffuse



oggi dalla Commissione Ue, che vedono il Pil 2020 dell'Italia cadere a -11,2%, (il peggior calo tra i paesi europei) non lasciano margini: dobbiamo risalire questa china e in fretta. Saremo parte attiva nel monitorare anche attraverso l'Osservatorio Trasporti e Infrastrutture che, adesso attivo nel Nord Ovest sarà presto esteso a tutto il territorio del Nord Est».

Perplesso Mario Pozza di Unioncamere: «Quello che mi

preoccupa è la mancanza di un crono programma con una scadenza precisa e di una stima dei costi. Se poi questo vuole essere un piano di riforme serio e reale deve avere uno sguardo lungo e non avere una scadenza o un effetto di breve periodo. Altrimenti il Dl Semplificazioni diventa un gigante dai piedi d'argilla.

Novità importanti per i sindaci la cui paternità porta la firma, fra gli altri, anche di Variati: «Da oggi la responsabili-

tà erariale cambia di segno. La paura di dover rispondere in solido e personalmente per una firma da amministratore ora viene spazzata via dal capovolgimento del principio: si punisce chi, al contrario, "non fa". E sparisce stabilmente l'abuso d'ufficio come l'abbiamo conosciuto. Resta solo in caso di dolo effettivo. Da ex amministratore ne sono molto lieto».

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Variati
Su danno erariale e abuso d'ufficio il meccanismo si ribalta: paga chi "non fa", una vittoria per gli enti



D'Inca
Sbloccati cantieri fondamentali in Veneto. Sulla Pedemontana vigileremo, sì alle opere per Cortina 2026

L'elenco delle opere

Alta velocità Brescia-Padova

1 Fra le opere prioritarie, per il governo, c'è l'alta velocità fra Brescia e Padova che potrà beneficiare non di procedure negoziate (troppo alti gli importi) ma di un deciso snellimento burocratico

Ferrovia rapida Venezia-Trieste

2 La «Tav light» fra Venezia e Trieste prende vita (con tanto di commissario) e prevede la riqualificazione della linea ferroviaria storica che consentirà treni a 220 km/h e una percorrenza di 1 ora e 5 minuti

Autostrade e terza corsia

3 Gli ultimi lotti per la costruzione della terza corsia in A4 da Venezia a Trieste sono considerati prioritari così come una nuova terza corsia in A14 fra Padova Sud e Monselice nelle direttrici verso Sud

Addio Romea commerciale

4 L'elenco delle opere prioritarie scarta, una volta di più, il project della Orte-Mestre, la Romea commerciale ma conferma il progetto di riqualificazione della Ravenna-Mestre lungo la SS 309

Il «Marco Polo» fra i grandi

5 Sono molti gli scali aeroportuali inseriti fra i prioritari ma il Marco Polo di Venezia compare anche, con Milano e Roma, fra quelli dell'espansione degli hub intercontinentali



Cantieri I cantieri dell'alta velocità fra Brescia e Verona, a Sommacampagna, nel Veronese

«E bretella est da riprendere»

Pedemontana e traffico l'opposizione: «Cancellare il pedaggio per i residenti»

Richieste

● L'apertura della complanare ai confini fra Bassano e Rosà sta

creando ingorghi alla circolazione in corrispondenza degli svincoli sulla statale 47 Valsugana. Di qui le richieste dell'opposizione che domanda anche un tavolo territoriale con i sindaci interessati dal passaggio della Pedemontana

BASSANO Caos traffico Pedemontana: per i consiglieri bassanesi di opposizione servono azioni forti, come l'introduzione della gratuità per i residenti, la ripresa del progetto della bretella est, oltre ad attivare un tavolo territoriale con tutti i sindaci interessati dal passaggio dell'infrastruttura. Le minoranze intervengono sulla situazione determinata dall'apertura della complanare nella zona ai confini fra Bassano e Rosà, che sta creando ingorghi alla circolazione in corrispondenza degli svincoli sulla statale 47 Valsugana. Lunghe colonne d'auto si formano spesso nella fascia che divide i due territori comunali e i gruppi consiliari prevedono una «situazione disastrosa quando entrerà in funzione quel tratto della Pedemontana». «La totale assenza di una regia politica regionale, che oggi nel nostro territorio non dovrebbe avere più alibi, sta paralizzando la viabilità del Bassanese - dichiarano i consiglieri di Bassano passione comune, Pd, Italia Viva e Bassano per tutti - I sindaci della zona sono inascoltati, mentre quello di Bassano non convoca né coinvolge le amministrazioni del territorio per cercare soluzioni e per obbligare la Regione ad intervenire». Secondo le minoranze sono indispen-

sabili alcune azioni per ridurre i disagi futuri. A partire dall'introduzione della gratuità «a tempo indeterminato sull'utilizzo della Pedemontana per i residenti dei comuni coinvolti, fornendo, a chi ne fa richiesta, un telepass». In seconda battuta, «va ripreso e rilanciato il progetto della bretella est, che collega Loria alla statale del Santo, sottoscritto nella sede della provincia di Treviso tra i sindaci del Bassanese e del Trevigiano». Le opposizioni suggeriscono inoltre di «verificare lo stato di avanzamento della bretella Anas tra Cassola e Bassano» e di prevedere «un tavolo territoriale con tutti i sindaci per condividere una linea comune verso la Regione e Spv». Tra le cause che hanno determinato la concentrazione di traffico a sud della città, i consiglieri individuano «la mancanza della condivisione del progetto Pedemontana con il territorio, l'assenza di una visione regionale del sistema viabilistico, la mancata soluzione del nodo Valsugana a nord e a sud di Bassano, il taglio dei fondi per le opere complementari a causa di una gestione sfuggita ad ogni previsione economica iniziale e l'abbandono del progetto bretella est».

R.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE OPERE PUBBLICHE

47 Commissari
per i cantieri

Su 130 infrastrutture strategiche, vanno commissariate
9 idriche, 11 stradali, 15 ferroviarie e 12 di edilizia statale

di **Antonella Baccaro**

L'elenco delle opere che il governo intende commissariare sulle 130 ritenute prioritarie, che ieri ha circolato ufficiosamente, appuntato manualmente a margine, segnala che la trattativa notturna nella maggioranza sul piano #Italiaveloce è stata lunga e laboriosa. Il numero ha continuato a ballare per tutta la giornata di ieri: 30, 36, 50. Cifre diverse, tutte più o meno plausibili, a seconda di come si scompone la lista. Ad esempio, le opere che compaiono nella sintesi finale sono 47, ma per quattro di esse, la ricostruzione del ponte sul fiume Magra e il nodo di Genova, le opere viarie siciliane e sarde, il commissario è già stato previsto. Alla fine si contano 11 opere stradali, 15 infrastrutture ferroviarie, tre delle quali introdotte in chiusura di trattativa, 9 opere idriche, due delle quali entrate all'ultimo momento. E fin qui saremmo già a quota 35. Senonché l'elenco riporta anche 12 opere di edilizia statale: uffici di Polizia, centri polifunzionali, caserme su segnalazione del ministero dell'Interno.

Elenco aperto

L'elenco in questione peraltro non sarebbe definitivo, almeno a sentire gli esponenti di Italia viva, che più di tutti si sono battuti per allargare il ristretto numero di commissari previsto dalla ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli. L'idea sarebbe che alle 130 opere definite prioritarie, del costo complessivo di circa 200 miliardi, si applichi il pacchetto del decreto Semplificazioni. Le 47 opere dell'elenco ristretto saranno sottoposte

alla disciplina contenuta nell'articolo 9, relativo ai commissari, che però non saranno «modello Genova» ma avranno poteri più circoscritti. Sul punto infurierebbe ancora la battaglia tra chi vorrebbe escludere del tutto le gare e chi, come l'Ance (associazione dei costruttori) le reclama, trovando, si dice, ascolto nella ministra. Alle restanti opere si applicherà l'articolo 2 del nuovo decreto, quello che affida tutti i poteri alle stazioni appaltanti. Ma non è detto che qualcuna non passi, in un secondo momento, nell'elenco ristretto.

Fondi europei

Quello che bisogna tenere presente per capire se il piano del governo per rilanciare le infrastrutture ha possibilità di successo, è che le opere prioritarie individuate, che saranno peraltro integrate da altre relative alla portualità e alla sanità, dispongono di risorse già assegnate per circa 130 miliardi. E che per i mancanti 65 circa si fa affidamento sui fondi europei, Recovery Fund in testa, ma anche Mes (per quelle sanitarie) anche se nessuno lo dice per non sollevare polemiche. Inoltre le opere individuate sono in una fase del procedimento avanzato, tale per cui esistono spesso anche i progetti definitivi, il che dovrebbe consentire, con l'applicazione del decreto Semplificazioni, l'avanzamento più rapido verso la cantierizzazione. L'elenco delle opere sarà allegato al Def (Documento di economia e finanza), dunque passerà al vaglio del Parlamento dove, non è difficile immaginare, subirà un assalto.

Da Nord a Sud

Scorrendo la lista, si nota che le opere stradali, per le quali s'impegheranno circa 5 miliardi, sono localizzate prevalentemente nel Centro-Sud, quelle ferroviarie più cospicue nel Nord, quelle idriche soprattutto in Sardegna. Non poteva mancare, tra le strade, la famigerata Statale 106 Ionica, un lotto da 1,3 miliardi in Calabria. Poi l'autostrada tra Roma e Latina, che rileverà il traffico della Pontina verso le zone industriali. C'è poi il completamento del collegamento dell'Autostrada A12 tra Tarquinia e San Pietro in Palazzi e il tratto della Salaria che attraversa i Comuni del terremoto. La SS 675 Umbro-Laziale tra il porto Civitavecchia e il nodo di Orte. Al Sud ritroviamo lo svincolo SS514 di Chiaramonte con la SS115 in provincia di Ragusa. Nell'elenco sono comparsi in ultimo la Fano-Grosseto e la A24-A25.

Circa 10 i miliardi dedicati alle opere ferroviarie commissariate. Tra quelle più citate dal governo, l'Alta Velocità tra Salerno e Reggio Calabria. Non manca il potenziamento della linea AV Fortezza-Verona verso il Brennero e della Venezia-Trieste, il raddoppio della Genova-Ventimiglia, compreso il collegamento al nodo di Genova e al terzo Valico, il raddoppio della Pescara-Bari, la linea Roma-Pescara, la nuova linea Ferandina-Matera La Martella, la Palermo-Trapani via Milo, il potenziamento tecnologico e infrastrutturale della Taranto-Potenza-Battipaglia e la realizzazione dell'asse AV/AC Palermo-Catania-Messina. In



coda risultano aggiunte la linea Pontremolese, la Mantova-Cremona-Codogno e l'anello ferroviario di Roma.

Le opere idriche al momento sono prevalentemente dighe, otto delle quali in Sardegna, due in Lombardia, una in Sicilia. Al rush finale ce l'hanno fatta la Darsena di Livorno e la diga Foranea di Genova. Nella lista entra l'opera ciclopica delle dighe del Mose di Venezia, già in fase di collaudo. Nell'elenco delle opere da commissariare sono finite anche quelle edilizie segnalate

dal Viminale: tra caserme e questure, sono sei al Sud, quattro al Nord, due a Roma.

Modello Genova

La ministra De Micheli ha annunciato che a ciascuna Regione verrà inviato un elenco dettagliato delle opere prioritarie che le riguardano. Ma i governatori sembrano già al corrente del merito. E se Enrico Rossi della Toscana (Pd) spera in una «svolta epocale», il collega ligure Giovanni Toti (movimento di centrodestra Cambiamo!) critica l'introdu-

zione tra le opere della Gronda di Genova: «Non serve un provvedimento di legge a farla partire, basta una firma del ministro De Micheli».

Intanto il leader della Lega, Matteo Salvini, lamenta che non sia passato il «modello Genova». Ma Raffaella Paita, che rivendica a Italia Viva l'aver predisposto «sette mesi fa» un piano-choc per le infrastrutture, largamente ripreso da #Italiaveloce, ribatte: «Il nostro è un mix tra modello Genova e modello Expo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le grandi opere

15

FERROVIARIE



- 1 Potenziamento Linea Fortezza-Verona
- 2 Potenziamento Linea Venezia-Trieste
- 3 Completamento raddoppio Genova Ventimiglia
- 4 Completamento raddoppio Pescara - Bari
- 5 Linea Roma - Pescara
- 6 Realizzazione nuova linea Ferrandina - Matera La Martella
- 7 Potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali Linea Salerno - Reggio Calabria
- 8 Linea Palermo-Trapani via Milo
- 9 Potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali Linea Taranto - Metaponto - Potenza - Battipaglia
- 10 Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova
- 11 Chiusura Anello ferroviario di Roma
- 12 Completamento raddoppio Pontremolese
- 13 Realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli - Bari
- 14 Realizzazione asse AV/AC Palermo-Catania-Messina
- 15 Completamento dei lavori del nodo ferroviario di Genova e collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto di Genova

11

STRADALI



- 1 SS 106 Ionica
- 2 Collegamento viario con caratteristiche autostradali compreso tra lo svincolo della SS 514 «di Chiaramonte» con la SS 115 e lo Svincolo della SS 194 «Ragusana»
- 3 SS 675 Umbro-Laziale. Sistema infrastrutturale di collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. Tratta Monte Romano Est - Civitavecchia
- 4 Completamento collegamento stradale A12 Tarquinia - San Pietro in Palazzi
- 5 Collegamento autostradale Roma-Latina, collegamento stradale Cisterna-Valmontone e relative opere connesse
- 6 Strada Statale 4 Salaria
- 7 A 24 -A25 Strada dei Parchi
- 8 E 78 Grosseto-Fano
- 9 Rete viaria provinciale in Sicilia
- 10 Rete viaria in Sardegna
- 11 Ricostruzione del ponte di attraversamento sul fiume Magra relativo alla strada statale n. 330 di Buonviaggio dal km 10+422 al Km 10+10+680, in provincia di Massa e Carrara

9**IDRICHE**

- 1** Messa in sicurezza traversa del Lago d'Idro (BS)

- 2** Messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera

- 3** Completamento ampliamento Diga di Maccheronis (NU)

- 4** Completamento realizzazione delle dighe:
 - di Monti Nieddu (CA)
 - di Medau Aingiu (CA)

- 5** Messa in sicurezza delle dighe:
 - Cantoniera sul fiume Tirso (OR)
 - sul Rio Olai (NU)
 - sul Rio Govossai (NU)
 - sul Rio Mannu di Pattada a Monte Lerno (SS)
 - di Monte Pranu sul rio Palmas (OR)
 - di Pietrarossa (EN-CT)

- 6** Realizzazione del Modulo sperimentale elettromeccanico per la tutela e la salvaguardia di Venezia (MOSE)

- 7** Messa in sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso

- 8** Darsena Europa Livorno

- 9** Diga Foranea di Genova

Italia viva: regole su misura per Roma e Torino

La spinta all'utilizzo delle app e delle banche dati

Limiti per l'abuso d'ufficio, ma è duello

di **Enrico Marro**

ROMA Per conoscere il testo definitivo del decreto legge bisognerà attendere «pochi giorni» assicura il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, perché il provvedimento è stato approvato «salvo intese». Significa che una serie di norme dovranno essere riscritte dopo le modifiche decise durante la lunga discussione in Consiglio dei ministri, nella notte tra lunedì e martedì. Inoltre, c'è maretta sulla riforma dell'abuso d'ufficio perché Italia viva ha fatto mettere a verbale le proprie riserve. I renziani chiedono lo stralcio delle norme che circoscrivono il reato, perché ritengono che siano state formulate ad personam per le sindache pentastellate di Roma e Torino, Virginia Raggi e

Chiara Appendino. Su questo come su altri punti si annuncia battaglia anche in Parlamento, che avrà 60 giorni di tempo, dopo che il decreto sarà stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale, per convertirlo in legge.

Per ora bisogna ragionare sui 48 articoli (un centinaio di pagine) del testo entrato in Consiglio dei ministri. Il provvedimento è suddiviso in 4 capitoli: appalti; procedure e responsabilità; amministrazione digitale; green economy. Da un lato si apre una «finestra» di un anno per semplificare e velocizzare l'apertura dei cantieri, se necessario anche attraverso i commissari, e dall'altro si disegna una riorganizzazione dei rapporti tra cittadini, imprese e pubblica amministrazione interamente basata sulla tecnologia digitale: app e incrocio di banche dati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Rivoluzione digitale

I servizi pubblici sullo smartphone

Tutti i servizi delle pubbliche amministrazioni dovranno diventare accessibili attraverso lo smartphone. Niente più file agli sportelli. Il decreto stabilisce che tutti gli enti pubblici dovranno chiudere i propri sistemi di identificazione online e adottare l'identità digitale Spid e Cie (la carta di identità elettronica) per consentire ai cittadini di accedere ai servizi. Gli utenti, quindi, non dovranno più confrontarsi con credenziali diverse a seconda del sito col quale si collegano. Tutti i servizi pubblici digitali dovranno diventare accessibili dal telefono con l'App «IO», che sarà quindi l'unico strumento per sbrigare le pratiche amministrative. Entro il 28 febbraio 2021 le pubbliche amministrazioni dovranno avviare i progetti di trasformazione. Esse potranno non inserire i loro servizi nell'App «IO» solo in caso di impedimenti tecnologici accertati dalla società pubblica PagoPA.



Ovunque, per usufruire di un servizio, la legge richiede l'esibizione di un documento di identità, il cittadino potrà farsi identificare da remoto attraverso l'identità digitale di Spid o la Cie. Sarà possibile chiedere il rilascio della carta d'identità elettronica prima della scadenza della carta d'identità cartacea. In questo modo sarà accelerato l'accesso dei cittadini ai servizi in rete. L'applicazione «IO» dovrà consentire ai cittadini di effettuare autocertificazioni o presentare istanze e dichiarazioni attraverso il proprio telefono. Quella digitale diventerà la modalità normale con cui gli uffici pubblici interloquiscono con i cittadini. Agli utenti non dovranno essere chieste informazioni che gli uffici pubblici già possiedono. A tal fine verrà potenziata l'interconnessione delle banche dati. Si punta a un cloud nazionale che assorba gli 11 mila data center che fanno attualmente capo a 23 mila amministrazioni diverse.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Senza gara

La soglia libera
dei 150 mila euro

Per accelerare gli investimenti in infrastrutture e opere pubbliche, il decreto legge Semplificazioni introduce in via transitoria, fino al 31 luglio 2021, una nuova disciplina in materia di appalti di lavori, servizi e forniture. Le norme prevedono l'affidamento diretto, cioè senza gara pubblica, per contratti di importo fino a 150 mila euro, in forte aumento quindi rispetto al tetto attuale che è di 40 mila euro. Sopra i 150 mila euro ci sarà invece una procedura negoziata, cioè una trattativa ristretta, ancora senza bando quindi, previa consultazione di un numero di operatori variabile sulla base dell'importo complessivo delle prestazioni: per quelle tra 150 e 350 mila euro 5 operatori, che salgono a 10 tra 350 mila e un milione di euro e a 15 tra un milione di euro e la soglia fissata dalle regole comunitarie, pari a circa 5,2 milioni.



È previsto che l'aggiudicazione o l'individuazione definitiva del contraente avvenga entro 2 mesi, aumentati a 4 in specifici casi. Il mancato rispetto di tali termini e i ritardi nella stipulazione del contratto e nell'avvio dell'esecuzione dello stesso possono determinare l'accusa di danno erariale al responsabile unico del procedimento. Se sono invece imputabili all'impresa, possono costituire causa di risoluzione del contratto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Deroghe

Gare europee
in sei mesi

Per gli appalti di importo superiore alla soglia comunitaria di circa 5,2 milioni scatta l'obbligo della gara europea, ma il decreto, oltre che disporre una abbreviazione dei termini (6 mesi per l'aggiudicazione), prevede procedure in deroga, sempre fino al 31 luglio 2021. Le stazioni appaltanti potranno ricorrere alla procedura negoziata con un numero ristretto di imprese quando si tratti di lavori motivati dall'emergenza coronavirus e che interessino «l'edilizia scolastica, universitaria, sanitaria e carceraria», nonché i trasporti e le infrastrutture stradali, ferroviarie e idriche, compresi quelli indicati nei contratti di programma dell'Anas (strade e autostrade) e di Rfi (rete ferroviaria).



Le stazioni appaltanti potranno operare in deroga a ogni disposizione di legge, salvo le norme penali e il codice antimafia. Ci saranno poi alcune opere infrastrutturali con «elevato grado di complessità» per la realizzazione delle quali il presidente del Consiglio potrà nominare uno o più commissari straordinari, su proposta del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e «previo parere delle commissioni parlamentari». Inoltre, si prevede che l'eventuale contenzioso tra stazione appaltante e impresa non comporti la sospensione dei lavori la salvo specifico provvedimento giudiziario.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Responsabilità

Danno erariale,
firme più veloci

Due articoli del decreto sono dedicati al superamento del cosiddetto «sciopero della firma», quel fenomeno che spinge molti funzionari pubblici a non dare il via libera ai cantieri nel timore di finire sotto inchiesta. Si prevede così che, sempre fino al 31 luglio 2021, la responsabilità per danno erariale, della quale il dipendente pubblico può essere chiamato a rispondere dalla Corte dei Conti, sia limitata al solo dolo per quanto riguarda le azioni, mentre



resta invariata, e comprende quindi anche i comportamenti colposi, per quanto riguarda le omissioni. L'obiettivo di questa riforma, ha spiegato il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, è di far sì che sia più rischioso non fare che fare. I funzionari saranno infatti chiamati a rispondere più facilmente per eventuali omissioni o inerzie piuttosto che nel caso di condotte volte a sbloccare i cantieri. Inoltre, la fattispecie del dolo viene riferita all'evento dannoso e non alla sola condotta. Per assistere il funzionario nelle sue decisioni, viene rafforzato il controllo concomitante da parte della Corte dei conti sulle procedure. Il decreto riforma anche il reato dell'abuso d'ufficio con una definizione meno vaga che rende punibili solo specifici comportamenti difformi da quanto puntualmente previsto dalle norme e non quelli dove ci sia un margine di discrezionalità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Documenti

Per le pratiche
tempi confrontabili

Una delle novità potenzialmente più interessanti del decreto Semplificazioni è l'obbligo per le amministrazioni pubbliche di rendere trasparenti e confrontabili i tempi di lavorazione delle pratiche. Le amministrazioni dovranno misurare la durata effettiva dei procedimenti di maggiore impatto per cittadini e imprese e confrontarli con i termini previsti dalla legge. Questi dati dovranno essere resi trasparenti con la pubblicazione on line: tabelle con i tempi medi di disbrigo delle pratiche con accanto i termini di legge. Per esempio, spiega la ministra della pubblica amministrazione, Fabiana Dadone, il cittadino potrà confrontare i tempi medi di liquidazione di una pensione d'invalidità o di emissione di una carta di identità o di erogazione della cassa integrazione rispetto a quanto previsto dalle norme. Un modo per stimolare gli uffici a rispettare i tempi, metterli in competizione tra loro, e per consentire ai cittadini di controllare l'efficienza delle singole amministrazioni ed eventualmente rivendicare i propri diritti. Più in generale, «se l'amministrazione interviene dopo i termini previsti dalla legge, i suoi atti saranno inefficaci» e sarà valida la regola del «silenzio assenso», continua Dadone, e questo al fine di «mettere sullo stesso piano la pubblica amministrazione e i cittadini».



© RIPRODUZIONE RISERVATA

VIABILITÀ

A27, lavori alle gallerie e riapertura a metà mese

Intanto Confartigianato lancia l'allarme: «Le code ci fanno malissimo, dobbiamo trovare soluzioni adeguate»

BELLUNO

Confartigianato lancia l'allarme. «Alla lunga i turisti che impiegano oltre quattro ore per percorrere i 150 chilometri tra Cortina e Venezia si stancheranno e sceglieranno altre località, come ha stigmatizzato nei giorni scorsi il presidente della Provincia Padrin. E per questo vanno risolti subito i nodi che creano le code» è il monito di Claudia Scarzanella, presidente di Confartigianato. La società Autostrade ha le sue responsabilità. Ma fino ad un certo punto.

E, comunque, ecco le ultime novità che riguardano l'A27. «Per questa autostrada – informa la società – la prima fase del piano di ispezioni si è pressoché conclusa. Resta da avviare solo l'ispezione del fornice nord della galleria Monte Baldo, a Vittorio Veneto, la cui riapertura è prevista entro il 15 luglio, compatibilmente con gli esiti dell'ispezione stessa».

Il cantiere è scattato la notte scorsa. In prossimità del fornice è stato installato uno scambio di carreggiata in modo da assicurare le transitabi-

lità per entrambi i sensi di marcia, come assicura Autostrade. Il fornice sud della stessa galleria è stato definitivamente riaperto al traffico nella mattinata di ieri, così come dal fine settimana scorso è completamente percorribile la galleria Cave in entrambi i sensi di marcia (ispezionata in entrambi i fornici).

«Nessuna criticità generata dalle ispezioni alle restanti gallerie» garantisce Autostrade. In sostanza la domenica pomeriggio, in A27, non ci dovrebbero essere più problemi per chi rientra dal Bellunese. Semmai ce ne saranno per chi arriva sulle Dolomiti, appunto per il parziale stop, sino a metà mese, della galleria vittoriese di Monte Baldo nella cosiddetta canna nord. Autostrada a parte, ecco i problemi lungo l'Alemagna.

«La montagna bellunese ha bisogno di infrastrutture adeguate. Proprio per questo servono soluzioni per evitare le code che non fanno solo il male del turismo: danneggiano anche la competitività delle nostre imprese» sottolinea la presidente di Confartigianato Scarzanella.

«I lavori attivi sono indi-

spensabili, e ben vengano: erano anni che li chiedevamo. Dobbiamo, però, trovare le soluzioni più adeguate – specifica la presidente – per fare in modo che i cantieri siano messi in condizione di ridurre al minimo i rallentamenti, ad esempio attraverso l'impiego di movieri. Nel breve periodo, in un'estate che sarà di grande rilancio per la montagna, non possiamo permetterci di perdere l'occasione di intercettare i flussi dalla pianura. In questo senso, l'assenza dal pedaggio autostradale, soprattutto durante i fine settimana, potrebbe essere il modo giusto per incentivare i turisti ad arrivare nel Bellunese». Il gap infrastrutturale della provincia le imprese lo stanno pagando tutti i giorni, imprese che già scontano la marginalità geografica. Il contesto dolomitico e montano in cui è inserito l'artigianato bellunese potrebbe e dovrebbe essere un valore aggiunto; invece, a causa dell'assenza di collegamenti materiali adeguatamente dimensionati sta diventando una zavorra per la competitività delle imprese. —

F.D.M.





Le colonne di auto a passo d'uomo a Longarone domenica scorsa

Mose, la prova generale riesce a metà

►Il vento condiziona il test in vista dell'evento di venerdì davanti ►Ma restano i problemi. Dal Consorzio con le casse semivuote al premier Conte: tutte le paratoie si solleveranno in simultanea ai guai tecnici: sabbia che ostruisce i meccanismi e corrosione

**CORSA CONTRO IL TEMPO
MA LE IMPRESE
AVANZANO SOLDI
E AI DIPENDENTI
NON È STATA PAGATA
LA QUATTORDICESIMA**

LA GRANDE OPERA

VENEZIA Meno due giorni. L'attesa è tutta per venerdì, ore 10, quanto le 78 paratoie del sistema Mose, suddivise tra le tre bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia, si dovranno alzare in simultanea, davanti a mezzo Governo per l'occasione a Venezia. Sarà la prima volta che la laguna sarà separata dal mare - anche se non ci sarà l'acqua alta - in un test tecnico, trasformato in evento-passerella. Fino a ieri era dato per presente anche il premier Giuseppe Conte, oltre alla ministra Paola De Micheli e al sottosegretario Andrea Martella. Tanti riflettori puntati - forse troppi - su un'opera che deve ancora essere ultimata (l'operatività delle bocche di porto è attesa per fine 2021); deve risolvere una serie di criticità; deve soprattutto superare un clima di incertezza sul futuro e tensioni perenni.

TREGUA ARMATA

Mancano i soldi liquidi: circa un miliardo di euro, in buona parte ancora bloccati a Roma. E per questo anche nelle ultime settimane ci sono stati rallentamenti nei lavori. Soprattutto chi dovrebbe guidare questa fase delicata è sempre più in guerra: il commissario straordinario per il Mose, Elisabetta Spitz, e il provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, Cinzia Zincone, da un lato, gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, Francesco Ossola e Giuseppe Fiengo, dall'altro.

In questi giorni nei cantieri si è corso per arrivare al test, ma in molti si chiedono cosa succederà dopo venerdì. Le casse del Cvn sono semivuote, ai dipendenti non è stata pagata la quattordicesima. Soprattutto le imprese avanzano soldi e mettono in campo a fatica le risorse necessarie. Su come uscire da questa situazione, le visioni tra le due parti (Provveditorato-commissario e amministratori) divergono in un rimpallo di responsabilità. Se finora c'è stata una sorta di tregua armata, con l'obiettivo di portare a casa il test di venerdì senza figuracce, lo scontro potrebbe riaccendersi subito dopo. All'inizio dell'anno Zincone aveva proposto agli amministratori di firmare un settimo e ultimo atto aggiuntivo, che avrebbe limitato la loro azione al completamento delle opere alle bocche, trasato sul passato e riportato in Provveditorato il resto dei lavori e in prospettiva dei lavoratori. Loro avevano rinviato la palla alla Prefettura di Roma, che ora gliel'ha restituita. In ballo c'è la futura gestione dell'opera. Una torta da 100 milioni l'anno.

IL CAMBIO DI PROGRAMMA

In questo clima non facile, ieri, gli ingegneri del Mose hanno completato l'ennesimo test parziale, in vista di quello generale di dopodomani. Il programma era quello di sollevare, per la prima volta insieme, le due schiere che chiudono la bocca di porto del Lido: 20 paratoie lato San Nicolò, 21 lato Treporti. In un secondo momento di simulare un black out e provare a sollevare parte delle schiere con il gruppo elettrogeno. A causa del vento, però, ci sono stati ritardi nel posizionamento delle boe si sicurezza per il traffico acqueo, la finestra concessa dalla Capitaneria di porto era limitata alla mattinata, e non c'è stato più tempo per effettuare entrambe le prove. Così si è optato

per un sollevamento in simultanea solo di due mezze schiere, riservando il resto della mattina alla prova black out, lato San Nicolò.

In realtà, nei piani iniziali, i gruppi elettrogeni dovevano essere testati ad agosto, in vista della messa in funzione del sistema per le emergenze per l'autunno. Ma con tante autorità in arrivo; con tanti occhi puntati, i tecnici hanno preferito provare almeno il generatore del Lido. Ieri ha funzionato. Se venerdì mancherà la corrente, nessuno dovrebbe accorgersene.

LE ALTRE CRITICITÀ

Un esempio di come si stia lavorando di corsa e con fatica. E i fronti aperti sono tanti in un'opera complessa e segnata da una storia tanto travagliata di corruzione e ritardi. C'è il caso della sabbia che va a depositarsi sui meccanismi di alcune paratoie lato Treporti, che non rientrano completamente nei loro ricoveri sul fondale. Tecnicamente una criticità che non impedisce alla barriera di alzarsi e abbassarsi, ma che non può essere sottovalutata e va risolta.

Un problema legato a quella mancata manutenzione del sistema Mose, che è una delle grandi questioni aperte, a cui è connessa un'altra criticità più grave, quella della corrosione che sta aggredendo anzitempo le paratoie. La ricerca di una soluzione è stata bloccata dalle controversie legali. Mentre attende di essere ripristinata anche la conca di navigazione di Malamocco, malfatta e subito danneggiata... Insomma, per dire che il sistema Mose funziona, ci vorrà ancora tempo e lavoro. Chissà che la passerella di politici serva a fare chiarezza almeno sui soldi mancanti, ancora fermi a Roma.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

I numeri

78

Le paratoie del sistema Mose per difendere Venezia dall'acqua alta.

3

Le bocche di porto: Lido, Malamocco e Chioggia. Venerdì per la prima volta la laguna sarà separata dal mare, con tutte le barriere sollevate contemporaneamente.

100

Milioni all'anno per la manutenzione, a regime, dell'opera.



LE BARRIERE Un nastro giallo che separa la laguna dal Mare: ecco come si presentano, viste dall'alto, le paratoie del Mose sollevate

Piano dei trasporti, appello per sistemare i viadotti

**PIGOZZO: PRIORITÀ
AL MANUFATTO
SULLA A27.
DE BERTI: AVREMO
PIÙ TRENI
CON L'ALTA VELOCITÀ
IL DIBATTITO**

VENEZIA È previsto per martedì prossimo il voto del consiglio regionale del Veneto sul nuovo Piano dei trasporti. Ieri è stata conclusa la discussione generale e sono stati esaminati gli emendamenti depositati.

Bocciato l'emendamento con cui Piero Ruzzante (Veneto che Vogliamo) chiedeva «un coordinamento interregionale per definire regole omogenee in materia di trasporto pubblico locale»; come esempio il consigliere aveva citato le differenti regole sul distanziamento sociale nei treni adottate dalla Regione Veneto e dalla confinante Lombardia. Via libera, invece, a un emendamento dello stesso Ruzzante, appoggiato da Massimo Giorgetti (Fdi), per tradurre in italiano i termini stranieri utilizzati nel Piano. Il capogruppo del Pd Stefano Fracasso ha voluto riprendere il tema dell'Sfmr, il Sistema ferroviario metropolitano regionale per aumentare la frequenza dei treni (ogni 15 minuti) e la velocità del traffico ferroviario: «L'area centrale veneta, che interessa i comuni di Verona, Vicenza, Padova, Me-

stre-Venezia e Treviso, con uno sviluppo di 120/130 chilometri circa da un capo all'altro, deve disporre dell'Sfmr, possibilmente integrato con il trasporto su gomma». Ma la proposta, sottoscritta anche da Orietta Salemi (CpV), non è passata. Il vicepresidente del consiglio Bruno Pigozzo (Pd) ha chiesto investimenti per la messa in sicurezza dei viadotti, con priorità a quello sulla A-27 Venezia/Belluno. Ma Pigozzo ha anche contestato l'impostazione scelta dalla maggioranza di centrodestra: «Ci preoccupa che il consiglio regionale, limitandosi ad indicare le strategie del Piano senza entrare nel merito delle diverse azioni, abbia abdicato al suo ruolo di indirizzo».

LA REPLICA

«Alcuni interventi hanno descritto il nostro Piano regionale dei trasporti come inadeguato e tra i peggiori d'Italia - ha detto l'assessore Elisa De Berti -: in realtà, noi utilizziamo bene le poche risorse che abbiamo, senza sprechi. D'altra parte, non applichiamo l'addizionale Irpef, come invece fanno altre regioni. E l'Università La Sapienza di Roma ha indicato proprio il Veneto come esempio virtuoso. È sempre possibile fare meglio, ma il nostro sistema di trasporto pubblico locale è efficiente. E sarà l'Alta Velocità, liberando la linea storica Milano-Venezia, a permettere di implementare l'offerta dei treni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I 47 cantieri da commissariare: si potrà ripartire in due mesi

► Nel primo elenco di opere «urgenti» anche il Mose e la Pedemontana ► Si tratta di un pacchetto individuato tra le 130 strategiche. Ma non c'è la Tav

NEL COMPLESSO IL PIANO "ITALIA VELOCE" VALE 200 MILIARDI, DI CUI 65 DA RECUPERARE CON IL RECOVERY FUND

IL FOCUS

ROMA Il governo vara "Italia Veloce", un piano strategico per il Paese da 200 miliardi che sarà accompagnato, all'occorrenza, da un modello commissariale con poteri nuovi o dai poteri regolatori particolari, con procedure abbreviate, affidati a tutte le stazioni appaltanti, ovvero le amministrazioni. Sono oltre le 130 opere sotto il faro del governo, tra strade ferrovie e porti. Le opere vanno da Nord al Sud del Paese. E parecchie riguardano il Veneto, compresa la Pedemontana a suo tempo contestata dal M5s.

Sul tavolo del consiglio dei ministri che lunedì notte ha approvato il Decreto Semplificazioni è già arrivata anche la prima tranche di opere da commissariare subito, 47, un numero che potrà crescere ancora. E dunque ci sono in questa prima lista speciale tutte le opere considerate urgenti dall'esecutivo, su indicazione del Mit e su sollecitazione di Italia Viva che aveva lavorato al Piano-choc per le Infrastrutture. Ma non ci opere come la Tav e la Gronda tra quelle da affidare subito ai commissari. Anche perché nel caso della Gronda, si tratta di un'opera in concessione e il commissario potrebbe scattare solo in caso di revoca della stessa.

L'ELENCO

Per quanto riguarda le opere prioritarie riferite alle direttrici ferroviarie, è previsto il potenziamento della linea Venezia-Trieste e il miglioramento

della tratta Verona-Brennero. Previsto inoltre il potenziamento della linea Fortezza-Verona. Per le opere relative a strade e autostrade, previsto il potenziamento dell'autostrada A22 tra Bolzano sud e l'interconnessione con l'autostrada A1 Verona nord; il potenziamento dell'A4 tramite l'ampliamento della terza corsia nella tratta tra San Donà di Piave e Alvisopoli; la nuova superstrada Pedemontana Veneta, la riqualificazione della Statale 309 Ravenna-Venezia, cioè la Romea, e tra gli obiettivi anche il decongestionamento delle tratte autostradali della terza corsia A13 fra Monselice e Padova sud. E nell'elenco c'è anche il Mose. Ma anche le opere a Cortina e dintorni in vista delle Olimpiadi 2026.

Tra le altre opere ferroviarie ci sono la Mantova-Cremona-Codogno, la Pontremolese, la chiusura dell'Anello ferroviario di Roma, il completamento del raddoppio Genova-Ventimiglia, le opere sulla Napoli-Bari e l'Alta velocità Palermo-Catania-Messina e il nodo ferroviario di Genova con il collegamento tra il Terzo Valico e il porto di Genova e il collegamento dell'ultimo miglio. E ancora, è nella lista la Darsena Europa di Livorno, la Diga Foranea di Genova, e infrastrutture idriche come la messa in sicurezza del Lago di Idro e del sistema acquedottistico di Peschiera, l'ampliamento della diga di Maccheronis, la diga di Monti Nieddu e di Aingiu, la messa in sicurezza delle dighe della cantoniera del fiume Tirso, sul Tio Olai, sul Rio Govonassai, sul Rio Mannu di Pattada, di Monte Pranu sul Rio Palmas, di Pietrarossa, la messa in sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso. A questo vanno aggiunti alcuni interventi di edilizia statale, presso uffici della polizia e interventi su 12 caserme. Si tratta un pezzo significativo di quel

«patrimonio di opere» sottolineato in conferenza stampa dal ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, che in tutto vale 196,7 miliardi. Ma 131,3 è la dote di miliardi già stanziati. Il resto, 65,4 miliardi sono le risorse che dovrà trovare il premier Conte e il suo governo. «Utilizzeremo il più possibile il Recovery Fund», spiega la ministra.

Nel dettaglio strade e autostrade hanno un costo di 54,3 miliardi e risorse assegnate di 45,1 miliardi, e un fabbisogno di 9,2 miliardi; le ferrovie con i nodi urbani, rispettivamente, 113,4 miliardi, 60 e 53,4; il trasporto rapido di massa nelle città metropolitane 20,8 miliardi, 19 e 1,8 miliardi; porti con 5,1 miliardi, 4,1 e 1 miliardo; aeroporti 3,1 miliardo di costi con 3,1 miliardi di risorse assegnate.

I NODI

Naturalmente una delle incognite sul tavolo sono i tempi, il Decreto indica la nomina dei commissari entro fine anno. Ma il governo punta a stringere il più possibile i tempi: entro due mesi si potrebbero avere le nomine stringendo al massimo la votazione del decreto. Quanto ai criteri utilizzati per individuare i lavori da commissariare, «Abbiamo individuato le ragioni tecniche per le quali si rendono necessarie dei commissari in particolare modo legate a problemi progettuali, come nel caso delle Dighe in Sardegna». Ma poi ci sono opere con problemi di natura giuridica anche da decenni. Poi, l'elenco in questione sarà arricchito anche dalle opere del dissesto idrologico e dagli ospedali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Investimenti prioritari

in miliardi di euro



Ferrovie e nodi urbani

113,4



Strade e autostrade

54



Trasporto rapido di massa città metropolitane

20,7



Porti

4,8



Aeroporti

3,6

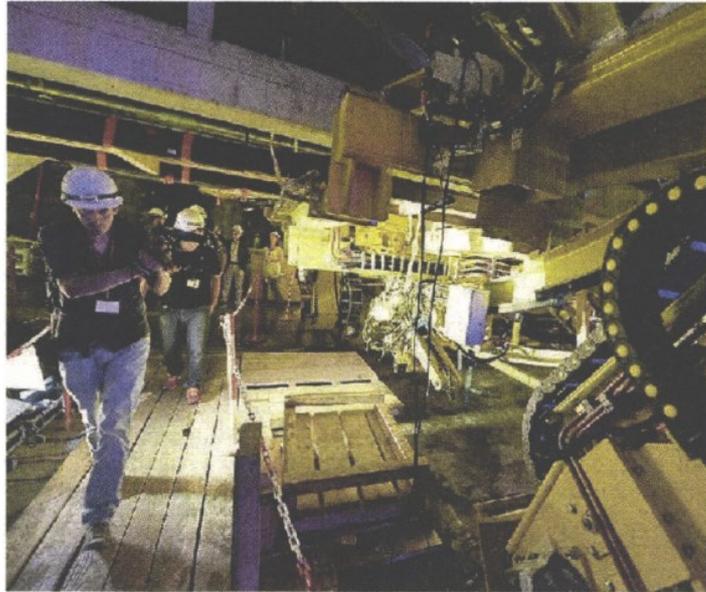
196,7
miliardi
COSTO
TOTALE

131,3
Risorse
assegnate

65,4
Fabbisogno
residuo

Fonte: MIT/Piano
#ITALIAVELOCE

L'Ego-Hub



GRANDI OPERE Il cantiere Tav della Torino-Lione (foto ANSA)

Approvato il decreto che sblocca i cantieri Ma tutto "salvo intese"

►Tra le opere anche quelle per Cortina e il potenziamento della Venezia-Trieste

«In Consiglio dei ministri abbiamo approvato l'elenco di 130 opere strategiche individuate specificamente dal Mit, a queste aggiungiamo quelle per Cortina e quelle di competenza di altri ministeri», ha detto il premier Conte dopo il varo notturno del decreto. Su un testo però che di fatto ancora non c'è, vista l'approvazione con la formula "salvo intese". Nell'elenco anche il potenziamento della linea Venezia-Trieste.

Gentili e Pirone
alle pagine 6 e 7

Il decreto approvato

Semplificazioni, Conte: «Grandi opere sbloccate» Ma dura battaglia in Cdm

►Il premier festeggia: «Ora il Paese può correre, ►Appalti, scontro con Franceschini e Speranza questo è un trampolino di lancio per la ripresa» E poi il duello Gualtieri-Pisano sui dati del Mef

APPROVATO SOLO UN DL COPERTINA: DI FATTO ANCORA NON C'È E IV NON RIESCE A FAR ALLEGARE L'ELENCO DEI CANTIERI

PRIMA DELL'INIZIO DEL VERTICE IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO OFFRE TORTA E SPUMANTE PER IL COMPLEANNO DI DI MAIO

IL RETROSCENA

ROMA «Questo decreto, in una fase di grave emergenza, è il trampolino

di lancio per l'Italia. Riduciamo finalmente la burocrazia e faremo correre il Paese rendendolo più agile, più moderno, più competitivo, sbloccando una volta per tutte



gli appalti e i cantieri di 130 opere pubbliche senza dare spazio alla criminalità». Poco dopo le dodici Giuseppe Conte festeggia. Alle spalle, il premier e il governo rosso-giallo, hanno però un vertice notturno durato ben sei ore e terminato poco prima dell'alba, dove è andato in scena uno scontro durissimo sulla deregulation degli appalti e sulla gestione dei dati della Pubblica amministrazione. «Una battaglia articolo per articolo», racconta più di un ministro. Su un testo che di fatto ancora non c'è, visto che il decreto semplificazioni è stato approvato con la formula "salvo intese".

Nel lungo Cdm by night la battaglia si è giocata così: da una parte Conte, descritto «per una volta molto determinato», sostenuto dai 5Stelle e da Italia Viva nell'affermare il "modello Genova"; dall'altra Roberto Speranza (Leu) e Dario Franceschini (Pd), altrettanto decisi nel frenare «la deriva pericolosa su subappalti e Durc», il documento di regolarità contributiva necessario alle imprese per partecipare agli appalti pubblici. Duro anche lo scontro tra la ministra grillina Paola Pisano (Digitalizzazione) e il dem Roberto Gualtieri (Economia) sulla gestione dei dati del Tesoro.

Tant'è che sul decreto, presentato da Conte come «la base per il nostro recovery plan» per incassare i fondi europei, ci sarà battaglia prima del varo definitivo. E poi in Parlamento, dove Pd e Leu affilano le armi per ottenere «norme più stringenti» sugli appalti. Un po' come Italia Viva che ha portato a casa solo un impegno formale, «una stretta di mano», dice non senza malizia un ministro dem, per la realizzazione delle 130 opere, senza però incassare l'inserimento dell'elenco come allegato

al decreto.

Ma Conte minimizza: «L'intesa è tecnica, siccome abbiamo fatto alcune modifiche abbiamo bisogno di qualche giorno per la versione finale». E poi ammette e promette: «La gestazione è stata sofferta, però è normale visto che abbiamo varato una rivoluzione, una semplificazione mai fatta».

«PIÙ VELOCI E AUTOVELOX»

Soddisfatto com'è, dopo mesi di rinvii, il premier ricorre a metafore automobilistiche: «Con questo decreto offriamo una strada a scorrimento veloce, un rapporto leggero a portata di click fra le persone e lo Stato. Alziamo il limite di velocità, l'Italia deve correre. Ma alziamo anche gli autoveloX: non offri

vogliamo dare spazio a appetiti criminali che alterano la concorrenza e fanno guadagni indebiti». E garantisce: «Le opere non si bloccheranno più» perché «i procedimenti amministrativi» saranno «con sentenza breve» e «le stazioni appaltanti» procederanno «anche in presenza di contenzioso». Ancora: «Diamo poteri regolatori a tutte le stazioni appaltanti. Non serve necessariamente un commissario per procedere velocemente, ma prevediamo che in casi complessi sia possibile nominare commissari sulla scia di Expo e del Ponte Genova».

Novità anche sul fronte penale: «Basta paura della firma, arriva una piccola rivoluzione per i funzionari pubblici. Con la nuova normativa ci saranno più rischi per il funzionario che tiene ferme le opere, non per quello che le sblocca. Intervendiamo circoscrivendo i reati di abuso d'ufficio e di danno erariale». Tema sul quale, durante il Consiglio dei ministri, la renziana Teresa Bellanova ha fatto mettere a verbale la sua «perplexità». «Ma

su questo tema non c'è stato scontro», racconta più di un ministro, «erano le quattro del mattino, perfino Teresa si è arresa...».

Per preparare al meglio la riunione, Conte poco prima dell'inizio del Cdm ha convocato tutti i ministri nel suo studio: «Oggi è il compleanno di Di Maio, si festeggia», ha annunciato, offrendo tre bottiglie di spumante e «una torta molto buona», a detta di un commensale.

Ma la mossa di pacificazione è servita a poco. Il vertice è partito subito in salita, con una discussione articolo per articolo. Lo scontro più duro è stato sulle deroghe alle norme sugli appalti e sulle opere pubbliche da affidare a commissari. Qui Speranza, sostenuto da Franceschini, dopo un lungo braccio di ferro con Conte e i suoi alleati (del momento) Di Maio, Patuanelli, Bonafede, Bellanova e Bonetti, ha ottenuto che dal 31 luglio torni operativo il Durc e ha fatto cancellare la norma che portava dal 40% al 100% la possibilità di subappaltare. Conte & C. sono però riusciti a incassare l'affidamento diretto delle opere pubbliche fino a 5 milioni di euro. E non è poco.

Poi, dopo lo stop impresso da Gualtieri alla Pisano che voleva l'interoperabilità dei dati anche del Tesoro, è stato deciso di non allegare al decreto l'elenco dei cantieri da realizzare attraverso i commissari. E qui già si annuncia battaglia. La ministra dem alle Infrastrutture, Paola De Micheli, dice che arriverà «nei prossimi giorni una lista dettagliata». La renziana Raffaella Paita insorge: «L'elenco c'è, eccome. E anche se non è allegato formalmente al decreto c'è l'impegno a nominare 50 commissari».

Alberto Gentili

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il programma #ITALIAVELOCE

Le linee ad alta velocità

- | | |
|---|---|
|  In servizio a 300km/h |  In costruzione/potenziamento a 300 km/h |
|  In servizio a 200km/h |  In progettazione |
|  In costruzione a 300 km/h |  Obiettivo migliori prestazioni |



Fonte: MIT/Piano #ITALIAVELOCE

L'Ego-Hub

“Sisma-bonus”, in Polesine 35 Comuni da riclassificare

**IL PASSAGGIO
DALLA CATEGORIA 4
ALLA CATEGORIA 3
DAREBBE ACCESSO
ALLE FACILITAZIONI
DI TIPO FISCALE**

RISCHIO SISMICO

ROVIGO Sono 35 i Comuni polesani, individuati dalla Federazione degli Ordini degli Ingegneri del Veneto, in merito alla riclassificazione del rischio sismico e il relativo accesso ai bonus. Il presidente Pasqualino Boschetto spiega la proposta di legge sulle semplificazioni in edilizia. «Nella nostra regione sono 162 i Comuni interessati: 72 in provincia di Padova, 35 a Rovigo, 6 a Vicenza, 20 a Venezia, 1 a Belluno, 28 a Verona. La nostra proposta è quella di riclassificare tutti questi Comuni, attualmente inseriti nella zona sismica 4, trasferendoli in zona 3, estendendo così il beneficio fiscale del Sismabonus e le agevolazioni fiscali previste dal recente Decreto Rilancio. Un modo per sostenere le aziende venete, aumentando la platea dei beneficiari e contemporaneamente garantendo maggiore prevenzione sismica».

La proposta di legge numero 513 parla di semplificazioni in materia di urbanistica ed edilizia, per il rilancio del settore delle costruzioni e la promozione della rigenerazione urbana e del contenimento del consumo del suolo, facente parte del cosiddetto “Veneto cantiere veloce”. Questi i 35 Comuni polesani inseriti nella proposta inviata alla Regione: Adria, Ariano, Arqua, Badia,

Bergantino, Bosaro, Canda, Castelguglielmo, Ceregnano, Corbola, Costa, Crespino, Frassinelle, Fratta, Gavello, Giacciano con Baruchella, Guarda Veneta, Lendinara, Loreo, Lusina, Melara, Papozze, Pettorazza Grimaldi, Polesella, Pontecchio, Porto Tolle, Porto Viro, Rosolina, Rovigo, San Martino di Venezze, Taglio di Po, Villadose, Villamarzana, Villanova del Ghebbo, Villanova Marchesana.

RILANCIO DEL SETTORE

«Reputo che la nostra proposta darebbe una spinta importante al comparto edile, molto danneggiato dall'emergenza Coronavirus di questi ultimi mesi - conclude Boschetto - Si garantirebbe infatti l'accesso a Sisma-bonus, superbonus 110% per gli interventi di risparmio energetico più impegnativi, cessione del credito per le ristrutturazioni al 50%, ecobonus al 65% e bonus facciate. Con noi ha collaborato l'Ordine regionale dei Geologi. I 162 Comuni veneti individuati, avrebbero effettivamente il diritto di usufruire dello sgravio fiscale in base ai rilevamenti dell'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia, poiché presentano valori standard di accelerazione orizzontale massima del terreno, maggiori di 0,05, ossia al di sopra della soglia minima stabilita dall'Ingv, per far ricadere il relativo territorio in zona 3. Il passaggio da zona sismica 4 a zona 3, non comporterebbe ulteriori adempimenti tecnici e amministrativi o aggravii al bilancio regionale o ai soggetti che eseguono interventi edilizi su tali territori».

M.Sca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



FEDERAZIONE ORDINI DEGLI INGEGNERI Il presidente Pasqualino Boschetto

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Lo scontro

Porto, Brugnaro:
«Il commissario?
Nessun problema»

Anche se arriverà un commissario per il Porto «non sarà così grave», visto che l'attuale presidente «non ha fatto niente». Il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro ha alzato così l'asticella dello scontro con il presidente dello scalo Pino Musolino.

Brunetti a pagina VI

La politica, le infrastrutture

Bordata di Brugnaro: «Porto, commissario? Non è un problema»

► «Il presidente a oggi non ha fatto niente ► «Se hai un attivo di 26 milioni ma poi E io non faccio congiure, i fatti sono noti» non investi e guadagni, i soldi restano lì»

**«PER QUATTRO ANNI
GLI ABBIAMO DETTO
DI SCAVARE
IL VITTORIO EMANUELE
ORA FA I CAROTAGGI
SU ORDINE DEL TAR»**

LA POLEMICA

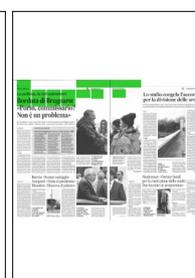
VENEZIA Polemica sempre più accesa attorno al Porto. Finora il sindaco Luigi Brugnaro aveva limitato le sue uscite sul tema. Ieri, probabilmente dopo aver letto le ultime dichiarazioni del presidente Pino Musolino, ha alzato l'asticella dello

scontro, dichiarando, senza tanti mezzi termini, che anche se arriverà un commissario per il Porto «non sarà così grave», visto che l'attuale presidente «non ha fatto niente». Un sindaco scatenato, come lo è da giorni in questo avvio di campagna elettorale. L'occasione per questo sfogo a 360 gradi è stata un'intervista ad Antenna 3, rilanciata sui social dallo stesso Brugnaro.

L'ATTACCO

Ripetuti gli attacchi al Governo che sbaglia, «non mi chiede consigli», dichiara, ma non agisce. Anche sul Mose «mi auguro che l'esperimento del 10 lu-

glio funzionerà, perché noi siamo leali - ha argomentato Brugnaro - Su certe cose loro sono omertosi, sulle navi non hanno deciso niente. Credo di andare più d'accordo con le persone serie, a prescindere dall'appartenenza, che con chi fa solo dichiarazioni generiche e conti-



nuative. Chi dichiara sempre, nasconde qualcosa». Il sindaco ha sfoderato l'ennesima metafora sportiva: «Quando si butta la palla in tribuna, significa che non si vuole affrontare la partita». A questo punto l'intervistatore gli ha chiesto se è quello che ha fatto Musolino e Brugnaro è partito lancia in resta. «C'è la magistratura, c'è il ministro dei trasporti, ci sono le indagini in corso. Io faccio il sindaco e su questo non mi esprimo. Posso dire che noi e la Regione abbiamo nominato persone rette, con la schiena dritta. I piccoli giochetti né io, né il presidente Zaia siamo abituati a farli nella nostra vita. Siamo gente specchiata. Abbiamo nominato persone che sono libere di muoversi e competenti nel farlo. Hanno trovato un'operazione su cui hanno avuto da ridire da

due anni. Io non ho dato ordini, non c'è nessuna cabina di regia occulta, lo dico a tutti, anche a chi pensa di essere vittima di qualcosa». Insomma, per il sindaco, tutto ruota alla ben nota «operazione che è una rilettura di una concessione data a Mantovani, presa dal presidente Musolino senza informare o fare valutazioni in Consiglio, che era il posto adeguato. Tra l'altro l'esborso è di 9 milioni di euro e i consiglieri hanno detto di non firmare quella roba perché ne andava della loro responsabilità anche patrimoniale».

IL COMMISSARIAMENTO

Fin qui la ricostruzione di Brugnaro. Sull'ipotesi del commissariamento il sindaco è stato altrettanto tranchant: «Non so se il porto sarà commissariato. Ma non mi pare una cosa

particolarmente grave. Fino adesso nei canali non è stato scavato niente. E se l'attivo del Porto è di 26 milioni, ma non hai fatto niente, l'attivo resta lì. Diverso è se fai le cose e hai il guadagno! Adesso il Porto farà dei carotaggi sul Vittorio Emanuele perché glielo ha ordinato il Tar. Ma era quattro anni che gli dicevamo di fare almeno i carotaggi. La risposta era che non si poteva perché non c'era il protocollo fanghi. C'è sempre una scusa! Ora deciderà il ministro. Ho fiducia nel ministro Paola De Micheli. Le considerazioni le faremo dopo». Ministro che proprio venerdì, al test del Mose, si troverà, fianco a fianco con il sindaco. Facile immaginare che parleranno del destino del porto.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL SINDACO Luigi Brugnaro con i portuali alla manifestazione di febbraio con la quale i lavoratori e gli imprenditori dello scalo veneziano chiedevano al Governo di sbloccare le questioni grandi navi e scavo dei canali

Baretta: «Nessun vantaggio» Assoporti: «Vicini al presidente» Musolino: «Manovra di palazzo»

**IL SOTTOSEGRETARIO:
 «IL SINDACO
 HA SVELATO
 LE SUE VERE INTENZIONI
 CON LA BOCCIATURA
 DEL BILANCIO»**

**GLI OPERATORI:
 «CRISI PEGGIO DEL 2008
 UN DISASTRO CON IL
 30 PER CENTO DI MERCI
 IN MENO E IL 7 PER CENTO
 DI CONTAINER»**

LE REAZIONI

MESTRE Mentre Pier Paolo Baretta ribadisce che «non c'è nessun vantaggio dal commissariamento del Porto», il presidente Pino Musolino ieri alla trasmissione "Centocittà" di Radio 1 ha rimarcato che «la bocciatura di un bilancio consuntivo, dopo che era già stato approvato da Regione e Città Metropolitana quello di previsione con le due variazioni, non può che suonare come una manovra di palazzo piuttosto che un'azione diretta di sfiducia di fronte ad atti e fatti che sono incontrovertibili, con un bilancio chiuso con 26 milioni di euro di avanzi, e 11 milioni e mezzo di utile». E nella stessa trasmissione il presidente di Assoporti, Daniele Rossi, ha riconfermato «vicinanza e solidarietà a Pino Musolino che sta passando ingiustamente un momento molto difficile». E siccome ad Assoporti aderiscono le 16 Autorità di Sistema Portuale, le Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura insistenti sui territori ove esistono porti, oltre

all'Unione Italiana delle Camere di Commercio (Unioncamere), Rossi parla a nome di una grossa fetta dell'economia e dei territori italiani.

Tornando a Baretta, il sottosegretario all'Economia e candidato sindaco del centrosinistra per Venezia, ha sottolineato che «quello che deciderà il ministro dei Trasporti sul porto di Venezia dipenderà dalle procedure di legge e da valutazioni tecniche e non politiche». Questo per dire che «totalmente politiche, invece, sono le dichiarazioni di Brugnaro che auspica esplicitamente il commissariamento del Porto e svela così quali erano le vere intenzioni con la reiterata bocciatura del bilancio. Mi chiedo dove sta la convenienza per Venezia di avere la più importante attività economica commissariata». Per Baretta, infatti, è il momento peggiore per bloccare le attività del Porto perché, come ha ricordato Assoporti, mai la situazione è stata così drammatica, «un disastro, che non si era visto neanche con la crisi globa-

le del 2008»: nel primo trimestre 2020 il valore del traffico commerciale è crollato del 30%, in termini di tonnellate del 25%, e i container del 7%. E la crisi economica si innesta in un quadro nazionale già difficile, come ha ricordato ieri a Radio 1 lo stesso Musolino: «È evidente che un paese con una fortissima vocazione manifatturiera ma che non ha materie prime, deve sfruttare gli 8500 chilometri di coste che ha e può farlo con i 16 sistemi 16 portuali a sua disposizione. Il problema è che da anni tutti dicono che l'Italia è la piattaforma logistica del Mediterraneo ma non lo mettono in pratica. Come spesso accade siamo assorbiti da altre priorità, e i porti, che fanno parte del Paese da secoli, vengono considerati come qualcosa che comunque funzionerà. Basta analizzare gli investimenti fatti e i nuovi finanziamenti destinati lato terra e lato mare negli ultimi decenni per rendersi conto della situazione, si contano cifre imbarazzanti». (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





UNA RICERCA SCIENTIFICA

Padova e il Veneto coperti dal cemento

La difesa del suolo inizia nello spazio

Urbanizzazione sotto controllo in tempo reale con i satelliti
La svolta da una collaborazione fra Università e Regione

Publicati i risultati di un lavoro del Master GScience del Dicaa interamente gratuito

Ci sono due modi per difendere un tesoro: passare frequentemente a controllare che sia al suo posto oppure mettergli un guardiano accanto, 24 ore al giorno. Per il Veneto - e per Padova soprattutto - il tesoro più prezioso è il suolo scampato alla cementificazione. Ecco perché diventa una buonissima notizia la ricerca scientifica condotta in collaborazione tra il Master GiScience del dipartimento Icea dell'Università di Padova e la Regione, area Infrastrutture e lavori pubblici, direzione pianificazione territoriale: un lavoro che ha permesso di mettere a punto una metodologia automatica per mappare e monitorare, praticamente in tempo reale, il territorio veneto, utilizzando i sensori radar (Sar) del satellite Sentinel-1, lanciato in orbita dall'Agenzia Spaziale Europea nel 2014.

UNA PICCOLA RIVOLUZIONE

Oggi la mappatura del consumo di suolo del Veneto è fatta dalla Regione ogni tre anni, utilizzando fotografie aeree. «È un sistema che costa diversi milioni di euro», ammette Umberto Trivelloni, dell'U.O. Pianificazione territoriale della Regione, «e che

non rileva tempestivamente quello che succede là dove nuove aree urbanizzate spuntano rapidamente». Con i satelliti, il monitoraggio è continuo e preciso. Quelli del programma Copernicus, cioè i Sentinel 1A e 1B, sono a disposizione gratis. Altri, più precisi, come i francesi Pleiades possono mappare il Veneto a un costo di 20 mila euro circa.

LA RICERCA

Un mese fa la rivista International Journal of Geo-Information ha pubblicato lo studio intitolato "Mappatura e monitoraggio dell'ambiente urbano attraverso l'uso del satellite Sentinel-1 Sar: caso studio della Regione del Veneto". L'articolo racconta il lavoro fatto da Andrea Semenzato di Engineering Ingegneria Informatica seguendo una metodologia sviluppata con gli approcci della Scienza dell'Informazione Geografica. «Abbiamo sfruttato i satelliti a disposizione che acquisiscono, una volta alla settimana, immagini di tutto il mondo. Sfruttando una tecnologia radar e non sensori ottici, non c'è il problema della nuvolosità: i satelliti funzionano come i sonar delle navi, inviano un segnale e ne catturano l'eco. Così si individua distintamente l'impronta urbana sul territorio. Si rielaborano i dati e si ottengono mappe molto precise - con scostamenti

dell'1-2% rispetto alle carte copertura della Regione - del consumo di suolo.

LE MAPPE RACCONTANO

Quello che emerge, fa capire una volta di più quanto sia prezioso il suolo che ci resta e perché merita di essere sorvegliato attentamente. Il 12,2% della nostra regione è urbanizzato, mentre la media italiana è del 7,6%. E la provincia di Padova se la passa anche peggio, con il 19% della terra consumata. Padova città, poi, da anni si fa notare ai primi posti della classifica nazionale per le città più cementificate, avendo asfaltato, costruito, cementificato praticamente il 50% del suolo disponibile. «La situazione è nota, anche grazie ai rapporti Ispra», chiarisce Massimo De Marchi, direttore del Master GiScience. «Ma anche i dati vanno interpretati, perché bisogna tener conto del rapporto fra abitanti e suolo consumato e del peso dell'industrializzazione». E questo non cambia comunque lo scenario, che però - come ammette anche Trivelloni - «è figlia di scelte discutibili fatte in passato».

LA REGIONE COSA FA

Proprio una settimana fa, con l'approvazione del Piano territoriale di coordinamento, la Regione ha accelerato sul "monitoraggio e la sicurezza del territorio, la rigenerazione urbana e il contrasto



al cambiamento climatico". Ma altri passi erano stati fatti, nell'ottica di un maggior controllo del territorio, con la Legge 14 del 2019 per la rigenerazione urbana e, ancora di più, con la Legge 14 del 2017, quella che mette un limite al consumo di suolo, nell'ottica di azzerarlo entro il 2015. «Il contributo dell'informazione geografica certificata in questo senso è preziosa», aggiunge Trivelloni, «e arricchisce la già vastissima disponibilità di dati a nostra disposizione, 100 mila foto aeree, che si trovano nel Geoportale dati della Regione». E ora ci sono anche le immagini satellitari, che - più con i francesi Pleiades che con Copernicus - garantiscono una definizione dell'immagine sorprendente. E utilissima per verificare stravolgimenti del territorio. Qualche esempio di immagini scattate su Venezia, con le decorazioni dei marmi visibili nitidamente, fa capire quanto possano essere precise le rilevazioni satellitari. E quanto potrebbe essere facile, a questo punto, scoprire usi e abusi, più o meno leciti, del suolo rimasto.

E I COMUNI?

Questa immensa mole di dati è, prima di tutto, a disposizione dei Comuni, che possono pianificare e sorvegliare conoscendo la situazione in modo preciso. Ma Trivellato fa capire che non sempre i Comuni approfittano dell'opportunità. «E allora quello che importa è che comunque ci siano basi informative trasparenti». Come dire che se non saranno i Comuni a controllare, ci saranno altri a farlo anche per loro. E che ormai, con il pieno accesso alle immagini, anche chi sorveglia avrà vita più facile. —

CRISTIANO CADONI



Uno scorcio dall'alto della zona della stazione di Padova: un'area totalmente cementificata

CITTADELLA

Ater mette in vendita sei immobili

Il 15 luglio vanno all'asta

CITTADELLA

Appartamenti dell'Ater all'asta, le offerte segrete vanno inviate entro il 14 luglio agli uffici di Padova, la vendita si svolgerà il 15 luglio.

Sono numerosi gli immobili dell'Azienda Territoriale Edilizia Residenziale che si trovano nel territorio di Cittadella. Al civico 154 di via Ca' Nave appartamento al primo piano; l'unità è stata costruita su area comunale e sarà quindi ceduta in diritto di superficie; il prezzo base è di 64.500 euro, è composto da cucina, soggiorno, disimpegno, tre camere, ripostiglio, due bagni, due poggioni e l'autorimessa al piano terra; in via Cà Correr, al civico 100, altro appartamento su due piani, che ha il maggior valore e che si trova su un fabbricato a schiera; in questo caso il prezzo base è 93mila euro e la cessione avverrà sempre con diritto di superficie; gli acquirenti troveranno cucina, soggiorno, disimpegno, bagno e autorimessa, tre camere, disimpegno, secondo bagno e poggio al primo piano; in via Mat-

teotti, numero 50, altra residenza su due piani, il prezzo base è di 74 mila euro, si struttura in cucina, soggiorno, due ripostigli, un cortile esclusivo, e poi due camere, bagno e un ulteriore ripostiglio; in via Benvenuto da Carturo un ulteriore appartamento su due piani, nel contesto di un fabbricato a schiera, la classe energetica è G, l'asta parte da 44.500 euro; un ulteriore lotto, da 40 mila euro, si sviluppa sia su piano terra che su primo piano, con un cortile esclusivo, e si trova in via Fanoli, civico 25, si parte da 40 mila euro ed anche in questo caso la classe energetica è la G. Per partecipare all'asta, le persone interessate dovranno far arrivare all'Ufficio Protocollo dell'Ater un plico sigillato e controfirmato sui lembi di chiusura, entro mezzogiorno di martedì 14 luglio; la raccomandata dovrà arrivare all'Ater di via Raggio di Sole 29 a Padova. Anche a Trebaseleghe in via don Orione c'è un ulteriore alloggio in vendita: la base è di 69 mila euro. —

SILVIA BERGAMIN

L'alloggio Ater in via Ca' Correr 100 a Cittadella



Mose, sei paratoie restano giù

A riposo le barriere piene di sabbia. Altri soldi per la pulizia sott'acqua. Protesta di Ambiente Venezia **VITUCCI** / PAGINE 16 E 17

Mose, ultimo test Le sei paratoie di Punta Sabbioni restano giù

I tecnici decidono un sollevamento parziale. La sabbia non è stata ancora rimossa. Prove per evitare il blackout

**12 minuti per alzare
la barriera di Lido
La conca distrutta
45 milioni per ripararla**

Alberto Vitucci

Ultimo test ieri mattina alla bocca di porto di Lido per le 41 paratoie del Mose prima dell' "inaugurazione" di venerdì. Prove che hanno soddisfatto gli ingegneri. Anche se vento e prudenza hanno convinto a non sollevarle tutte. Solo una decina a Treporti, altrettante a San Nicolò, lasciando a riposo le sei che avevano dato problemi, non rientrando negli alloggiamenti in fondo al mare per via della sabbia accumulata. Il timore, per nulla infondato, è che alla sabbia già presente si sommi anche quella che entra con i nuovi sollevamenti. Le barriere vengono su regolarmente. Ma fanno fatica a tornare giù.

«Non si può lasciare ferma una macchina e poi pretendere di trovarla efficiente e funzionante», dicono gli ingegneri. A questo si sommano anche mancanze in fase di progettazione, come i meccanismi per la pulizia degli anfratti sott'acqua. Fatto sta che la notizia clamorosa è

stata che al primo sollevamento congiunto di Treporti, ben sei paratoie non sono tornate al loro posto. Tutte quelle verso Punta Sabbioni.

Ieri non sono state mosse. E venerdì si spera che l'acqua possa provocare un "effetto laminazione", togliendo un po' di sabbia dai cassoni. Per il futuro, occorre pensare a impianti per la pulizia o più semplicemente all'asportazione periodica. Costerà molto, visto che l'impianto è concepito per stare sempre sott'acqua. Almeno 100 milioni l'anno, più la manutenzione straordinaria. Altri cento milioni sono necessari per riparare criticità emerse negli ultimi anni, come la corrosione di alcuni elementi delle cerniere, le valvole, le alette.

Le operazioni per il sollevamento delle barriere di Treporti e Lido San Nicolò ieri sono cominciate alle 7 del mattino. Ostacolate da un forte vento che ha impedito alle squadre di posizionare le boe come previsto dall'Ordinanza della Capitaneria.

Si è sperimentato anche il tempo di esercizio. 12 minuti per sollevare le paratoie, una ventina per metterle

giù. Prova generale anche per evitare un possibile blackout. Il timore principale è quello che in fase di sollevamento possa interrompersi l'energia elettrica, come successo in novembre. Le paratoie non verrebbero su. O, peggio, potrebbero bloccarsi o scendere di colpo con conseguenze pericolose.

Una squadra di sette ingegneri, coordinati dal direttore Davide Sernaglia, ha tenuto sollevate le paratoie per due ore e mezza, tenendole collegate al gruppo elettrogeno. Risolti anche gli inconvenienti delle prime prove. Come le vibrazioni dei tubi sott'acqua, fissati con nuove staffe in acciaio.

Resta il grande problema della sabbia e degli accumuli. Fra i tanti guai irrisolti del Mose c'è anche la conca di navigazione di Malamocco. Costata 330 milioni di euro, vo-



luta nel 2003 dal Comune (sindaco Paolo Costa) per rendere «indipendente l'attività portuale dalla salvaguardia». Errori progettuali e misure troppo piccole per contenere le navi di ultima generazione. Danni portati da una mareggiata nemmeno tanto estrema nel 2015. Porta di accesso distrutta e inutilizzabile. Marea che entra anche con il Mose sollevato.

In questi giorni il Provveditorato alle opere pubbliche ha dato incarico alla società

Cimolai di provvedere alle riparazioni. Costo circa 45 milioni di euro. Scartate le proposte avanzate da Sacaim di riparare la porta senza rifarla completamente (20 milioni di euro). Così ci si prepara alla grande cerimonia di venerdì. Sicuramente spettacolare, perché per la prima volta le 78 paratoie di Lido, Malamocco e Chioggia saranno alzate tutte insieme. Ma i lavori del Mose non sono finiti, né collaudati.

Secondo il cronoprogramma, confermato dalle ultime

riunioni in Prefettura, le dighe dovranno essere pronte a essere sollevate, in caso di emergenza, già questo autunno. Dovranno essere finite e consegnate alla nuova gestione pubblica – un'Agenzia – entro il 31 dicembre del 2021. Anche se in condizioni di mare agitato e vento forte – come il 12 novembre 2019 – il Mose non è ancora stato testato. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PRESENTI IL 10 LUGLIO

Elisabetta Spitz

Il commissario Sblocca Cantieri Elisabetta Spitz è impegnata in prima persona per cercare di completare il Mose, opera per la salvaguardia di Venezia.



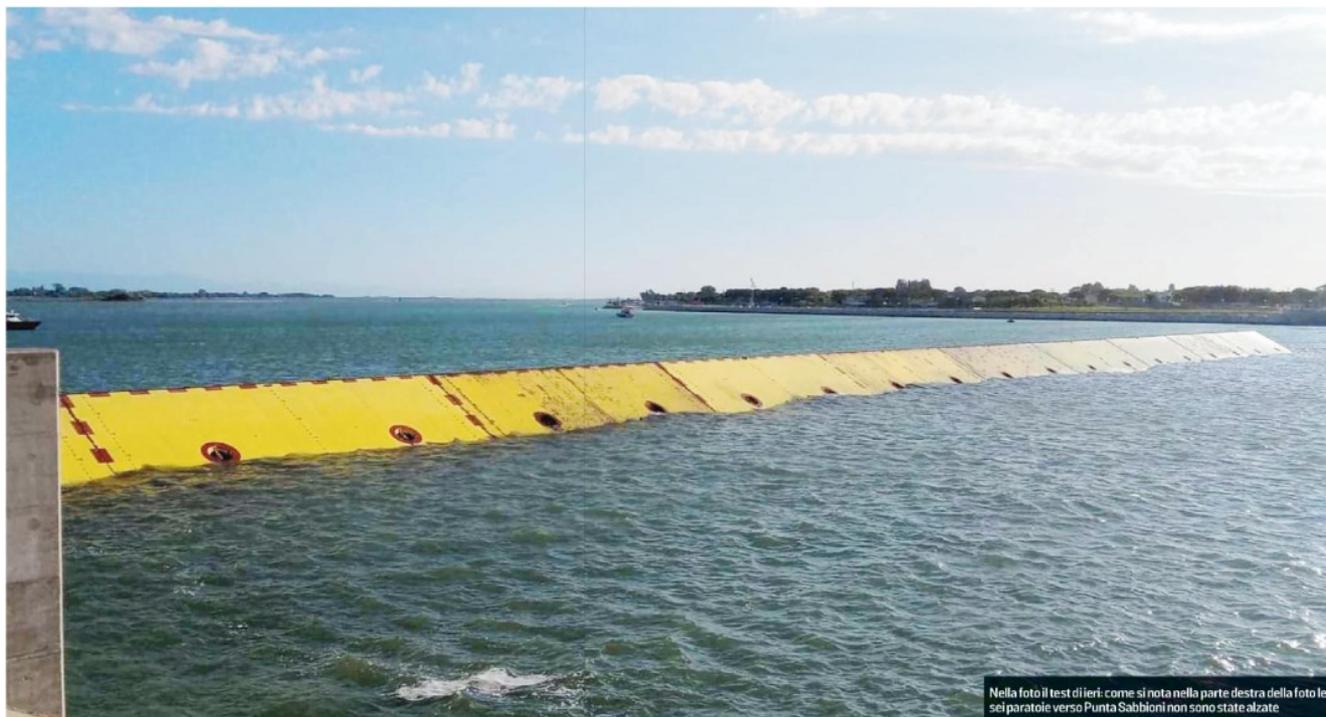
Paola De Micheli

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli arriverà a Venezia per assistere alla prova della messa in funzione del Mose.



Cinzia Zincone

Il Provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone sarà presente alla cerimonia per il sollevamento delle paratoie del Mose venerdì prossimo.



Nella foto il test di ieri, come si nota nella parte destra della foto le sei paratoie verso Punta Sabbioni non sono state alzate

VENERDÌ LO SBARCO NELL'ISOLA DEL BACAN

Inaugurazione da 45 mila euro Ambiente Venezia «Ci saremo»

Lo sbarco di venerdì nei cantieri del Lido Ci saranno anche i vecchi presidenti

Niente rinfresco e ospiti contingentati. Ma l'«inaugurazione» delle paratoie del Mose, prevista per venerdì in laguna non costerà meno di 45 mila euro. Forse anche di più. Fondi che il provveditore Cinzia Zincone ha autorizzato il Consorzio Venezia Nuova a prelevare da quelli già a disposizione per «l'informazione al pubblico e la comunicazione delle opere e avviamento della gestione».

Soldi che serviranno per pagare lo «sbarco» sull'isola artificiale del *bacàn* di Sant'Erasmo, dove è prevista la conferenza stampa nella *Control room*, la stazione di comando, e poi nei gazebo all'esterno. Il cerimoniale del ministero ha dato indicazione di limitare al massimo il buffet («Solo acqua minerale») e le trasformazioni del cantiere che dovrà accogliere le autorità.

E' annunciata la presenza del premier Giuseppe Conte e della ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli, con il sottosegretario all'Economia e candidato sindaco Pierpaolo Baretta, il sottosegretario alla Presidenza Andrea Martella, i parlamentari veneziani del Pd. E poi i giornalisti. Un plotone di cameramen e fotografi, inviati delle tv e dei giornali nazionali. Lo scopo è quello di mostrare che il Mose funziona, e si solleva

dal fondale. Nei documenti ufficiali la dizione «Cerimonia di inaugurazione del sollevamento delle paratoie del Mose» è stata ora sostituita con la più sobria «Primo test in contemporanea di sollevamento in contemporanea delle quattro barriere del Mose». Forti le critiche sull'opportunità di «inaugurare» un'opera che non è finita né collaudata, e che ha ancora molte criticità irrisolte. I comitati No Mose e Ambiente Venezia intanto annunciano. «Abbiamo deciso di autoinvitarci per portare la voce della città», dice Luciano Mazzolin, «inascoltata in questi anni di corruzione di malaffare». La «benedizione dell'opera», prevista alle 10.30 dopo la cerimonia di «inaugurazione» a cui parteciperanno oltre alla commissaria straordinaria Elisabetta Spitz e al provveditore Cinzia Zincone, che hanno organizzato l'evento, anche il presidente Giuseppe Conte – se confermerà la sua presenza – il governatore del Veneto Luca Zaia e il sindaco Luigi Brugnaro. Sono stati invitati anche dirigenti e funzionari che hanno contribuito in passato a far andare avanti il Mose. Come gli ex presidenti del Magistrato alle Acque Maria Giovanna Piva, Roberto Daniele Luigi D'Alessio e Roberto Linetti. Non è la prima inaugurazione del Mose. La primissima fu nel 1988 con De Michelis, la prima pietra nel 2003 con Silvio Berlusconi. —

ALBERTO VITUCCI



LE REAZIONI DAL TERRITORIO

Plauso condizionato delle imprese Carraro: «Ora il cronoprogramma»

Pozza: manca la stima dei costi. Bonomo: impatto importante Ribon: atto transitorio

VENEZIA

«Un passo atteso verso la concretezza», ma si attende un cronoprogramma certo sulla realizzazione dei lavori. Il mondo imprenditoriale veneto apprende con soddisfazione quanto comunicato ieri dal premier Conte con il “Decreto Semplificazioni”, che sblocca numerosi cantieri a Nordest. «Le infrastrutture costituiscono un primo fondamentale step per il rilancio del Paese, perché creano lavoro nell'immediato e competitività nel futuro – dichiara Enrico Carraro, presidente Confindustria Veneto -. Le opere relative al Veneto che dovrebbero venire “sbloccate” le conosciamo molto bene, sono nell'agenda delle richieste delle imprese da molto tempo. Ora rimangono in attesa di vedere il cronoprogramma e saremo parte attiva nel monitorare anche attraverso lo strumento dell'Osservatorio Trasporti e Infrastrutture che, adesso attivo nel Nord Ovest sarà presto esteso a tutto il territorio del Nord Est».

Il presidente di Unioncamere Veneto, Mario Pozza, pone l'accento sul cronoprogramma dei lavori. «L'elenco di interventi potrebbe sicuramente avere un effetto positivo sulla sburocratizzazione dei processi e sulla digitalizzazione del Paese, ma quello che mi preoccupa è la mancanza di un programma con una scadenza precisa delle riforme elencate ed anche una stima dei costi – spiega Pozza -. Sarebbe importante, poi, valutare l'impatto sul Pil per capire quanto e come può contribui-

re altrimenti rischia di essere il classico libro dei sogni che alle imprese non serve a nulla».

Lavori che interesseranno anche il tessuto artigianale veneto. «I 4 ambiti principali su cui interviene il decreto hanno tutti un impatto importante sul lavoro della piccole impresa – afferma Agostino Bonomo, presidente della Confartigianato Imprese Veneto - il testo costituisce un intervento organico volto alla semplificazione dei procedimenti amministrativi, all'eliminazione e alla velocizzazione di adempimenti burocratici, alla digitalizzazione della Pubblica Amministrazione, al sostegno all'economia verde e all'attività di impresa. Come abbiamo chiesto sempre viene ridisegnata la responsabilità amministrativa, finalmente ridisegnata per consentire procedure più snelle garantendo un maggiore sostegno all'amministratore pubblico».

«Siamo naturalmente a favore di tutto ciò che è semplificazione e riteniamo che l'iniziativa del Governo vada nella direzione giusta per facilitare un settore capace di fare da volano all'economia del Paese – dichiara il segretario della Cna del Veneto, Matteo Ribon -. Da un primo sguardo al testo del nuovo decreto semplificazione l'impressione però è che si ragioni su regime transitorio, fino a luglio 2021, un periodo troppo breve per essere realmente efficace. Riteniamo positiva, secondo quanto annunciato dal premier Conte, l'allargamento del silenzio assenso. Un'opportunità concreta potrebbe venire dal più semplice rilascio delle garanzie previste da Sace per i progetti legati al Green New Deal europeo».

NICOLA BRILLO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un Treno dell'Alta velocità ferroviaria



Così Fincantieri diversifica la produzione Sul Danubio il più grande ponte sospeso

Con una lunghezza complessiva di 1.975 metri sarà pronto entro fine 2021: ambisce a essere un'opera simbolo in Europa

Piercarlo Fiumanò / TRIESTE

Il più grande ponte sospeso sul Danubio, che sta sorgendo in Romania a 8 chilometri da Braile, sarà Made in Fincantieri. Il gruppo triestino, con la sua società specializzata in progettazione, realizzazione e montaggio di strutture in acciaio (Fincantieri Infrastructure), sta rilanciando una tradizione industriale già scritta fatta di grandi navi da crociera ma anche di ponti, stadi e grattacieli.

IL RILANCIO

E oggi, in piena crisi da pandemia che sta mettendo in difficoltà l'industria delle crociere, si rilancia grazie a una diversificazione industriale che oggi punta anche sui grandi manufatti. Fincantieri, dopo l'impresa del ponte Morandi, sta affermando una sua precisa missione industriale nella realizzazione di ponti d'acciaio: «Abbiamo tutte le conoscenze per costruire opere di questo tipo», ha sempre detto Bono evocando i tempi dei cantieri Cosulich quando il gruppo triestino negli anni Venti realizzò strade, ponti e grattacieli. Una sfida vinta soprattutto dopo la ricostruzione del ponte Morandi, un'emblema della rinascita di Genova.

Per gli appassionati di storia ci sono importanti precedenti come la costruzione del viadotto La Polverilla, sulle Ande argentine, uno dei più grandi ponti in ferro del mondo, realizzato nel 1929 sotto il nome dei Cosulich, la grande dinastia industriale triestina che dà il nome ai cantieri di Monfalcone. E oggi il gruppo di Bono

sta portando a termine un'altra impresa da primato con un forte significato geopolitico.

OPERA STRATEGICA

Fincantieri Infrastructure sta costruendo le strutture in acciaio del ponte sospeso sul Danubio più grande del mondo per conto della partnership formata dalla joint venture fra il gruppo Astaldi e il colosso metalmeccanico giapponese Ihi. Con una lunghezza complessiva di 1.975 metri e una campata centrale di 1.120 metri (la terza più grande d'Europa), questo ponte rappresenta un'opera altamente strategica per il Paese, cofinanziata dall'Unione europea.

Dal punto di vista logistico, la sua importanza è determinata dal fatto che la Romania è attraversata dal corridoio europeo numero 4 che connette i paesi dell'Europa occidentale e centrale fra cui Ungheria, Slovacchia, Austria, Repubblica Ceca, Germania con il sud, Bulgaria, l'Ucraina e Grecia.

Dalla Romania passa anche il corridoio ferroviario europeo numero 9 che collega il Sud Europa, in particolare Grecia e Bulgaria, con il nord Ucraina, Russia, Finlandia, Bielorussia. I lavori, secondo i piani, dovrebbero essere ultimati alla fine del prossimo anno.

DIVERSIFICAZIONE

Ma è un fatto che attraverso questo ambizioso progetto (il valore del contratto per Fincantieri è pari a circa 70 milioni di euro), si consolida il processo di diversificazione del gruppo di Bono nella produzione di grandi manu-

fatti diversi dalle navi e si sviluppa - fanno rilevare fonti del gruppo - «un processo di integrazione sempre più spinto nel network dei cantieri del gruppo Fincantieri e si creano nuove tecnologie produttive».

Come avviene per quest'opera decisamente ciclopica.

NEI CANTIERI VARD

Il ponte sorgerà sul Danubio a soli 8 km di distanza dalla cittadina di Braila dove ha sede lo stabilimento di Vard, società del Gruppo Fincantieri: qui circa 300 persone stanno lavorando per la realizzazione e l'assemblaggio degli 86 blocchi di acciaio dell'impalcato, per un totale di 21mila tonnellate. Le attività di progettazione costruttiva e ingegnerizzazione vengono realizzate presso lo stabilimento di Valeggio sul Minicio (Verona), ex sede Cordioli & C., acquisito da Fincantieri Infrastructure. Una integrazione che «consente la giusta combinazione di funzionalità, capacità, controllo dei costi».

Come ha osservato il Ceo Bono «si tratta di un risultato di straordinaria valenza strategica, perché ci permette di consolidare la nostra presenza in un mercato altamente specializzato e dalle grandi potenzialità».

Fincantieri Infrastructure, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha sottoscritto inoltre il contratto per la ricostruzione dello storico porto turistico internazionale di Rapallo, il primo Marina italiano. e costruirà anche il nuovo stadio del Bologna Calcio. —

RIPRODUZIONE RISERVATA



Fincantieri Infrastructure

il ponte sospeso sul Danubio più grande del mondo in corso di costruzione a Braila in Romania

lunghezza complessiva	1.975 metri
campata centrale	1.120 metri (la terza più grande d'Europa)
Peso	21.000 tons
Fine prevista costruzione	2021
Personale diretto nella costruzione	oltre 300 persone

Partnership con Astaldi e la multinazionale giapponese Jv



l'immagine è il rendering del ponte

I rischi del decreto

L'allergia alla concorrenza

di Sergio Rizzo

Con trentotto giorni di ritardo sulla data prevista ufficialmente per il parto, ecco sfornato un agile decreto di pagine 96 (novantasei) detto "Semplificazione". Che poi di vera "Semplificazione" non si capisce che cosa contenga.

● a pagina 29

Gli appalti senza gara

L'allergia alla concorrenza

di Sergio Rizzo

Con trentotto giorni di ritardo sulla data prevista ufficialmente per il parto, ecco sfornato un agile decreto di pagine 96 (novantasei) detto "Semplificazione". Che poi di vera "Semplificazione", zeppo com'è di deroghe e scorciatoie peraltro soltanto temporanee, non si capisce che cosa contenga. E anche il termine "sfornato" sembra davvero eccessivo, considerando che l'approvazione notturna in Consiglio dei ministri è avvenuta con la formula del "salvo intese" che riflette l'eterna propensione all'indecisione e al rinvio ormai patologica in ogni maggioranza con i Cinque stelle. Non si possono dunque escludere, dopo le polemiche della vigilia fra grillini e democratici, altre sorprese. Ma se i principi fondanti del decreto non venissero messi in discussione nei passaggi successivi, una certezza sarebbe comunque acquisita: la profonda allergia alla concorrenza che rappresenta il pilastro del provvedimento. Pensare di mettere il turbo alle opere pubbliche frenate dalla burocrazia semplicemente eliminando le gare d'appalto, con l'affidamento diretto per i piccoli lavori e la trattativa privata per quelli sotto la soglia comunitaria dei 5,2 milioni, ne è la prova. Prova lampante, se è vero come dice l'associazione dei costruttori che il 70 per cento delle cause del blocco delle opere pubbliche è nelle fasi che precedono la gara, che è invece responsabile appena per il 17 per cento dei ritardi. E non per la gara in sé, quanto per assurdi adempimenti burocratici che potrebbero essere eliminati senza battere ciglio. In tutta Europa per partecipare a una gara d'appalto è sufficiente presentare un documento unico "europeo" valido in tutti i Paesi dell'Unione. Così, ovviamente, anche in Italia: se non fosse che l'articolo 85 del codice dei contratti pubblici consente alle stazioni appaltanti di richiedere una documentazione "complementare". Che è un doppione tanto del documento "europeo" quanto del "pass" dell'Autorità anticorruzione, comunque sempre necessario. Con il risultato che le imprese sono costrette a presentare inutilmente il triplo delle carte. Per velocizzare le gare senza abolirle e quindi preservando la concorrenza, sarebbe stato sufficiente intervenire lì. Evitando anche il rischio, gravissimo, che la sospensione delle circa 25 mila gare che si bandiscono ogni anno per il 98 per cento dei lavori pubblici, tanti sono quelli sotto la soglia comunitaria, possa incentivare pratiche collusive e alimentare il circuito dell'economia criminale soprattutto

in determinate aree del Paese. Rischio anche accentuato dalla norma che abolisce di fatto ogni limite al subappalto. E senza dire che se davvero fossero convinti che funzionasse, quel decreto "Semplificazione", avrebbero dovuto mettere nero su bianco la data della scadenza per ogni singola opera. Il sospetto è quello di trovarsi ancora una volta di fronte a una serie di misure propagandistiche che non toccano i poteri reali della burocrazia e di quel mondo che ne viene alimentato: studi legali, esperti, consulenti...

Va precisato per onestà che l'allergia alla concorrenza nel mercato delle nostre opere pubbliche viene da lontano. Basta guardare quante imprese di costruzione straniere lavorano con gli appalti pubblici italiani: pochissime, grazie a un sistema disseminato di piccole e piccolissime pillole avvelenate che scoraggiano la loro partecipazione. Mai, però, si era teorizzato l'uso a tappeto dei commissariamenti per le grandi opere in uno scenario dominato da un grande soggetto a partecipazione pubblica.

E se quella idea nostalgica del quasi-Stato costruttore che richiama alla memoria l'Italstat degli anni Settanta pare per il momento tramontata, con i commissari limitati (forse) alle opere giustificate dal Covid 19, è soltanto perché avrebbe cozzato in modo irreparabile con le normative europee esponendoci a chissà quante altre procedure d'infrazione. Ammesso che poi questo non venga rimesso in discussione da chi, oltre a essere allergico alla concorrenza, lo è anche all'Europa. E se servisse una dimostrazione ulteriore di quanto questa allergia alle regole del mercato sia radicata, è sufficiente considerare come nelle stesse ore in cui il governo Conte 2 decide di abolire per un anno le gare d'appalto, spunta nel decreto rilancio una proroga per tredici anni delle concessioni



balneari: altri tredici anni di scandalose rendite di posizione, con il solo Carlo Calenda che osa protestare. Quanto all'abuso d'ufficio che non si applica nelle situazioni in cui le norme lasciano al funzionario pubblico margini di discrezionalità, è difficile che sia sufficiente a convincere i più riottosi a firmare le pratiche. Ancor meno a frenare i veri abusi, tanto più in alcune particolari situazioni ambientali. Ed è un dettaglio che aumenta lo stupore. Perché il sistema delle opere pubbliche non funziona solo in Italia ormai lo sappiamo. Ma perché per risolvere il problema non copiamo semplicemente le regole e i meccanismi dei Paesi europei dove invece funziona? Troppo facile...

©IPRODUZIONE RISERVATA

ITALIA VELOCE

Subito cantieri per opere che valgono 77 miliardi

— a pagina 8

Le 106 opere che possono fare Pil subito

I programmi. Oltre alle 130 opere strategiche e alle 35 da commissariare ci sono i lavori che possono già partire o possono accelerare i cantieri

Acceleratori. Il piano di breve termine vale 96 miliardi di cui 77 finanziati: 31 opere ferroviarie, 21 strade o autostrade, cinque aeroporti e cinque metrò



Nel Def infrastrutture. Nel documento della ministra Paola De Micheli priorità alle opere ferroviarie come la Torino-Lione, il Brennero, la Brescia-Verona, Terzo valico dei Giovi, la Napoli-Bari, i nodi di Milano. Torino, Genova, Bologna, Roma, Venezia, Bari, Reggio Calabria, Palermo.

77 miliardi

LE RISORSE GIÀ DISPONIBILI

Quelle destinate a opere e programmi in corso con un progetto pronto che possono essere accelerate

Giorgio Santilli

Ci sono 106 interventi, opere o programmi di manutenzione e tecnologia, che saranno il primo vero banco di prova del decreto legge semplificazioni. Valgono 95.609 milioni, di cui 77.437 già finanziati. La prima vera sfida per capire se il decreto legge varato a notte fonda accelera davvero i cantieri ed è capace di produrre Pil aggiuntivo già nel biennio 2020-21. Bisogna andare a cercarli nel documentone di 400 pagine (il cosiddetto allegato Infrastrutture al Def) che la ministra Paola De Micheli teneva ieri sul tavolo ddi Palazzo Chigi, durante la conferenza stampa con il premier Giuseppe Conte. Le 400 pagine e anche l'elenco dei 106 interventi sono state messe a punto dalla struttura tecnica del ministero delle Infrastrutture guidata da Giuseppe Catalano. Prima di dire cosa sono questi 106 interventi, bisogna dire che cosa non sono.

Non sono le 130 opere strategiche evocate dal premier che potrebbero essere intitolate, molto in sintesi, «accelerazione del programma di Alta velocità di rete». C'è molto di più, ovviamente, anche molte strade, ma se c'è una battaglia su cui il premier, la ministra e il governo mettono la faccia da qualche settimana è il completamento della rete di Alta velocità, con lo sblocco della Salerno-Reggio Calabria e lo slogan #italiavelo-

ce. Questo è il piano dei tempi lunghi: molte delle 400 pagine del documento sono dedicate a questo piano strategico.

Le 106 opere del professor Catalano non sono neanche le opere che saranno commissariate in base all'articolo 9 del decreto legge. Queste sono 36 opere dei Trasporti cui si aggiungono per ora 12 interventi suggeriti dal Viminale (si veda l'elenco completo in pagina). Queste opere difficilmente produrranno Pil a breve perché - come ha spiegato bene De Micheli - i commissari andranno solo a opere molto incagliate. Il prototipo dell'opera perennemente incagliata è il raddoppio della Pontina fra Roma e Latina che infatti è la numero 5 in elenco. Ovviamente queste opere rientrano a pieno titolo nelle opere oggetto del decreto semplificazioni ma dire che produrranno lavori a breve è azzardato.

La vera finezza del Def Infrastrutture sono invece quelle 106 fra opere e programmi che costituiscono la miniera in cui pescare per fare subito. Sono opere in corso che possono essere accelerate, magari con i fondi aggiuntivi che potranno arrivare dalla Ue. Sono opere che hanno il progetto pronto e il cantiere possono aprirlo - con i nuovi tempi contingentati del decreto - in meno di sei mesi. Sono programmi di manutenzione, con intervento spesso micro che non richiedono

progetti per partire.

Fra le 31 opere ferroviarie elencate ci sono la Torino-Lione, il Brennero, la Brescia-Verona, Terzo valico dei Giovi, l'upgrading infrastrutturale e tecnologico dei valichi svizzeri (Chiasso, Luino e Domodossola) e quello sulla linea adriatica (Bologna-Bari-Lecce e Lecce-Taranto), la Napoli-Bari, i nodi di Milano. Torino, Genova, Bologna, Roma, Venezia, Bari, Reggio Calabria, Palermo. Tutte opere accelerabili con qualche risorsa finanziaria in più o risolvendo un problema autorizzativo o velocizzando l'affidamento. Fra le 21 opere stradali l'adeguamento sismico dei viadotti della A24 e A25, il completamento del nodo di Firenze, la Pedemontana veneta, il potenziamento della A4, il raccordo autostradale A15-A22-Tibre, la quarta corsia della Milano sud-Lodi (A1), la A13 Monfalcone-Padova, la terza corsia dinamica sulla A12 fra Cerveteri e Torrimpietra, la tangenziale di Bologna, la Gronda di Genova, il potenziamento della A22, il collegamento Campogalliano-Sassuolo, la E78.

Ci sono poi numerosi interventi portuali, cinque interventi aeroportuali (Fiumicino Est, sopraelevazione Prk Catania, adeguamento Firenze, fabbricato Hub Dhl a Malpensa, l'ampliamento del terminal di Venezia) e cinque interventi sui metrò di Milano, Catania, Roma, Napoli e Firenze.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Il prototipo dell'opera perenne-mente incagliata è il raddoppio della Pontina fra Roma e Latina

Il Def Infra-strutture messo a punto dalla ministra De Micheli con la struttura tecnica di Catalano

L'ELENCO DELLE OPERE DA COMMISSARIARE

A. INFRASTRUTTURE STRADALI:

1. SS 106 Ionica;
2. collegamento viario con caratteristiche autostradali compreso tra lo svincolo della SS 514 "di Chiaramonte" con la SS 115 e lo Svincolo della SS 194 "Ragusana";
3. SS 675 Umbro-Laziale. Sistema infrastrutturale di collegamento porto di Civitavecchia- nodo intermodale di Orte. Tratta Monte Romano Est - Civitavecchia;
4. completamento collegamento A12 Tarquinia - San Pietro in Palazzi;
5. collegamento autostradale Roma-Latina e collegamento stradale Cisterna-Valmontone;
6. strada Statale 4 Salaria;
7. A 24 - A25 Strada dei Parchi;
8. E 78 Grosseto-Fano;
9. Rete viaria provinciale in Sicilia;
10. Rete viaria in Sardegna;
11. ricostruzione ponte di attraversamento sul fiume Magra relativo alla strada statale n. 330 di Buonviaggio (Massa Carrara).

B. INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

1. potenziamento Linea Fortezza-Verona;
2. potenziamento Linea Venezia-Trieste;
3. completamento raddoppio Genova Ventimiglia;
4. completamento raddoppio Pescara - Bari;
5. Linea Roma - Pescara;
6. realizzazione nuova linea Ferrandina - Matera La Martella;
7. potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali Salerno - Reggio Calabria;
8. linea Palermo-Trapani via Milo;
9. potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali Linea Taranto - Metaponto - Potenza -

- Battipaglia;
10. Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova;
 11. Chiusura Anello ferroviario di Roma;
 12. Completamento raddoppio Pontremolese;
 13. realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli - Bari
 14. asse AV/AC Palermo- Catania-Messina;
 15. completamento lavori nodo ferroviario di Genova e collegamento ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto di Genova.

C. INFRASTRUTTURE IDRICHE

1. Messa in sicurezza traversa Lago d'Idro (BS);
2. Messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera;
3. Completamento ampliamento Diga di Maccheronis (NU);
4. Completamento realizzazione delle dighe: Monti Nieddu (CA); di Medau Aingiu (CA).
5. messa in sicurezza delle dighe: Cantoniera sul fiume Tirso (OR); sul Rio Olai (NU); sul Rio Govossai (NU); sul Rio Mannu di Pattada a Monte Lerno (SS); di Monte Pranu sul rio Palmas (OR); di Pietrarossa (EN-CT);
6. realizzazione MOSE di Venezia;
7. messa in sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso.

D. I PORTI

1. Darsena Europa Livorno;
2. Diga Foranea di Genova

E. EDILIZIA STATALE (PROPOSTE MINISTERO INTERNO)

- 12 interventi su complessi immobiliari in 11 città: Palermo, Catania, Reggio Calabria, Crotone, Napoli, Reggio Calabria. Bologna, Genova, Milano, Torino. Roma

ECONOMIA Nel decreto Semplificazione ci sono le strade e le ferrovie definite prioritarie

Cantieri liberati, c'è anche l'A31

La Valdastico arriverà sulla Modena-Brennero. In Polesine al palo Romea, ponti e terza corsia

■ Potrebbe essere la volta buona per terminare la vecchia Pi-Ru-Bi

Alberto Garbellini

Che sia la volta buona lo si scoprirà solo fra qualche mese. Quando si riuscirà a capire se lo sblocca cantieri, allegato al decreto Semplificazione, avrà davvero accelerato la realizzazione di opere pubbliche e infrastrutture definite strategiche. Fra queste ce ne sono diverse che riguardano la viabilità, stradale e ferroviaria del Veneto. E che interessano, anche se non direttamente, la mobilità polesana. Una di queste opere definite "prioritarie" è il prolungamento della Valdastico. Il completamento del vecchio sogno autostradale Pi-Ru-Bi (dalle iniziali dei tre leader Dc degli anni '70/'80 Piccoli, Rumor, Bisaglia) per mettere in collegamento il Polesine, attraverso il padovano e il vicentino, con il Trentino e l'autostrada del Brennero. Da qualche anno è attiva la Val-

dastico sud (da Badia Polesine all'A4, Vicenza e Piovene), ma da anni si parla di prolungare l'A31 fino al Trentino e alla Modena-Brennero. Per anni il progetto è stato rallentato da veti e controvieti e da resistenze sulla sponda trentina, ora pare che l'infrastruttura possa davvero decollare, dando così ai territori una seconda direttrice per collegare il centro Veneto con il Trentino Alto Adige e di conseguenza il nord Europa. Da tempo le forze politiche del Veneto sostengono la ripresa di questa progettualità. Ora c'è anche l'indicazione di "opera prioritaria", ma basterà per far partire progettazione e lavori in tempi non biblici?

Prioritarie sono anche altre opere in Veneto, fra questa la Pedemontana che diventerà superstrada regionale a pedaggio. E poi il potenziamento della A 22 da Bolzano all'interconnessione con Verona, il potenziamento dell'A4 con l'aggiunta di una terza corsia in zona San Donà di Piave. Inoltre il potenziamento di alcune linee ferroviarie, come la Brescia-Verona-Padova e la Venezia Trieste. C'è poi la realizzazione dell'autostrada Cispadana da Reggiolo a Ferrara sud e l'innesto in A13.

Nell'allegato al decreto semplificazione lo sblocco dei cantieri riguarda 130 opere, fra autostrade, rac-

cordi stradali, potenziamento di linee ferroviarie, aeroporti (anche Venezia), opere idrauliche come dighe e altri snodi infrastrutturali.

L'Ok alla Cispadana, tra le altre cose, dovrebbe mettere una pietra tombale sulla possibilità di realizzare la Nogara-mare, il prolungamento della Transpolesana, infatti era ritenuto alternativo alla Cispadana, o una o l'altra, insomma. nell'elenco delle opere prioritarie non figurano altre infrastrutture. nessun cenno alla Romea commerciale, idea finita in un cassetto ormai da tempo e che quindi non appare destinata a tornare in auge. D'altra parte lo Stato da tempo ha stanziato milioni di euro per la messa in sicurezza dell'attuale Romea, alcune opere sono state realizzate, ma il grosso degli incroci a raso, ritenuti pericolosi, non è ancora del tutto sparito.

Altre opere polesane in stand by da anni sono, tanto per citarne alcune, la realizzazione del nuovo ponte sull'Adige a Boara Polesine (ne ha recentemente parlato il sindaco di Rovigo Edoardo Gaffeo), la realizzazione della terza corsia sull'A13, cosa che però non riguarderà il tratto polesano, compreso fra Po e Adige.

Ed ora non resta che attendere l'apertura dei cantieri.





Con lo sblocco dei cantieri la Valdastico potrebbe essere prolungata fino alla A22 Modena-Brennero

OPERE PUBBLICHE La conferenza di servizi sul progetto di Aipo del diaframma lungo l'argine sinistro

Po a Cavanella, lavori entro l'anno

Intervento da oltre due milioni di euro per contrastare i moti di filtrazione dell'arginatura

ADRIA - In occasione della conferenza di servizi riguardante il progetto per la realizzazione da parte di Aipo del diaframma lungo l'argine sinistro del Po di Venezia, in località Cavanella Po, sono state condivise tra l'ingegner Valente e l'ingegner Zorzan, di Aipo, il sindaco di Adria Omar Barbierato e il dirigente ingegner Portieri, le attività che l'Agenzia interregionale per il fiume Po ha in corso nell'ambito del territorio comunale.

L'intervento di Cavanella, per un importo di 2.100.000 euro e il cui inizio avverrà entro il 2020, è finalizzato a contrastare i moti di filtrazione superficiali e profondi dell'arginatura e riguarda un tratto esteso 500 metri, posto a valle dell'elettrodotto Terna. Prevede la realizzazione di un diaframma avente profondità di 30 metri circa e l'impermeabilizzazione della scarpata arginale a fiume. Ne consegnerà un

deciso miglioramento della sicurezza idraulica dell'argine sinistro del Po di Venezia e la riduzione delle filtrazioni a campagna nelle aree caratterizzate dalle maggiori criticità idrauliche.

L'esecuzione de lavori interesserà l'arginatura lato fiume, ma potranno esserci temporanee interferenze con la strada comunale per consentire lo svolgimento in sicurezza delle attività di cantiere.

Un'altra area interessata da criticità idrauliche evidenziate in particolar modo nel corso degli eventi di piena del 2018 e 2019, è in località Mazzorno Sinistro dove si è in attesa di un adeguato finanziamento per la realizzazione di un nuovo diaframma. In questi ultimi mesi, tuttavia, sono state effettuate delle approfondite indagini geotecniche che consentiranno di conoscere le caratteristiche del sottosuolo al fine di po-

ter definire gli interventi più opportuni per la messa in sicurezza del territorio.

A giugno 2020 è stato affidato, da parte di Aipo, lo studio per l'analisi idraulica e del trasporto solido nel tratto fluviale del Po di Venezia interessato, negli ultimi anni, dalla formazione di un'isola fluviale in corrispondenza al ponte Adria-Corbola. Lo studio è finalizzato a valutare gli effetti sulla sicurezza idraulica di detta isola fluviale, alla valutazione delle condizioni di equilibrio morfologico del tratto nonché ad individuare gli eventuali interventi da attuare per il miglioramento delle condizioni di sicurezza.

Il sindaco di Adria e il dirigente Aipo hanno confermato la massima collaborazione per trovare ogni sinergia per favorire tutti gli interventi di miglioramento della sicurezza idraulica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il sindaco di Adria Omar Barbierato