

Rassegna del 09/07/2020

ANCE VENETO

09/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	12 Ghiotti (Ance) «Opere prioritarie ora tempi certi»	...	1
09/07/2020	Voce di Rovigo	34 "Adesso servono tempi certi"	...	2

ASSOCIAZIONI ANCE

09/07/2020	Giornale di Vicenza	20 Sicurezza sul lavoro, firmata l'intesa	Zilliken Karl	3
09/07/2020	Sole 24 Ore	6 Ance: «Sul Dl semplificazioni troppi tagli alla concorrenza, pochi alla burocrazia» - «No a tagli della concorrenza, alt burocrazia»	Santilli Giorgio	5

SCENARIO

09/07/2020	Arena - Giornale di Vicenza	9 Il Mose è alle prove generali Ci sarà anche il premier Conte	...	8
09/07/2020	Arena - Giornale di Vicenza	9 Il Piano trasporti guarda al 2030 con -80% di Pm10	Giacomuzzo Cristina	9
09/07/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5 Il giorno del Mose: il test davanti a Conte e lo scontro sui fondi - Il grande giorno del Mose davanti a Conte il vero test dietro le quinte liti sui soldi	A.Zo - F.B	11
09/07/2020	Corriere delle Alpi	2 La Consulta boccia Autostrade - Ponte di Genova, la Consulta ha deciso «Legittimo estromettere Autostrade»	Sculli Roberto	14
09/07/2020	Corriere delle Alpi	18 De Menech chiede che il bonus edilizia diventi strutturale	...	16
09/07/2020	Corriere delle Alpi	22 Scopel: riduzione dei pedaggi e ristoro da parte dell'Anas	...	17
09/07/2020	Corriere Torino	5 «Vogliamo risposte certe dagli enti pubblici» - «Serviva una norma che obbligasse gli enti a una risposta certa»	Ricci Giulia	18
09/07/2020	Gazzettino	2 La Consulta: «È stato legittimo escludere Aspi dal Morandi»	Amoruso Roberta	20
09/07/2020	Gazzettino	2 Ma il nuovo Ponte sarà gestito da Autostrade M5S e Salvini all'attacco sull'affido «tecnico»	R.Amo	22
09/07/2020	Gazzettino	3 Benetton-governo, scontro finale - Conte: «Si va verso la revoca» Ma De Micheli tratta ancora	Gentili Alberto	23
09/07/2020	Gazzettino	3 I Benetton non vogliono la rottura oggi vertice al Mit con la ministra	Mancini Umberto	26
09/07/2020	Gazzettino	15 Carron restaura l'hotel Bulgari a Roma	...	28
09/07/2020	Gazzettino Pordenone	6 Sovrappasso sulla 13 chiusa la Pontebbana	...	29
09/07/2020	Gazzettino Venezia	6 In azione 18 paratoie, ma si teme l'arrivo dei curiosi	Perini Roberto	30
09/07/2020	Gazzettino Venezia	6 Mose, si riaccende lo scontro tra le imprese e il Consorzio - Mose, scontro tra Cvn e imprese	R.Br.	31
09/07/2020	Gazzettino Venezia	19 Imprese edili in ginocchio «Il peggio arriverà in autunno»	Infanti Teresa	33
09/07/2020	Giornale di Vicenza	15 In città girano 120 mila auto al giorno - Strade "bollenti" Viavai quotidiano di 120 mila veicoli	Zorzan Alessia	35
09/07/2020	Giornale di Vicenza	19 Grandi opere, il sì spiazza i 5 stelle «Siamo coerenti»	Labruna Roberta	37
09/07/2020	Giornale di Vicenza	19 «Questi due interventi non siano solo promesse»	...	39
09/07/2020	Giornale di Vicenza	28 Intervista a Alessia Bevilacqua - Bretella e piazze nell'era Bevilacqua	Zordan Giorgio	40
09/07/2020	Giornale di Vicenza	32 «Pedemontana, dai disagi di oggi ai vantaggi vicini»	Comin Alessandro	42
09/07/2020	Italia Oggi	32 Chiarimento dell'Agenzia su fabbricati ristrutturati e trasferiti	Provino Giulia	44
09/07/2020	Mattino Padova	17 Cerimonia per il Mose in laguna arrivano Conte e De Micheli	A. V.	45
09/07/2020	Messaggero Veneto	12 Metà delle imprese senza lavoro entro 3 mesi L'edilizia affronta la crisi fra tante incertezze	...	46
09/07/2020	Nuova Venezia	19 Conte e De Micheli sbarcano in bacàn	Vitucci Alberto	48
09/07/2020	Nuova Venezia	19 Il Codacons scrive al sindaco «Tavolo tecnico sul Mose»	A.v	49
09/07/2020	Nuova Venezia	19 Corteo acqueo di protesta «Progetto inutile e obsoleto»	A.V	51
09/07/2020	Nuova Venezia	27 Romea, ponte chiuso per lavori sull'asfalto	A.Ab	52
09/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	2 Autostrade, bocciatura della Consulta sul ponte - Ponte di Genova, la Consulta ha deciso «Legittimo estromettere Autostrade»	Sculli Roberto	53
09/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	2 Nell'esecutivo scoppia il caos Di Maio: «Serve nuovo gestore»	Barbera Alessandro	55
09/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	3 «Offensivo dare l'opera a chi l'ha mal gestita»	FRA.FOR	57
09/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	3 Intervista a Marco Bucci - Bucci: «Tenerli fuori? Le alternative c'erano»	Menduni Marco	58
09/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	3 Intervista a Roberto Tomasi - «Dal crollo del 2018 l'azienda è cambiata»	R.SCU	59

09/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	4	Conte: «Ci sono i presupposti per la revoca Autostrade faccia una proposta a breve»	<i>Lombardo Ilario</i>	60
09/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	12	«Edilizia, il 30% delle imprese rischia di chiudere in tre mesi»	<i>Padovano Rosario</i>	62
09/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	9	De Menech: il bonus del 110% sia permanente	...	63
09/07/2020	Piccolo	16	Edilizia, ripresa in salita Metà delle imprese ha lavoro per soli 3 mesi	...	64
09/07/2020	Voce di Rovigo	31	"Siamo Zona logistica semplificata"	<i>Caberlon Alessandro</i>	65

DL SEMPLIFICAZIONI**Ghiotti (Ance)
«Opere prioritarie
ora tempi certi»**

«Il piano delle 130 opere pubbliche di cui dieci venete rappresenta sicuramente un segnale importante per le imprese edili perché denota la volontà di investire in infrastrutture strategiche per il Paese. Ora, però, credo sia necessaria una road map precisa con la tempistica della realizzazione di queste opere per dare certezze agli annunci». Lo afferma il presidente di **Ance Veneto Paolo Ghiotti** a proposito del Dl Semplificazioni presentato l'altro ieri. «Per quel che riguarda, invece, il processo di semplificazione credo che l'impianto del decreto sia corretto nelle intenzioni, ma abbia sbagliato il bersaglio perché il problema per le imprese non sono le gare, ma le procedure a monte. Le gare d'appalto sono solo uno degli ultimi passaggi della filiera, ma non è qui che si inceppa il percorso. Il vulnus della burocrazia – conclude Ghiotti – ha infatti lacci e laccioli nascosti che frenano le stazioni appaltanti a monte ed in molti casi le vittime sono le piccole opere».



DL SEMPLIFICAZIONI Il presidente di Ance Veneto: in regione dieci delle 130 opere pubbliche

“Adesso servono tempi certi”

“Un segnale importante per le nostre aziende edili, ma la burocrazia non deve essere d'intralcio”

VENEZIA - “Il piano delle 130 opere pubbliche di cui 10 venete rappresenta sicuramente un segnale importante per le imprese edili perché denota la volontà di investire in infrastrutture strategiche per il Paese. Ora, però, credo sia necessaria una road map precisa con la tempistica della realizzazione di queste opere per dare certezze agli annunci. Per quel che riguarda, invece, il processo di semplificazione credo che l'impianto del decreto sia corretto nelle intenzioni, ma abbia sbagliato il bersaglio perché il problema per le imprese non sono le gare, ma tutte le procedure che stanno a monte”.

Il presidente di Ance Veneto, il polesano Paolo Ghiotti, commenta così i contenuti del

DL Semplificazioni presentati martedì dal governo.

“Le gare d'appalto sono solo uno degli ultimi passaggi della filiera, ma non è qui che si inceppa il percorso. Il vulnus della burocrazia ha infatti lacci e laccioli nascosti che frenano le stazioni appaltanti a monte ed in molti casi le vittime sono le piccole opere che sono quello che hanno un impatto importante ed immediato sul settore ed anche sullo sviluppo del territorio”, sottolinea. “E' palpabile la volontà di dimezzare i tempi della burocrazia e questo aspetto va riconosciuto e non può che avere la nostra condivisione, ma è fondamentale che questi annunci vengano realizzati in modo concreto in tempi brevi altrimenti rimangono solo promesse. Ora serve

il coraggio e la forza per passare dall'enunciazione ai fatti”, spiega.

“Il Dl - conclude Ghiotti - ha un difetto di fondo che sta nell'approccio degli interventi sempre pensati per una fase emergenziale e mai come strutturali e definitivi. In questo modo le imprese avranno sempre strumenti ed incentivi a scadenza che non permetteranno di investire e pensare nel lungo periodo. Si tratta di riforme dal fiato corto che in questo modo rischiano di non dare l'ossigeno necessario alle imprese, in particolare, in una fase delicata come quella che sta attraversando non solo il nostro settore, ma l'intero sistema economico”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ripartono i cantieri Martedì il governo ha dato l'ok al decreto Semplificazioni



IL PROTOCOLLO. Il documento intende accrescere la cultura. Azione mirata anche per gli studenti delle scuole superiori

Sicurezza sul lavoro, firmata l'intesa

Enti e associazioni in prefettura a tutela dei dipendenti più a rischio

Karl Zilliken

Una nuova fase contro gli infortuni sul lavoro. Al via una "rete" che protegge i lavoratori più a rischio. È scattata ieri mattina con un incontro in prefettura, dove il prefetto Pietro Signoriello ha avviato la sottoscrizione digitale del "Protocollo d'intesa per potenziare la salute e la sicurezza sul lavoro in ambiti particolarmente a rischio".

Il documento si basa su tre pilastri fondamentali: informazione, formazione e controllo per accrescere la cultura della sicurezza sui luoghi di lavoro. L'intenzione è di delineare un modello efficace di contrasto al fenomeno degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali nelle imprese che eseguono i lavori ritenuti a maggiore esposizione di incidenti. Il primo passo è quello di individuare dei settori e scenari specifici ritenuti maggiormente soggetti a rischio di incidenti, ciò che si realizzerà mediante il confronto e l'esame dei dati disponibili in tema di infortuni e di malattie professionali,

ferma restando ovviamente l'attività di vigilanza e controllo svolta in tutti gli ambiti lavorativi.

Dopo aver selezionato i settori, ecco l'organizzazione di iniziative mirate per la sensibilizzazione, la formazione e l'informazione destinate a datori di lavoro, lavoratori autonomi e dipendenti, che analizzeranno e illustreranno specifici profili di rischio professionale presenti nelle tipologie produttive di riferimento, ma condivideranno anche buone pratiche in materia di sicurezza. Non solo, perché la prefettura vuole accostare alla formazione dei lavoratori anche quella degli studenti, affinché la cultura possa attecchire al più presto. Un'azione mirata agli iscritti agli ultimi anni delle scuole superiori che potrebbero presto fare il loro ingresso nel mondo del lavoro.

Chi deve controllare il rispetto delle regole, poi, si impegnerà a potenziare la sua azione. Gli esiti di questi controlli dovranno essere poi condivisi con il comitato provinciale di coordinamento

delle attività di prevenzione e vigilanza in materia di salute e sicurezza sul lavoro per rilevare e risolvere eventuali criticità.

Questa iniziativa è supportata da una platea molto vasta. Hanno siglato il protocollo Regione, Provincia, Comune di Vicenza, Confindustria Vicenza, associazione nazionale costruttori edili di Vicenza, comando provinciale dei vigili del fuoco, camera di commercio, ispettorato territoriale del lavoro, ufficio scolastico provinciale, Inail, Inps, Arpav, Ulss 7 e 8, organizzazioni sindacali, Apindustria, Confartigianato, Confcommercio, Confesercenti, Cia - Confederazione italiana agricoltori -, Confagricoltura, Coldiretti e gli ordini professionali dei medici chirurghi e degli odontoiatri, degli avvocati, degli ingegneri, degli architetti, dei consulenti del lavoro, dei tecnici sanitari di radiologia medica e delle professioni sanitarie tecniche, della riabilitazione e della prevenzione oltre che dai collegi dei geometri e dei periti industriali ed edili. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le cifre

19

GLI INFORTUNI MORTALI IN PROVINCIA NEL 2019

Sono stati 19 gli infortuni sul lavoro con esito mortale registrati nella provincia di Vicenza lo scorso anno. La provincia berica si piazza sul secondo gradino del podio dopo quella di Verona, che ne ha fatti registrare 30, ma precede Padova che ne segna 15. In tutta la Regione sono 98 le persone che hanno perso la vita durante l'attività lavorativa.

77.124

GLI INFORTUNI SUL LAVORO IN VENETO L'ANNO SCORSO

Non ci sono solo i terribili infortuni mortali sul luogo di lavoro, ma ce ne sono anche di meno gravi, che comunque possono portare a conseguenze drammatiche. In tutta la Regione, secondo i dati riportati dall'Osservatorio sicurezza sul lavoro Vega Engineering di Mestre, l'anno scorso sono stati 77.124, in crescita rispetto al 2018 quando erano stati 76.435.





I tre segretari confederali durante una manifestazione in prefettura per la sicurezza nei luoghi di lavoro

Ance: «Sul Dl semplificazioni troppi tagli alla concorrenza, pochi alla burocrazia»

LE PROPOSTE

Buia: bene abuso d'ufficio e danno erariale, ma serve alleggerire le autorizzazioni

«Non possiamo perdere l'ennesima occasione di semplificare, dopo dieci anni di tentativi finiti nel nulla. Bisogna avere più coraggio». Dal presidente dell'Ance, Gabriele Buia, arriva una critica costruttiva al decreto semplificazioni: «Il decreto varato dal governo contiene norme condivisibili, come la revisione dell'abuso d'ufficio e del danno erariale per

contrastare la burocrazia difensiva, ma preoccupa la decisione di eliminare le gare invece di tagliare le procedure a monte. È lì che si annida il ritardo nel 70% dei casi».

In un seminario dell'associazione dei costruttori, Buia ha insistito sulla necessità di semplificare l'iter autorizzativo del progetto, la fase prima della gara: «Occorre sfoltire quella selva di pareri, valutazioni e procedure che non si sono mai riuscite a tagliare». I tempi degli appalti sono inaccettabili, per l'Ance: 16 gli anni necessari per realizzare un'opera pubblica sopra i 100 milioni di euro e 4-5 anni per le più semplici opere di manutenzione. **Santilli** — a pag. 6

«No a tagli della concorrenza, alt burocrazia»

Ance. Buia: «Nel Dl semplificazioni cose positive come abuso d'ufficio e danno erariale, ma occorre avere più coraggio sull'iter autorizzativo»

Il seminario. Chieppa (segretario generale di Palazzo Chigi): tela da tessere continuamente, bisognava tagliare i tempi anche sulle gare»

Chieppa:
con il Dl un salto culturale dal non fare al fare e non solo per la norma sulla responsabilità erariale
Giorgio Santilli

ROMA

«Non possiamo perdere l'ennesima occasione di semplificare, dopo dieci anni di tentativi finiti nel nulla. Bisogna avere più coraggio. Il decreto varato dal governo contiene norme condivisibili come la revisione dell'abuso d'ufficio e del danno erariale per contrastare la burocrazia difensiva, ma preoccupa fortemente la decisione di eliminare le gare invece di tagliare le procedure a monte. È lì che si annida il ritardo nel 70% dei casi, bisogna fare di più». Così il presidente Gabriele Buia attesta l'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori, su una posizione di critica costruttiva al decreto semplificazioni, riservandosi un giudizio definitivo nel momento in cui ci sarà un testo ufficiale.

Nel corso del seminario organizzato dall'Ance Buia ha insistito sulla necessità di semplificare molto di più

l'iter autorizzativo del progetto, la fase prima della gara. «Occorre sfoltire quella selva di pareri, valutazioni e procedure che non si sono mai riuscite a tagliare». Altro tema è quello della rigenerazione urbana dove le norme favorevoli sulla demolizione e ricostruzione dovrebbero essere inserite all'interno di «un progetto sulle città». Con Buia anche i vicepresidenti Edoardo Bianchi e Filippo Delle Piane.

La replica alle critiche dell'Ance è arrivata dal segretario generale di Palazzo Chigi, Roberto Chieppa, padre del testo base del decreto legge, poi discusso (e in parte modificato) dalle forze politiche di maggioranza. Chieppa ha spiegato che il decreto tenta nella pubblica amministrazione «un salto culturale dal non fare al fare, non solo con le norme sulla responsabilità erariale ma anche con altre norme puntuali» e ha ricordato che «le semplificazioni sono una tela da tessere continuamente». Altro capitolo di cui ha detto di andare fiero è l'accelerazione della digitalizzazione del Paese, mentre sulle gare la risposta a Buia è che «bisognava tagliare i tempi anche lì: non solo lì, ma anche lì».

Al seminario era invitato anche Sabino Cassese che ha dato alcune indicazioni da cui il lavoro delle semplificazioni dovrebbe ripartire. Anzitutto «è fondamentale ordinare i procedimenti non per sequenza ma in parallelo» mentre «è necessaria una forte delegificazione». Si dovrebbe anche

«rivalutare e coinvolgere maggiormente» l'ufficio semplificazioni di Palazzo Vidoni «che ha una lunga e importante esperienza».

Anche il seminario Ance ha confermato che si prepara una lunga battaglia per migliorare il decreto legge prima della pubblicazione in Gazzetta ufficiale (prevista per la prossima settimana) e poi nel lavoro parlamentare di conversione in legge. L'Ance ha predisposto, in attesa di vedere un testo definitivo, una prima nota con una decina di raccomandazioni e di possibili correzioni alle bozze che circolano in questi giorni.

Le preoccupazioni principali restano sull'articolo 2 che sembra prefigurare un «doppio mercato» fra chi dovrà disputare le gare e chi no, con il rischio di «tornare alla legge obiettivo» quando si crea una nuova categoria di «opere di rilevanza nazionale». E sui commissari (articolo 9) che si richiamano al modello dello sblocca cantieri (sia pur modificato), intervenendo sulla fase attuativa ed esecuti-



va, anziché «semplificare le procedure a monte della gara». Anche sulla semplificazione dell'iter approvativo dei contratti di programma di Rfi e Anas, su cui si erano spesi anche il premier Conte e la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, nulla di fatto. Critiche anche alla nuova versione del subappalto, dove non piace né la possibilità di subappaltare fino al 100% né le scelte gara per gara, e alla possibilità di escludere il concorrente per inadempimenti fiscali e contributivi anche se non ancora accertati. Obiezioni sulla rigenerazione urbana richiamata da Buia perché «le misure sono più finalizzate a semplificare il processo edilizio piuttosto che a prevedere azioni mirate per

agevolare la rigenerazione urbana: andrebbero superate le rigidità degli standard dettati dal decreto 1444/68 andrebbero qualificate opere di interesse pubblico le trasformazioni urbane». Incertezze interpretative arrivano dalle norme sulle bonifiche mentre i maggiori oneri da Covid dovrebbero ricomprendere anche gli oneri «da sottoproduzione».

Infine, due questioni esterne al Dl semplificazione: ancora un attacco per la proroga dello split payment e la richiesta di sostegno alle famiglie nell'acquisto dell'abitazione con mutui garantiti dal Fondo di garanzia per la prima casa. In questo modo si ridurrebbero gli effetti della caduta delle compravendite nel 2020.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE PROPOSTE DELL'ANCE

1. No al doppio mercato

Sbagliata la nuova categoria delle «opere di rilevanza nazionale», come ai tempi della legge obiettivo (articolo 2)

2. No ai Commissari straordinari

Non servono per gestire le opere, bisogna alleggerire le autorizzazioni a monte delle gare

3. Contratti di programma Rfi e Anas

Le promesse di alleggerire la procedura per l'approvazione non sono state mantenute

4. La riforma del subappalto

Non va bene né la subappaltabilità al 100% né la decisione gara per gara

5. L'esclusione dei concorrenti

Bisogna eliminare la possibilità di escludere il concorrente per inadempimenti fiscali e contributivi anche se «non definitivamente accertati»

6. No allo split payment

L'Ance torna all'attacco sulla proroga del meccanismo che comporta un drenaggio di liquidità di 2,5 miliardi per il settore

7. Maggiori oneri da Covid

Andrebbero riconosciuti anche i maggiori oneri da sottoproduzione

8. Rigenerazione urbana

Le semplificazioni previste sulla demolizione e ricostruzione andrebbero accompagnate a un piano per le città e per la rigenerazione urbana

9. Bonifiche dei siti contaminati

Il rischio è di creare solo nuove incertezze con gli articoli 39 e 40

10. Mutui per le famiglie

Bisogna garantire l'80% dei mutui erogati alle famiglie per l'acquisto di casa con il Fondo di garanzia per la prima casa



Sabino Cassese. «Bisogna ordinare i procedimenti in parallelo e non in sequenza e bisogna tornare a delegificare. Più spazio all'ufficio semplificazioni di Palazzo Vidoni che ha una lunga esperienza ed è composto di persone qualificate»

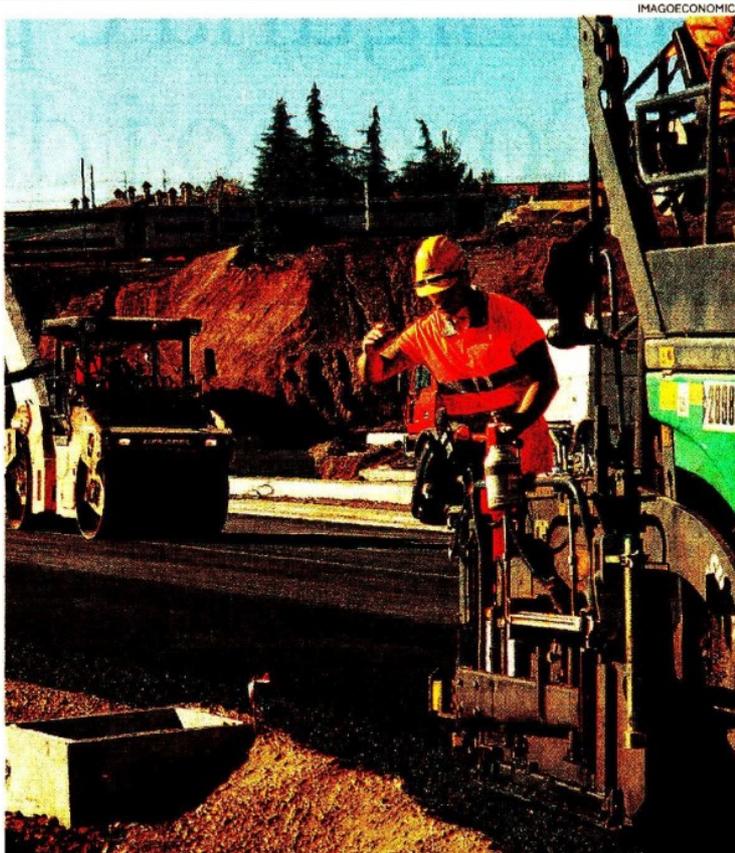
5 milioni

LA SOGLIA EUROPEA

al di sotto della quale non ci sarà più l'obbligo di svolgere una gara formale ma si potrà affidare con procedura negoziata



Gabriele Bula.
Il presidente Ance
attacca contro
l'eliminazione
delle gare per le
opere fino a 5
milioni e per i
commissari
Bene le riforme
dell'abuso
d'ufficio e della
responsabilità
erariale



DOPO LO SCANDALO. Domani laguna chiusa per alzare, per la prima volta, tutte le paratie

Il Mose è alle prove generali Ci sarà anche il premier Conte

E oggi udienza per danni d'immagine allo Stato: chiesti 76 milioni

Per la prima volta nella storia, anche se solo per alcune ore, domani, venerdì, la laguna di Venezia verrà chiusa completamente al mare, per il primo test completo delle 78 dighe mobili del sistema Mose. Un appuntamento che per i tecnici del Consorzio Venezia Nuova rappresenta la svolta che porta verso la conclusione della maxi-opera idraulica, la cui data definitiva è il 31 dicembre 2021, ma che è stato auspicato e accelerato dopo la grande paura del 12 novembre scorso, quando l'acqua alta raggiunse i 183 centimetri. Alla prova saranno presenti anche il premier, Giuseppe Conte, il ministro alle Infrastrutture, Paola De Micheli, e il ministro per i rapporti con il Parlamento, Federico D'Inca, assieme al presidente del Veneto, Luca Zaia, e al sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro. Sull'isola artificiale che divide la Bocca di Porto del Lido è stata approntata una "control room" da cui si potranno seguire le operazioni di sollevamento e discesa delle paratoie nelle 3 bocche di porto: Lido, Malamocco e Chioggia. L'intera procedura è prevista dalle 8 alle 17.30, con l'interdizione completa del traffico marittimo ordinata dalle due



Le paratoie del Mose: un nastro giallo che separa la laguna dal mare

Capitanerie di Porto di Venezia e Chioggia. Le previsioni meteo-marine sono di bel tempo, assenza di vento e marea normale. Un test probante, il primo «totale» per il sistema Mose, ma non definitivo, in quanto l'opera non è completata. Il piano «Italia veloce» presentato dal Governo lo ha inserito tra le 36 opere idrauliche di cui velocizzare la realizzazione, e fin dal 2014, cioè dall'epoca immediatamente successiva agli arresti per tangenti, il Consorzio Venezia Nuova è retto da amministratori straordinari nominati dal Prefetto di Roma; risale poi al 14 novembre 2019 l'indicazione di Elisabetta Spitz come supercommissario alla conclusione del

Mose da parte del ministro De Micheli.

Martedì scorso, intanto, le prove generali che, a causa del forte vento, non si sono potute completare. Il programma era quello di sollevare, per la prima volta insieme, le due schiere che chiudono la bocca di porto del Lido: 20 lato San Nicolò e 21 lato Treporti. Poi si voleva simulare un black out e sollevare il tutto con il gruppo elettrogeno. Per i ritardi dovuti al posizionamento delle boe di sicurezza per il traffico acquatico, la finestra di tempo data dalla Capitaneria non è stata sufficiente per completare il tutto. Al primo sollevamento, poi, alcune paratoie, sei, tutte di Treporti, non sono tor-

nate al loro posto. Uno dei problemi che i tecnici devono affrontare è quello che riguarda la sabbia che si deposita sui meccanismi delle paratoie. Ma non è il solo. Poi va ricordato che l'opera non è finita. Tra i sistemi che ancora da completare figura un collegamento in fibra tra i quattro varchi, per ora sostituito da un ponte radio dell'Esercito. Mancano poi gli impianti elettrogeni definitivi, le opere di compensazione ambientale (il cosiddetto Piano Europa) alle bocche. Ultima, ma non ultima, la questione dello smaltimento in discariche negli alloggiamenti delle singole dighe, e che attualmente viene classificata come «rifiuto». Come per altre opere della Laguna - ad esempio lo scavo dei canali interni - si attende dal Ministero dell'Ambiente un nuovo protocollo fanghi che ne autorizzi il prelievo e il rigetto in mare.

Da segnalare che oggi è prevista una nuova udienza in tribunale per decidere chi dovrà essere considerato il responsabile del maxi risarcimento per i danni d'immagine allo Stato (76 milioni), dopo lo scoppio dello scandalo tangenti nel 2014. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IN CONSIGLIO. Iniziata la discussione in aula, il voto finale martedì

Il Piano trasporti guarda al 2030 con -80% di Pm10

Questo è uno degli obiettivi dello strumento di programmazione che mancava dal 1990
E punta anche a ridurre gli incidenti stradali

Fracasso, Pd: «Non ancora risolti i problemi per i pendolari e i collegamenti con gli aeroporti»

Cristina Giacomuzzo

Il piano regionale dei trasporti, Prt, è approdato in consiglio regionale. Si tratta di una sorta di piano regolatore, ma dedicato a strade, porti e ferrovia. L'ultimo era del 1990. La sfida per aggiornarlo è stata colta dall'assessore ai Trasporti, la veronese Elisa De Berti, che, grazie allo stanziamento di 300 mila euro a fine del 2018 della Giunta, è riuscita a mettere insieme un comitato scientifico e a realizzare un piano che vale quasi 21 miliardi, di cui il 65% già finanziato. A luglio dello scorso anno è stato completato. Come prevede l'iter complesso per questi strumenti programmatori, subito dopo è iniziata la fase di confronto con enti, associazioni e singoli. Oltre 110 le osservazioni da 88 soggetti, per la maggior parte (55%) da amministrazioni locali, ma anche da associazioni di categoria e sindacati (16%). Finita la fase delle osservazioni e recepite, dove possibile, il documento è approdato in Consiglio regionale.

LA VISIONE AL 2030. A palazzo Ferro Fini, causa Covid-19

(il possibile contagio contratto da un consigliere alla famosa cena dell'imprenditore vicentino che si è opposto al ricovero ospedaliero) non tutti erano presenti e i lavori si sono svolti ancora in videoconferenza. A sintetizzare il piano ci ha pensato il presidente della commissione territorio, l'ex sindaco di Jesolo, Francesco Calzavara (lista Zaia): «Lo strumento parte da una fotografia ad altissima definizione del Veneto che tiene in considerazione che siamo la prima regione per ordini on line e che ci sono 1300 aziende che vendono solo via internet. Gli obiettivi sono una riduzione dei veicoli all'ora, le merci da gomma a ferro e uno sviluppo del trasporto pubblico. Entro il 2030 vogliamo essere in linea con i parametri europei: abbattimento dell'80 per cento delle emissioni di polveri sottili nell'aria, del 30 per cento di anidride carbonica e gas serra e del 12 per cento degli incidenti stradali».

IL PD SMONTA. Il principale partito all'opposizione in consiglio è il Pd. Il capogruppo, il vicentino Stefano Fracasso, ha rispedito al mittente: «Più che una foto ad alta definizione - punge - è una immagine fortemente ritoccata da photoshop per nascondere i tanti problemi che ancora insistono sul territorio e che il piano non risolve. Il servizio metropolitano regionale mai nato, il biglietto unico che rimane un sogno, i collegamenti mancanti con gli aeroporti, i project financing che dove-

vano essere azzerati da Zaia. Insomma, il Veneto è in grande ritardo sulla mobilità. Serve attenzione sui pendolari: oltre mezzo milione di persone che ogni giorno salgono su bus, vaporetti e treni. In epoca Covid è un tema delicato, ma bisogna guardare oltre. Il servizio ferroviario regionale va completato con l'obiettivo minimo di un treno ogni mezz'ora su tutta la rete e ogni 15 minuti sull'asse Verona-Vicenza - Padova - Treviso e Venezia». Il padovano Piero Ruzzante, Leu ora con la civica del candidato presidente Arturo Lorenzoni «Veneto che vogliamo», dà atto del buon lavoro di ascolto fatto nel territorio: «Ma non basta». E annuncia emendamenti. Tra tutte le opposizioni ne sono state presentate oltre cento e saranno discusse martedì prossimo.

VENETO SALE IN CATTEDRA.

De Berti ha chiuso la presentazione replicando: «Le opposizioni descrivono il Prt come inadeguato e tra i peggiori d'Italia. Non è così. Qui si usano bene le risorse che abbiamo, visto che non chiediamo l'Irpef ai veneti. E l'Università La Sapienza di Roma ci ha preso ad esempio». È intervenuto il vicepresidente del Ferro Fini, Massimo Giorgetti, FdI: «Serve più dialogo tra giunta e consiglio. Alcuni interventi sono incompatibili. Penso alla Nogare mare piuttosto che alla cosiddetta "Mediana". Servono poi parcheggi scambiatori anche per le località turistiche». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Trasporti, dove si investe

Cifre in milioni di euro	Costi complessivi	Risorse disponibili
Opere ferroviarie Alta Velocità in Veneto	11.851,8	4.931,96
Sviluppo della rete stradale ed autostradale	6.396,86	6.076,86
Investimenti sui porti e interporti	413,40	155,00
Connessione e sviluppo aeroporti	564,41	474,18
Sviluppo della rete ferroviaria regionale, inclusi i progetti di elettrificazione	933,00	546,00
Rinnovo del parco rotabile	659,00	659,00
Piano di eliminazione dei passaggi a livello a raso	147,00	147,00
Studi per la pianificazione e lo sviluppo della rete Logistica regionale con fondi del programma Connecting Europe Facility: progetto Veneto Intermodal	0,29	0,29
TOTALI	20.965,76	12.993,69



L'EGO-HUB

I protagonisti



Elisa De Berti, assessore



Stefano Fracasso, Pd



Stefano Casali, Fdl

In un ordine del giorno Stefano Casali e Andrea Bassi, Fdl, chiedono di valorizzare l'aeroporto Catullo di Verona «da tempo drammaticamente fermo al palo».

DOMANI A VENEZIA



**Il giorno del Mose:
il test davanti a Conte
e lo scontro sui fondi**

di **A. Zorzi e F. Bottazzo**

a pagina 5

L'OPERA DOMANI AL LIDO

Il grande giorno del Mose davanti a Conte il vero test dietro le quinte liti sui soldi

Ballano 130 milioni, scontro tra commissari e imprese

VENEZIA La control room del Lido è quasi pronta per il test di domani con l'arrivo del presidente del Consiglio Giuseppe Conte e del ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli. Per la prima volta — a 17 anni dalla posa simbolica della prima pietra (era il 14 maggio 2003) con l'allora premier Silvio Berlusconi — saranno alzate insieme tutte le 78 paratoie delle tre bocche di porto, separando la laguna dal mare. «Un test importante che ci dirà se in caso di acque alte eccezionali Venezia potrà essere messa al riparo, ma sempre una delle tante prove per definire le procedure», spiega il provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto Cinzia Zincone, che allontana l'idea dell'inaugurazione. «Il Mose non è finito, ha bisogno di altri interventi».

Perché i problemi da risol-

vere ci sono eccome: dalla sistemazione della conca di navigazione alla corrosione di alcune parti delle cerniere, dalla sabbia sotto le paratoie della bocca di Lido più vicine alla riva di Treporti ai lavori della vera control room del Mose all'Arsenale (pronta il prossimo anno) fino all'incognita dei finanziamenti. I cinque miliardi e 493 milioni sono ormai stati quasi tutti spesi, ma per la fase di avviamento e la sistemazione di tutte le criticità servirebbero circa 700 milioni ulteriori, che si stanno cercando nel bilancio dello Stato. Sui soldi da mesi è in atto un braccio di ferro istituzionale tra i commissari del Consorzio Venezia Nuova e, dall'altra parte, la commissaria straordinaria del Mose Elisabetta Spitz e Zincone: i primi hanno usato una parte delle risorse stanziare per i lavori per pagare gli stipendi dei di-

pendenti del Cvn, togliendoli così alle imprese; le seconde sono però irremovibili nel sostenere che quei fondi sono stati già pagati e che la questione riguarda i rapporti interni al Consorzio. Ma ora sale la tensione anche tra commissari e imprese del Cvn, o meglio ciò che ne è rimasto, con le tre «grandi» (Mantovani, Grandi Lavori Fincosit e Condotte) ormai di fatto inattive. Le «piccole» avevano infatti firmato a dicembre di due anni fa un accordo con i com-



missari da 300 milioni di euro di lavori per finire il Mose e le opere compensative in laguna. Seppur con un po' di lentezza stanno andando avanti e da mesi reclamano almeno 10 milioni di arretrati, minacciando di fermare i lavori e «diffidando» Giuseppe Fienigo e Francesco Ossola a pagare. Ma martedì i commissari hanno risposto a muso duro, affermando per la prima volta che anche loro, in quanto consorziati, sono responsabili in via solidale del «buco» del Cvn. Una cifra che, messe in fila le varie voci, arriva a 130 milioni. «Quanto alle diffide, lo spiacevole tono aggressivo e perentorio delle medesime offre occasione ai sottoscritti per chiedervi di far fronte, con la dovuta urgenza e insieme alle altre consorziate, ai vostri obblighi nei confronti del Consorzio Venezia Nuova», scrivono. Si parla di 29 milioni di buco degli anni precedenti, di 40 per anticipazioni varie e altre voci, di quasi 20 di diffide da parte dei commissari e infine di 46 per

contestazioni relative ai danni dell'opera. Si dice inoltre che le imprese «dovranno garantire mediante adeguate anticipazioni finanziarie il funzionamento della struttura del Cvn», cioè il pagamento degli stipendi. Di questo se ne parlerà in un comitato consultivo (il tavolo tra commissari e imprese) mercoledì prossimo. «Sono basito e perplesso — afferma Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva, una delle consorziate — Ne parleremo, ma sono questioni che riguardano altre imprese e il passato». Anche perché le «piccole» sono titolari del 13 per cento del Consorzio e non sono certo in grado di farsi carico di somme così ingenti.

Ma quello su cui punteranno premier e ministro domani sarà il funzionamento del Mose. Uno dei problemi da risolvere è quello dei sedimenti che con l'innalzamento delle paratoie va ad ostruire lo spazio tra queste e i cassoni (lato Cavallino) impendendo poi che si adagino completamente sul fondo. Fondamentale è

la pulizia, ora rallentata per i costi alti, in quanto la sabbia deve essere portata in discarica (per una piccola percentuale di mercurio) e questo fa aumentare la spesa. Altro tema è quello della corrosione delle cerniere, dopo che il Rina ha stabilito che alcuni elementi sono usurati al punto da ridurre la vita residua dai 100 anni di progetto fino a 13 nei casi peggiori: il Consorzio ha bandito una gara da 35 milioni per individuare un partner che studi come intervenire, individuando materiali più duraturi (la gara si è fermata perché la commissione è stata azzerata per presunte incompatibilità). Tra i sistemi da completare c'è anche il collegamento tra le quattro bocche di porto, per ora sostituito da un ponte radio dell'Esercito. Mancano poi le ridondanze (oltre i compressori già installati) e le opere di compensazioni indicate dall'Unione Europea per le quali i fondi si stanno cercando.

A. Zo. - F. B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Il premier Giuseppe Conte è atteso per domani a Venezia, insieme al ministro per i Trasporti e le Infrastrutture, Paola De Micheli

● L'appuntamento è alla control room del Lido da cui premier e ministro assisteranno al test di sollevamento delle paratoie

● Si tratta di una «prima volta» a diciassette anni dalla posa simbolica della prima pietra con l'allora premier Silvio Berlusconi, per il sollevamento contemporaneo di tutte le 78 paratoie delle tre bocche di porto

● Il Mose, però, non è finito: c'è la sistemazione della conca di navigazione ma anche il problema della corrosione delle cerniere e, fra gli altri temi, la sabbia sotto le paratoie al Lido, e la conca di navigazione

78

Paratoie

Sono quelle che verranno alzate contemporaneamente per la prima volta domani davanti al premier



Sollevamento

Uno dei test di sollevamento delle paratoie di una delle bocche di porto del Mose per difendere Venezia dall'acqua alta

LA CONSULTA BOCCIA AUTOSTRADALE

«Legittimo escluderla dalla ricostruzione del Ponte di Genova»

PAGINE 2 E 3



Ponte di Genova, la Consulta ha deciso «Legittimo estromettere Autostrade»

Verdetto sulla ricostruzione. De Micheli ai Benetton: concessione revocata se non saranno rispettate le regole. Oggi l'incontro

Roberto Sculli / GENOVA

Per certi versi inaspettata ma cristallina: considerata l'eccezionale gravità della situazione, il decreto Genova, che esclude per legge Autostrade dai lavori di ricostruzione del ponte sul Polcevera, non ha violato la Costituzione. Lo ha deciso la Consulta, che ieri ha giudicato in fondate le eccezioni presentate dal Tar Liguria, che a fine anno scorso aveva esaminato il ricorso presentato da Autostrade per l'Italia, rimandando gli atti a Roma.

La sentenza è una sorta di detonatore, che pur formalmente scollegato, rafforza il governo e può cambiare gli equilibri della faticosa battaglia per la sbandierata revoca della concessione dei 3 mila chilometri di rete affidata ad Aspi. Negli stessi minuti, infatti, dopo le dichiarazioni di guerra degli esponenti della maggioranza, riecheggiate l'intera giornata, Autostrade è stata convocata al Mit: la riunione in programma per oggi alle 16 assomiglia a un ultimatum, dopo l'annuncio di voler chiudere il dossier, infine, nella riunione del Consiglio dei ministri in programma domani.

Qualche ora prima, era stata la notizia della lettera firmata dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, indirizzata al commissario per la ricostruzione Marco Bucci, a scatenare un vespaio. La comunicazione, con cui si invita a prendere contatto con Autostrade, concessionario delle tratte connesse a est e a ovest del nuovo ponte – la cui costruzione è in dirittura di arrivo – è stata sufficiente per rianimare la battaglia della

revoca, rimasta sopita nei mesi di emergenza sanitaria. La maggioranza giallorossa ha apparentemente trovato una sintesi. Non solo: perfino l'assegnazione del ponte ad Autostrade, un passo quasi obbligato, qui e oggi, per evitare rinvii dell'apertura alla circolazione, è finita in discussione. Tanto che negli uffici ministeriali si accarezza l'idea di intervenire sul decreto Genova, che nel settembre del 2018 ha istituito il commissario, integrandone l'articolo 1 e affidando così alla medesima struttura anche la gestione della nuova infrastruttura. Ipotesi – caldeggiata soprattutto dall'anima 5 Stelle – che tuttavia tecnicamente è tutta da costruire. E rischia di essere incompatibile con la data indicata per l'apertura al traffico, nei primi giorni di agosto.

Era in ogni caso del tutto prevedibile che il destino del nuovo viadotto disegnato da Renzo Piano, l'erede del Morandi, viadotto crollato il 14 agosto del 2018 provocando 43 morti, si incrociasse ancora una volta col futuro della convenzione che affidò ad Aspi metà della rete autostradale italiana. Non solo perché quella che tecnicamente si chiama “procedura di contestazione di grave inadempimento” ha presto spunto proprio da quegli eventi.

Avvicinandosi all'inaugurazione si è posto sempre più pressante il tema del passaggio di consegne. Lo ha fatto apertamente per primo il sindaco e commissario Marco Bucci, preoccupato che gli sforzi per contenere i tempi di costruzione si scontras-

sero con un ostacolo burocratico. Ed è a lui che il ministro, nella lettera firmata inviata lunedì, ha risposto, indicando il percorso. Un procedimento particolare, che assegna proprio all'ufficio del commissario la potestà di effettuare tutti gli adempimenti tecnici, compresi quelli, come la verifica di agibilità, che normalmente sarebbero in capo al concessionario.

Questo passaggio amministrativo, eppure di altissimo valore simbolico, ha rianimato uno dei totem del Governo a trazione pentastellata. Anche a dispetto della sentenza di ieri della Consulta, però, la strada per azzerare il rapporto dello Stato con Aspi è tutt'altro che spianata. La convenzione resta estremamente tutelante per il concessionario e, oggi, i vertici di Mit, Presidenza del consiglio dei ministri e Autostrade si confronteranno in primo luogo sull'ipotesi di transazione presentata da Autostrade il 10 giugno, inoltrata dopo che le precedenti erano state giudicate insufficienti dal Governo. Sul tavolo finiranno altre contestazioni, come le nuove indagini delle Procure di Genova e Avellino. Autostrade potrebbe fare una nuova offerta. Poi, arriverà l'ora delle decisioni. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE TAPPE



La sentenza

«Non fu illegittimo estromettere Autostrade dalla ricostruzione, come anche le imprese collegate ad Aspi»



La decisione

«La decisione del legislatore di non affidare ad Autostrade la ricostruzione del Ponte è stata determinata dalla eccezionale gravità della situazione»



La precauzione

La grave situazione «ha indotto il legislatore, in via precauzionale, a non affidare i lavori alla società incaricata della manutenzione del Ponte stesso». La sentenza emessa dai giudici della Consulta sarà depositata nelle prossime settimane



Una veduta del nuovo ponte di Genova quasi pronto per l'inaugurazione: gli operai hanno steso il manto di asfalto. Sotto Di Maio e Toninelli

IN PARLAMENTO

De Menech chiede che il bonus edilizia diventi strutturale

BELLUNO

Il deputato bellunese Roger De Menech ha chiesto al governo di rendere strutturali e permanenti nel tempo gli incentivi e gli strumenti previsti dal cosiddetto bonus edilizia. L'ordine del giorno è stato presentato da De Menech nell'ambito della conversione in legge del decreto rilancio.

«La norma», sottolinea il deputato Pd, «rappresenta un necessario intervento per il rilancio di tutto il settore edilizio nazionale e lo strumento per garantire, soprattutto in questo particolare momento storico, lo sviluppo del settore in chiave di efficientamento energetico e di messa in sicurezza del territorio nazionale».

Il bonus prevede una detrazione pari al 110 per cento delle spese relative a specifici interventi di efficienza energetica e di misure antisismiche sugli edifici sostenute dal 1° luglio 2020 e fino al 31 dicembre 2021, nonché incentivi per il fotovoltaico e le colonnine di ricarica di veicoli elettrici.

In questa ottica, dice ancora De Menech, «particolare valore assume la norma per i territori dei piccoli comuni e di aree interne di montagna. È certamente positivo che il bonus sia sta-

to da subito esteso alle seconde case, perché in un'area come il Bellunese con decine di migliaia di emigranti che mantengono l'abitazione di famiglia nei paesi di origine questo strumento contribuirà a evitare il depauperamento del patrimonio edilizio. Abbiamo comunque chiesto di rendere permanente oltre il 2021 la misura per tre motivi: sostenere il settore dell'edilizia; recuperare i centri storici dei piccoli borghi alpini ed evitare nuove colate di cemento e consumo di suolo».

Secondo dati dell'Ance, i comuni interni, periferici, rurali, montani, di minori dimensioni demografiche, coprono per estensione il 54,1 per cento della superficie complessiva della penisola e in 5.627 borghi risultano circa due milioni di case inutilizzate. Negli ultimi 40 anni sono stati ben 2.000 i piccoli centri che hanno perso l'80 per cento della popolazione.

«Estendere nel tempo il bonus edilizia», conclude De Menech, «significa dare impulso al recupero dei centri storici, alla lotta allo spopolamento, all'efficientamento energetico del patrimonio edilizio pubblico e alla messa in sicurezza di strade e scuole». —



CODE SU STATALI E AUTOSTRADE

Scopel: riduzione dei pedaggi e ristoro da parte dell'Anas

BELLUNO

«Sarebbe davvero antipatico dover ricorrere alle vie legali, magari come stanno facendo in Liguria cittadini e imprenditori, oramai esasperati dai danni causati dai lavori e dalle lunghissime code sulla rete stradale e autostradale».

Il coordinatore provinciale di Forza Italia Dario Scopel interviene sulle code in autostrada e A27 con alcune proposte.

«La prima è la sospensione dei cantieri e la loro massima riduzione in termini di ingombro stradale in occasione dei week-end estivi e dei maggiori flussi di traffico da e per le Dolomiti. Ma non basta. Le nostre imprese, turistiche e non solo, i nostri lavoratori e tutti i cittadini bellunesi patiscono ritardi e disagi che costituiscono un evidente danno economico; un danno che va risarcito». Diverse le possibilità: «Una riduzione dei pedaggi con l'emissione di voucher destinati ai residenti nel caso della Società Autostrade. Nel caso delle Statali chiedere all'Anas uno stanziamento suppletivo per opere da destinare a ristoro dei disagi nei paesi». —



Ance Piemonte Intervista alla presidente Paola Malabaila

«Vogliamo risposte certe dagli enti pubblici»

«Noi ci aspettavamo una norma che desse l'obbligo agli enti di decidere in tempi certi». Paola Malabaila, presidente di Ance Piemonte, non può dirsi soddisfatta del nuovo decreto legge Semplificazioni, approvato due giorni fa dal Consiglio dei ministri. Certo, «meglio che niente», ma l'emergenza coronavirus è stata un duro colpo per un settore, quello edile, già in crisi: «Facciamo tesoro di

quest'emergenza, sia l'anno della ripartenza. Il decreto è un primo passo, ma non è sufficiente. Il vero problema della semplificazione in Italia sta nel continuo "sospetto reciproco": se pensi sempre che la persona che hai davanti vuole fregarti, difficile snellire. Ma questa è pura filosofia». Brutto giudizio sullo smartworking: «Nella Pa non sta funzionando». a pagina 5 **Ricci**

«Serviva una norma che obbligasse gli enti a una risposta certa»

Il dl Semplificazione non convince l'Ance Piemonte
La presidente: lo smartworking della pa ci rallenta



Ci sono però segnali positivi come la volontà di ripерimetrare il danno erariale e l'abuso di ufficio

L'INTERVISTA PAOLA MALABAILA

1500

Aziende
Sono le imprese edili aderenti ad Ance Piemonte e Valle d'Aosta, che danno lavoro a 25.000 addetti

Chi è



● Paola Malabaila, presidente di Ance Piemonte e Valle d'Aosta

● Ingegnere, è ad dell'impresa di famiglia Malabaila & Arduino, avviata circa cinquant'anni fa con sede a Villafranca d'Asti

● È stata eletta letta anche Presidente del Consiglio delle Regioni Ance

di **Giulia Ricci**

«Noi ci aspettavamo una norma che desse l'obbligo agli enti di decidere in tempi certi». Paola Malabaila, presidente di Ance Piemonte, non può dirsi soddisfatta del nuovo decreto legge Semplificazioni, approvato due giorni fa dal Consiglio dei ministri. Certo, «meglio che niente», ma l'emergenza coronavirus è stata un duro colpo per un settore, quello edile, già in crisi: «Fac-

ciamo tesoro di quest'emergenza, sia l'anno della ripartenza».

Presidente, qual è la sua opinione sul decreto?

«Penso sia un primo passo, ma non è sufficiente. Il vero problema della semplificazione in Italia sta nel continuo "sospetto reciproco": se pensi sempre che la persona che hai davanti vuole fregarti, difficile snellire. Ma questa è pura filosofia».

Nel concreto, cosa funziona e quali sono le richieste mancate?

«A noi interessa la materia dei contratti pubblici e dell'edi-

lizia. Il documento punta sulla semplificazione delle gare, e questo lo accogliamo con favore. Ci sono tanti appalti esperiti, ma per i quali non è ancora stato definito l'aggiudicatario finale, che sono quindi nel lim-



bo (vedi Anas, e grandi realtà di questo tipo). Ma non basta».

Non c'è niente che riguardi tutto ciò che preceda le gare?

«No, nonostante i veri ritardi si accumulino proprio ben prima dell'appalto, tra pareri, valutazioni, procedure. Noi in verità abbiamo chiesto e ci aspettavamo un altro tipo di norma, con un contenuto preciso: l'obbligo per gli enti, come Comuni e Regioni, di decidere in tempi certi. Il problema della pubblica amministrazione è proprio questo: le scadenze non sono mai quelle promesse o scritte nei provvedimenti».

Mi fa un esempio?

«Non parliamo di un'azienda estera che vuole localizzarsi in Italia, guardiamo a noi, a un industriale che vuole ampliare la propria sede. Alla domanda "ma quanto ci metto a fare un capannone nuovo?", la prima risposta è: "Due mesi". Su quanto ci vorrà per avere l'autorizzazione, però, chi può dirlo? Non c'è alcuna certezza. Poi,

certo, qualche segnale positivo nel decreto c'è».

Quale?

«La volontà di ripermire il danno erariale e l'abuso di ufficio, in un momento in cui i funzionari non firmano più nulla per la paura delle responsabilità. Certo sarà da vedere se questo punto verrà declinato in maniera corretta. Ma c'è un altro grande tema ricorrente nel decreto, che mi preoccupa fortemente: la digitalizzazione».

Teme per l'effetto dello smartworking sul vostro lavoro?

«Esatto. Per carità, se è in grado di snellire i certificati per gli utenti, siamo felicissimi. Ma per noi lo smartworking è deleterio. Nella pubblica amministrazione, infatti, non sta affatto funzionando, e noi aziende ne siamo rallentate: non riusciamo ad avere le interlocuzioni necessarie, e quindi i certificati che ci servono: per noi è molto grave. È di certo uno strumento utile, ma va gestito e ne va misurata l'ef-

ficienza».

Cosa ne pensa invece del mancato commissario per la Torino-Lione?

«Prima come Ance eravamo contrari a questa figura, poi abbiamo deciso di assecondarne la funzione purché le opere strategiche vengano fatte ripartire — il ponte Morandi è stato un buon esempio di edilizia. Prima di tutto si deve mettere in campo un codice appalti con un regolamento che non siamo ancora riusciti ad avere. Ci arrivano ogni volta 20 bozze diverse, ci lavoriamo, ma poi rimangono tali: serve a monte uno strumento che consenta di gestire il processo, dalla progettazione fino alla gara. L'emergenza Covid ci ha dato una mazzata non da poco: dovremmo fare tesoro di questi eventi, e usare questo anno e mezzo per ripartire. Se non facciamo atterrare presto il lavoro, siamo rovinati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Edilizia

La veduta di un cantiere della Torino-Lione, opera giudicata strategica, ma per cui il governo non ha previsto un commissario

La battaglia sulla concessione

La Consulta: «È stato legittimo escludere Aspi dal Morandi»

► Conte dalla Spagna: «La sentenza ci conforta, ►La società: nessuna proposta formale dall'esecutivo il governo deciderà ad horas sulla concessione» sulla Convenzione. Ora la trattativa diventa in salita

**SECONDO I GIUDICI
IL DECRETO GENOVA
È STATO DETERMINATO
DALL'ECCEZIONALE
GRAVITÀ
DELLA SITUAZIONE**

IL BIVIO

ROMA «La decisione del Legislatore di non affidare ad Autostrade la ricostruzione del Ponte è stata determinata dalla eccezionale gravità della situazione che lo ha indotto, in via precauzionale, a non affidare i lavori alla società incaricata della manutenzione del Ponte stesso». Non è stato dunque illegittimo estromettere Aspi dalla ricostruzione del Ponte Morandi. È quanto ha stabilito la Corte costituzionale che ha ritenuto non fondate le questioni relative all'esclusione attraverso il Decreto Genova di Aspi nella scelta delle imprese alle quali affidare le opere di demolizione e di ricostruzione del Ponte Morandi.

Il dossier è stato esaminato ieri in camera di consiglio: sul tavolo le questioni sollevate dal Tar della Liguria riguardanti numerose disposizioni del Decreto Genova che ha affidato a un commissario straordinario le attività volte alla demolizione integrale e alla ricostruzione del Ponte nonché all'espropriazione delle aree a ciò necessarie. Inoltre, è stato demandato al commissario di individuare le imprese affidatarie, precludendogli di rivolgersi alla concessionaria Autostrade Spa (Aspi) e alle società da essa controllate o con essa collegate. Infine, il Decreto impugnato ha obbligato Aspi a far fronte ai costi della ricostruzione e degli espropri. La Corte ha poi dichiarato inammissibili le questioni sull'esclusione delle imprese collegate ad Aspi e quelle concernenti l'obbligo della concessionaria di far fronte alle spese di rico-

struzione del Ponte e di esproprio delle aree interessate. La sentenza sarà depositata nelle prossime settimane ma rischia di avere un peso non indifferente nella trattativa tra Aspi e il governo sulla concessione.

IL SOSTEGNO MANCATO

Una sentenza favorevole avrebbe potuto rendere più facile il compromesso ed essere un sostegno decisivo per quella parte del governo più restia a uno stop tout court della convenzione del 2007 e più propensa a un accordo in cambio di impegni di Aspi su investimenti, sconti sulle tariffe, manutenzione e magari con il possibile rimpasto azionario nella catena di controllo.

Ora la strada appare più in salita sia per questo fronte del governo oltre che per Aspi. «Ci conforta che la Corte costituzionale abbia confermato la piena legittimità costituzionale della soluzione normativa che venne a suo tempo elaborata dal governo», ha commentato a caldo il premier Giuseppe Conte mentre è in visita con Pedro Sanchez al museo Reina Sofia dopo che però in mattinata aveva annunciato una stretta sui tempi di decisione sulla revoca. «Porteremo il dossier Autostrade in Cdm. È una decisione di tale importanza che dovrà essere condivisa al di là dei due ministri direttamente competenti. Va coinvolto tutto il governo». Del resto, quello della revoca rimane una bella grana per un governo così spaccato sul tema, per via del pressing continuo, alimentato anche ieri, dei Cinquestelle verso la revoca, ma che ben conosce gli effetti di uno strappo sulla Convenzione. Non c'è in gioco soltanto la sopravvivenza di Aspi e il destino di 7.000 lavoratori, c'è anche il rischio di danno erariale per il governo già prospettato dall'Avvocatura dello Stato.

LA TRATTATIVA

Dunque rimane il nodo difficile da

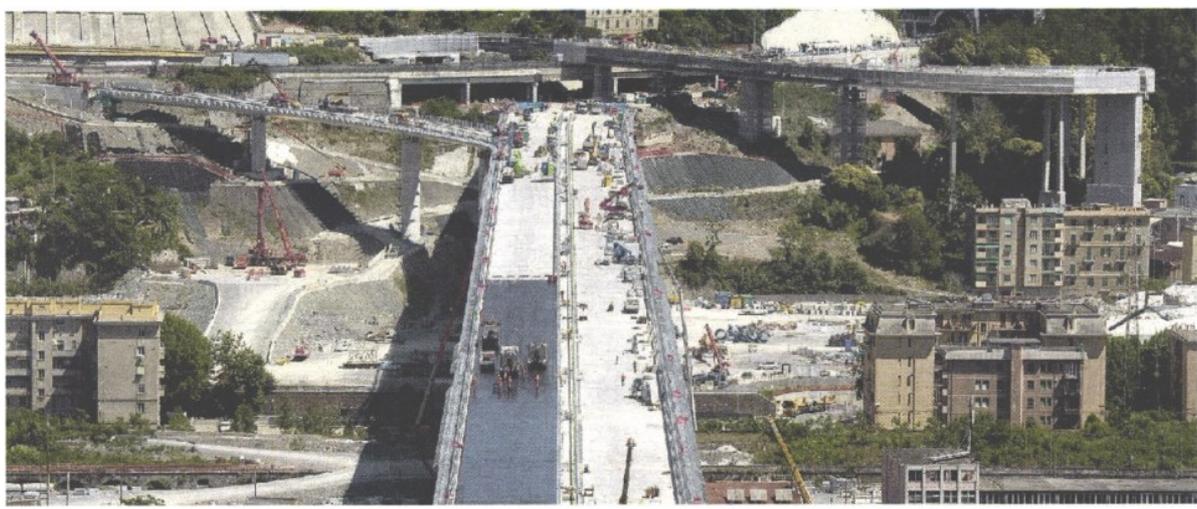
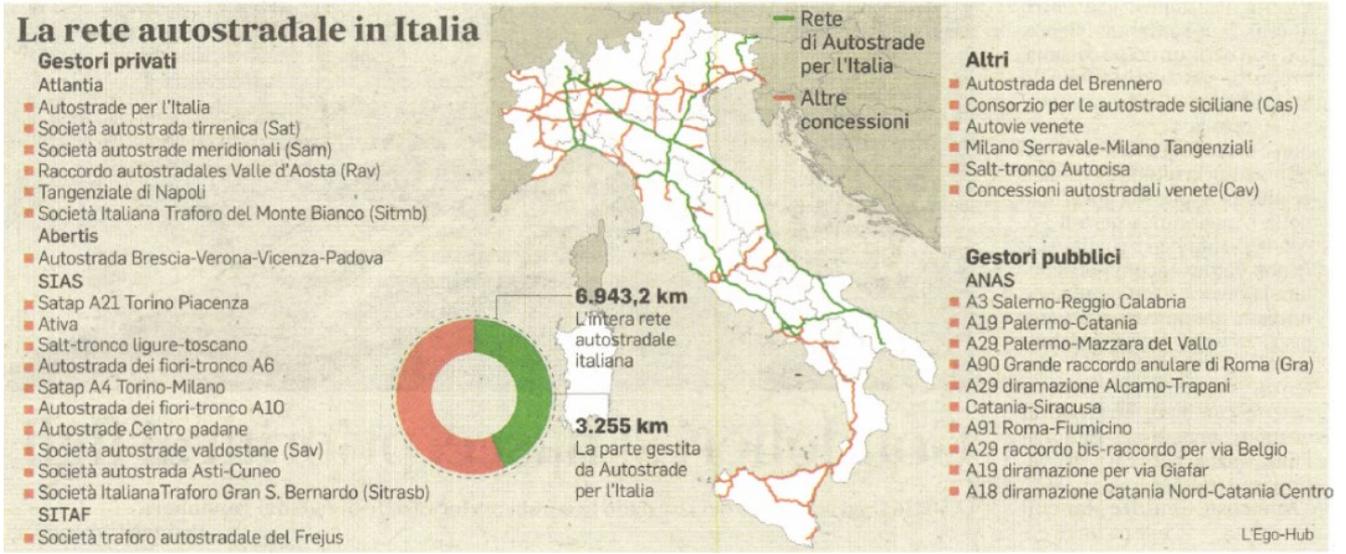
sciogliere dell'articolo 35 del Milleproroghe che prevede la cancellazione dell'indennizzo da 23,5 miliardi (limitato a 7 miliardi) in caso di revoca della concessione. Una spada di Damocle che ha compromesso la bancabilità del gruppo Aspi e quindi anche la capacità di finanziare attraverso il ricorso al mercato e alle banche il piano di investimenti da 14,5 miliardi previsti al 2023 (di cui 7 pronti subito a partire). Il Tar Lazio si riunirà tra ottobre e novembre prossimi. Ma se gli ermellini avessero deciso che il Decreto Genova è incostituzionale, perché ha modificato unilateralmente la Concessione di Aspi, per analogia ci poteva essere la stessa sorte anche per l'articolo 35 del Milleproroghe.

Rimane poi di fatto in sospenso anche la futura gestione del nuovo Ponte di Genova, nonostante l'affido tecnico ad Aspi. La trattativa continuerà con qualche argomento in più a favore del governo. Aspi punta tutto sulla trasformazione avviata negli ultimi due anni e fa sapere che non ha ricevuto alcuna «proposta formale dal governo». Ma sulla strada dell'accordo resta il nodo delle tariffe. E resta anche il delicato tema dell'assetto azionario, con l'ipotesi di far entrare Cdp e il fondo F2i. Il rischio ora è la tentazione di un intervento più forte della mano pubblica.

Roberta Amoroso

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Iniziati i lavori di asfaltatura del nuovo ponte di Genova
(foto ANSA)

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Ma il nuovo Ponte sarà gestito da Autostrade M5S e Salvini all'attacco sull'affido «tecnico»

LA SOCIETÀ DEI BENETTON: «GRUPPO RADICALMENTE TRASFORMATO, ABBIAMO DATO MASSIMO SUPPORTO PER GLI INDENNIZZI E LA RICOSTRUZIONE»

IL CASO

ROMA A quasi due anni dal crollo e a poche decine di giorni dall'inaugurazione al traffico, attesa proprio ad agosto, nel mese dell'anniversario - nessuna decisione. Il governo non ha ancora sciolto il nodo sul futuro della concessione affidata ad Aspi. E il risultato di tanto ritardo rischia di essere un paradosso. A meno di una revoca dell'ultima ora della concessione autostradale, il 29 di luglio le chiavi del nuovo ponte di Genova, quello progettato da Renzo Piano per ricucire la ferita aperta dal tragico crollo del Morandi, il 14 agosto 2018, saranno affidate ad Aspi. Magari solo temporaneamente, in attesa di un nuovo gestore. Uno scenario complicato ancor più dalla decisione della Consulta che ha stabilito la legittimità del decreto Genova.

Una situazione che ha di nuovo scatenato la polemica, facendo arrovare il Movimento 5 Stelle e gridare allo scandalo Giovanni Toti, lasciato interdetti gli sfollati e i parenti delle vittime e portato anche il Pd a sollecitare un'accelerazione nelle decisioni, che - ha assicurato ancora una volta il premier - arriveranno a questo punto ad horas, al massimo entro questa settimana. Con Autostrade per l'Italia costretta a ricordare gli impegni economici sostenuti ma anche di aver dato il massimo supporto per la realizzazione del nuovo viadotto collaborando

con il commissario Bucci e di aver radicalmente cambiato il proprio management.

L'ESCALATION

Il caso parte dalla lettera con cui la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, ha risposto alle richieste del sindaco di Genova e commissario del Ponte, Marco Bucci. Da settimane nel capoluogo ligure ci si chiedeva chi avrebbe gestito la nuova opera, di cui ieri è stato gettato il primo strato di asfalto e che tra pochi giorni vedrà completati definitivamente i lavori. «Ho confermato tutta la procedura di collaudo, della consegna e ovviamente anche quella della gestione post-inaugurazione che va al concessionario», ha spiegato la ministra. Ad oggi l'affidatario della concessione è però proprio Aspi, naturalmente «soggetta ad un'ultima fase di revoca». Per quanto pro tempore e solo a livello tecnico, al momento è dunque ancora Atlantia il gestore finale. «Temporaneamente» si tratta dell'«unica soluzione possibile», chiarisce il viceministro dei Trasporti, Giancarlo Cancellieri, contrario a rinnovare l'accordo con il gruppo autostradale, ma forse il meno agguerrito tra i Cinquestelle. Che sono tornati ad alzare le barricate. «Avevamo promesso che i Benetton non avrebbero più gestito le autostrade, tantomeno il ponte. Le promesse vanno mantenute», afferma il ministro degli Esteri Luigi Di Maio. Con lui il viceministro dello Sviluppo Economico, Stefano Buffagni. «Il ponte di Genova non deve essere riconsegnato nelle mani dei Benetton. Non possiamo permetterlo», gli ha fatto eco il capo politico Vito Crimi, secondo cui sulla vicenda il Movimento non arretrerà di un millimetro. Il

Guardasigilli, Alfonso Bonafede, ha assicurato come Conte che si deciderà possibilmente entro questa settimana, mentre è tornato a farsi vivo anche Danilo Toninelli, ministro delle Infrastrutture al tempo della tragedia, pronto ad attaccare la Lega, responsabile secondo lui di essersi opposta alla revoca ai tempi del governo giallo-verde, e a sollecitare il Pd a non fare ora la stessa cosa. Aspi usa un comunicato per ribattere alle critiche. Spiega di aver dato il massimo supporto, accollandosi i costi di demolizione e ricostruzione del Ponte, di aver dato indennizzi per oltre 600 milioni a cittadini e imprese, di aver cambiato «profondamente» il proprio management e le procedure. Ribadisce di non aver avuto risposte dal governo sulla concessione, nonostante gli impegni in termini di investimenti e occupazione.

Se i Cinquestelle sono all'attacco, nella maggioranza dai dem il messaggio è molto meno battagliero. Quello che arriva è un richiamo al governo «ad assumere rapidamente le decisioni». Sulle divergenze all'interno della maggioranza ha buon gioco Matteo Salvini: «I grillini sono ridicoli e bugiardi, due anni di menzogne e tempo perso». E anche Giorgia Meloni parla di un «de profundis» per il Movimento.

R. Amo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Benetton-governo, scontro finale

► Autostrade, Conte: «In settimana la revoca». E la Consulta: legittimo escludere l'azienda dalla ricostruzione

La Corte costituzionale ha dichiarato «legittima» l'estromissione della società della famiglia Benetton dalla ricostruzione del Ponte. Una sentenza che, secondo il premier, «dà forza al governo e rafforza la nostra posizione». «Se entro questo fine settimana Benetton non batte un colpo con una proposta vantaggiosa per lo Stato - ha detto Conte - si va verso la revoca perché in gioco

non c'è solo la gestione del Ponte, ma tutta la rete autostradale gestita da Aspi». Nel governo e nella maggioranza però il Pd, con la De Micheli e Gualtieri, e Iv non danno ancora per scontata la revoca. Tant'è che i due ministri hanno convocato per oggi i vertici di Aspi. Ciò significa che ancora si tratta. La sentenza, sicuramente inattesa, non fa cambiare strategia al gruppo Benetton. Rafforza l'idea, anzi la necessità, di continuare a trattare.

Amoruso, Genitli e Mancini
alle pagine 2 e 3

Conte: «Si va verso la revoca» Ma De Micheli tratta ancora

► Il premier: «La nostra posizione più forte, ► Infrastrutture, Gualtieri e Iv puntano alla senza controproposte buone addio ad Aspi» revisione con Atlantia però in minoranza

**SI VALUTA UNA MODIFICA
AL DL TONINELLI PER
DARE LA GESTIONE DEL
PONTE AL COMMISSARIO
BUCCI. IRA M5S: PALAZZO
CHIGI CI TRADISCE**

IL RETROSCENA

ROMA Chi cura il dossier la chiama «la pezza». Traduzione: togliere in extremis la gestione del nuovo Ponte di Genova ad Autostrade per l'Italia (Aspi) e affidarla al commissario straordinario Marco Bucci. Come? Modificando al primo Consiglio dei ministri utile l'articolo 1 del decreto Toninelli, quello che ha affidato a Bucci la ricostruzione del Ponte Morandi. «Basta aggiungere alla frase "il commissario cura l'avanzamento dei lavori"... "e anche la gestione"».

Ma Giuseppe Conte e la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli non hanno in serbo solo questa mossa per fermare la rivolta dei 5Stelle. La sentenza della Corte co-

stituzionale - che dichiara «legittima» l'estromissione della società della famiglia Benetton dalla ricostruzione del Ponte - secondo il premier, descritto «molto soddisfatto», «dà forza al governo e rafforza la nostra posizione». Così da Madrid prima mette a verbale: «Se entro questo fine settimana Benetton non batte un colpo con una proposta vantaggiosa per lo Stato, si va verso la revoca perché in gioco non c'è solo la gestione del Ponte, ma tutta la rete autostradale gestita da Aspi. E siccome gli inadempimenti sono oggettivi, si va verso le revoca». Poi, dopo essere stato informato della sentenza della Consulta mentre era in visita al museo Reina Sofia dove ha ammirato il celebre dipinto di Picasso Guernica, aggiunge: «Ci conforta che la Corte costituzionale abbia confermato la piena legittimità della soluzione normativa che adottammo». La norma la scrisse lui.

Nel governo e nella maggioranza però il Pd, con la De Micheli e il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, e Italia Viva non danno

ancora per scontata la revoca. Tant'è che i due ministri hanno convocato per oggi i vertici di Aspi al dicastero delle Infrastrutture. Ciò significa che ancora si tratta, tanto più perché la sentenza della Consulta «ha aumentato il potere negoziale con Aspi», dice una fonte che cura il dossier. E perché De Micheli e Gualtieri, come la parte più governista dei 5Stelle, considerano alti i rischi del successivo contenzioso legale che seguirebbe alla revoca e valutano esorbitanti i costi di un'eventuale sconfitta. Come ritengono «inadeguata» Anas per la gestione e per la manutenzione dei tremila chilometri di rete autostradale. «Per fare una gara per una



nuova concessione ci vogliono anni e come dimostra il crollo del ponte di Albiano, Anas non brilla neppure nella manutenzione», chiosa la renziana Raffaella Paita.

Forti della sentenza della Corte costituzionale, De Micheli e Gualtieri - e lo stesso Conte - non escludono così una revisione della concessione (pedaggi più bassi e più investimenti), accompagnata dal passaggio dei Benetton in minoranza in Aspi grazie all'ingresso di Cassa

depositi e prestiti attraverso il fondo F2i. E se finora i Benetton hanno puntato i piedi, rifiutando di scendere sotto il 51%, dopo il giudizio della Consulta più fonti ritengono che la posizione della famiglia trevigiana «potrebbe cambiare, accettando una quota di minoranza non superiore al 30%».

Questo epilogo potrebbe permettere a Conte di indorare la pillola ai grillini, che esultano per il giudizio dei giudici costituzionali, sostenendo che i «colpevoli» non co-

mandano più in Autostrade. Però, dopo lo smacco dell'affidamento (provvisorio) del Ponte ad Aspi, i 5Stelle alzano il prezzo: «Non basta più, i responsabili del crollo se ne devono andare. Punto», fanno sapere fonti pentastellate.

Come finirà è tutto da vedere. Di certo, Conte questa volta inciampa nei suoi continui rinvii. Da quasi due anni deve decidere la sorte della concessione di Aspi, dopo il crollo del Ponte che fece 43 vittime il 15 agosto 2018, e da quasi due anni posticipa la decisione. Con il risultato che, con il nuovo Ponte ormai pronto, la ministra De Micheli è stata costretta - per non impedire l'inaugurazione del viadotto attesa da tutto il Nord-Ovest soffocato dagli ingorghi - ad affidarne la gestione alla società concessionaria della rete, Aspi, appunto. Salvo ora pensare, assieme al premier, di passare la gestione del nuovo ponte al commissario Bucci.

L'AMAREZZA DI ZINGARETTI

Sembra il gioco dell'oca, con il ri-

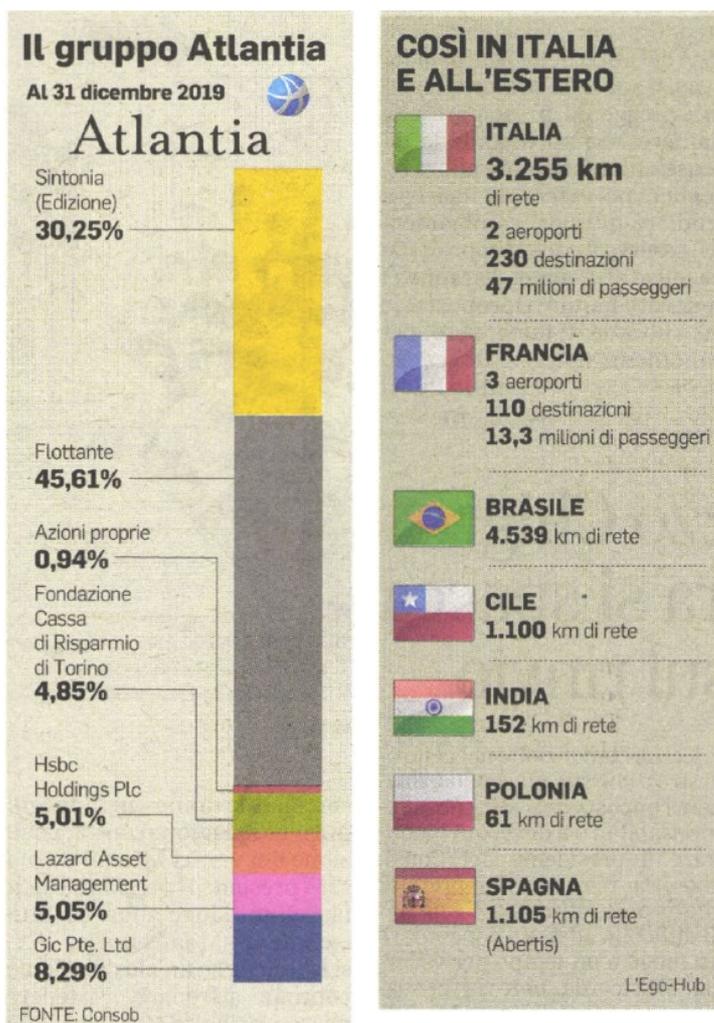
torno alla casella di partenza. Invece è il caos. Anzi, è un vero e proprio Vietnam che sconquassa la maggioranza rosso-gialla. Con il segretario del Pd Nicola Zingaretti descritto «irritato e amareggiato» per l'attendismo di Conte: «Da mesi dico che i nodi vanno sciolti e non rinviati...». Con i 5Stelle imbufaliti con la De Micheli e con il premier che li ha «traditi».

Lo scivolone sul Ponte a Aspi spinge al minimo storico il rapporto tra Conte e il Movimento: «L'abbiamo messo noi a Palazzo Chigi e non fa mai i nostri interessi. Anzi, dopo il Mes ci tradisce sul Ponte...», accusa un alto dirigente 5Stelle. «Conte sapeva della lettera con cui la De Micheli affidava ad Aspi la gestione, ma non ci ha detto nulla. Non l'ha detto neppure a Fraccaro e Bonafede». Conclusione: questa volta sono anche i grillini a chiedere di «decidere subito».

Chissà, forse la brutta telenovela è davvero alla fine.

Alberto Gentili

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I 5Stelle e le tre battaglie-simbolo perse

Tap, il gasdotto in Puglia che viene dall'Oriente

1 Tap (Trans Adriatic Pipeline) è un gasdotto in che dalla frontiera greco-turca attraverserà Grecia e Albania per approdare in Italia, sulla costa adriatica della provincia di Lecce, portando il gas naturale proveniente dal Mar Caspio. Il no a questa opera era tra le bandiere grilline, ma Conte la fece ammainare durante il governo con la Lega.

Tav, l'alta velocità che collega Torino con Lione

2 Esattamente come per il Tap, anche il no alla Tav faceva parte del Dna 5Stelle. Ma alla fine, in base a «un'analisi costi-benefici», Conte decise di dare seguito al trattato franco-italiano per il completamento dell'opera che (con un'alta percentuale di fondi Ue) collegherà Torino con la città di Lione in Francia.

L'ex Ilva, l'acciaio italiano che non piaceva ai grillini

3 Per diverse campagne elettorali i 5Stelle si sono battuti per la chiusura delle acciaierie di Taranto ex Ilva. In ragione dei danni ambientali e sanitari i grillini volevano realizzare un grande parco chiudendo gli stabilimenti, poi però si sono dovuti arrendere accettando la trattativa con ArcelorMittal tutt'ora in corso.



Il ministro Paola De Micheli (foto MISTRULLI)

I Benetton non vogliono la rottura oggi vertice al Mit con la ministra

**SUL TAVOLO NUOVI
INVESTIMENTI
E TAGLIO DEI PEDAGGI
CON LA REVOCA
A RISCHIO 7 MILA
POSTI DI LAVORO
IL RETROSCENA**

ROMA La sentenza della Consulta, sicuramente inattesa, non fa cambiare strategia al gruppo Benetton. Anzi. Rafforza l'idea, anzi la necessità, di continuare a trattare. E a farlo, oggi come mai, con maggiore determinazione e intensità. La via negoziale resta la priorità assoluta. Del resto anche prima che i giudici dichiarassero non illegittima la mossa del governo di far ricostruire il Ponte di Genova ad una società diversa dalla concessionaria, la nuova gestione di Autostrade per l'Italia, quella a guida Roberto Tomasi, ha fatto di tutto per avviare un negoziato, mettendo sul tavolo più di una proposta. Il tutto finalizzato ad evitare la revoca della concessione dopo il crollo del Morandi. L'ultima, in ordine di tempo, prevede 14,5 miliardi di nuovi investimenti da qui al 2038 e, praticamente da subito, altri 2,9 miliardi tra ulteriori riduzioni delle tariffe e spese per manutenzione e lavori. Un pacchetto cospicuo, messo nero su bianco in bilancio, e offerto al governo per trovare un punto d'intesa. Difficile dire se la proposta, probabilmente ancora migliorabile, finirà sul tavolo di Palazzo Chigi, di certo il gruppo non si aspettava il verdetto della Consulta che, paradossalmente, ora accelererà i tempi dopo oltre 2 anni di sterili discussioni, rinvii e polemiche.

ITEMPI STRETTI

E' evidente che dopo il giudizio della Corte Costituzionale, la posizione negoziale dell'esecutivo esce molto rafforzata, anche se l'affidamento pur temporaneo della gestione del nuovo ponte, rappresenta comunque uno spiraglio. Nessun infatti, al di là delle differenti posizioni tra Dem e 5Stelle, pensa di sostituire Aspi con l'Anas. Soprattutto nessuno vuole perdere i massicci investimenti previsti da Atlantia sulla rete autostradale. Senza contare che la Gronda di Genova, anche questa affidata al concessionario, è stata inserita tra le opere strategiche da realizzare.

Il gruppo privato auspica che la trattativa sia scevra da pregiudiziali ideologiche. Anche perché fino ad oggi la proposta fatta recapitare ai ministeri delle Infrastrutture, al Tesoro e a Palazzo Chigi non ha avuto nessuna risposta, né formale né informale.

Questo pomeriggio, salvo colpi di scena, i vertici di Autostrade faranno visita alla ministra Paola De Micheli per quella che si annuncia la trattativa finale, il vertice decisivo per chiudere il cerchio o rompere definitivamente. Il ricorso alla Corte di Giustizia Ue resta sempre sullo sfondo, ultima carta, ma l'obiettivo principale è quello di continuare a discutere, evitando il contenzioso legale. Sul tavolo non c'è solo l'apertura del capitale di Aspi a nuovi soci pubblici, Cdp o Invitalia, per evitare la revoca della concessione. Ma anche la richiesta del governo di abbassare ulteriormente i pedaggi da qui ai prossimi anni, adottando il modello dell'Art, l'autorità del settore, che taglia radicalmente i profitti delle società concessionarie, inseren-

do limiti ben chiari.

BOCCHE CUCITE

Dal gruppo privato non trape la nulla di ufficiale in vista del summit di oggi. Bocche cucite. Ma sotto traccia la trattativa non si è mai interrotta, anche se Aspi ha fatto capire che al di là di una certa soglia non si può andare e che l'equilibrio economico finanziario della società resta un muro invalicabile. Con ogni probabilità i 2,9 miliardi messi in campo potrebbero aumentare ancora, così come i progetti di investimento. Oltre un certo limite nessuno però potrà spingersi, anche perché c'è sempre la spada di Damocle del Milleproroghe che di fatto ha azzerato la capacità di Aspi di finanziarsi sul mercato e messo a rischio l'indennizzo pieno della concessione in caso di revoca.

Ora la società si presenterà al vertice, non solo ricordando il profondo e radicale cambiamento del suo management e di tutti i processi aziendali, ma con un pacchetto di 2 miliardi da investire in spese di manutenzione e cura della rete, di cui 550 milioni nel solo 2020. Soldi messi a disposizione dalla capo-gruppo Atlantia, poiché lo scorso gennaio Aspi, a causa proprio dell'art 35 del Milleproroghe, ha subito un downgrade del proprio rating a livello "spazzatura" che ha bloccato l'accesso al credito. Con la possibile revoca della concessione, ragionano al Mit e al Tesoro, verrebbe meno non solo la spinta al Pil di questi investimenti, ma sarebbero a rischio anche i 7 mila posti di lavoro dei dipendenti di Autostrade. Due ragioni su cui riflettere con attenzione, ben al di là del nodo revoca.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**La A7
Genova-Bolza-
neto, uno dei
tratti più
problematici
della rete** (foto
ANSA)

Costruzioni

Carron restaura l'hotel Bulgari a Roma

VENEZIA (m.cr.) Carron realizza il nuovo hotel Bulgari di Roma. Una commessa da Edizione Property, la divisione immobiliare della holding della famiglia Benetton, proprietaria dell'edificio storico nel centro della Capitale dove sorgerà il cinque stelle lusso. Il progetto consiste in un'importante operazione di riqualificazione e restauro conservativo firmata dagli architetti Antonio Citterio e Patricia Viel. La fine dei lavori è prevista per il 2022. Il team di Carron curerà la trasformazione dell'intero edificio: 20mila metri quadrati che ospiteranno 114 stanze, il "Ristorante Niko Romito" curato dallo chef stellato, il "Bulgari Bar", una spa di 1.000 metri quadrati dotata di una piscina indoor e una palestra d'avanguardia e, per la prima volta, una Reading Room in cui poter sfogliare una collezione di preziosi volumi dedicati al mondo della gioielleria. In passato Carron ha realizzato, sempre a Roma, i lavori di ristrutturazione dell'Hotel Eden e dell'Hotel Locarno. Il gruppo Carron nel 2019 ha registrato un bilancio in crescita con un valore della produzione di 217 milioni, + 5% sul 2018. L'utile netto consolidato raggiunge i 9,1 milioni (+ 2%).



Sovrappasso sulla 13 chiusa la Pontebbana

VIABILITÀ

PORDENONE La Pontebbana resterà chiusa durante la notte per consentire la realizzazione di un sovrappasso ciclopedonale che collegherà le aree delle scuole Flora e Grigoletti permettendo a studenti, e non solo, di attraversare la statale in sicurezza. La chiusura è pianificata per le notti tra il 9 e il 10, tra il 10 e l'11, il 13 e il 14 e tra il 14 e il 15 luglio. Sarà modificata la viabilità in via Maestra Vecchia, via Ferraris, via Stradelle e via Galilei per consentire percorsi alternativi. Un'ordinanza emanata da FVG Strade dispone la chiusura totale al traffico dalle 20 del 9 luglio alle 7 del 10; stesso orario

per la notte successiva; dalle 4 alle 7 del 14 e del 15 luglio. Il tratto chiuso al traffico è quello compreso tra le intersezioni con via Interna e via Galilei. Tutte le deviazioni saranno adeguatamente indicate. La Polizia locale di Pordenone ha disposto una serie di modifiche alla viabilità per consentire i percorsi alternativi. In deroga ai provvedimenti che vietano il transito a veicoli di massa complessiva superiore a 35 quintali, è consentito il transito anche a tali mezzi in ambo le direzioni su via Maestra Vecchia, via Ferraris, via Stradelle e via Galilei. Inoltre, in via Galilei, all'intersezione con viale Venezia, è istituito l'obbligo di svolta a sinistra in direzione Udine.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In azione 18 paratoie, ma si teme l'arrivo dei curiosi

**CRESCÈ L'ATTESA
L'ANNO SCORSO
NELLE VICINANZE
DELLA STAZIONE COMANDO
SI ERA INFATTI CREATO
UN AFFOLLAMENTO**

CHIOGGIA

Conto alla rovescia anche a Chioggia per le prove generali del "Mose". Le 18 paratoie mobili contro le acque alte molto sostenute ed eccezionali saranno azionate fra le 8 e le 17,30 di domani. Nelle ore in cui gli elementi saranno fatti emergere, nessuna imbarcazione potrà navigare fra le dighe. Nella zona delle operazioni ammessi saranno quelli appartenenti alla Guardia costiera, al consorzio Venezia nuova, alle forze dell'ordine e le imbarcazioni da soccorso. La Capitaneria ha disposto il massimo livello di vigilanza. Approntato, un piano di sicurezza affinché nessun natante possa invadere accidentalmente la bocca di porto. Il ritorno alla normalità sarà segnalato via radio, non appena possibile sui canali VHF 16 e 14. Tutti i dettagli sono disponibili nella sezione "Ordinanze e Avvisi" del sito web istituzionale www.guardiacostiera.gov.it/Chioggia. Le precedenti prove, con esito positivo, risalgono al 6 agosto dello scorso anno. Anche tra il 22 ed il 25 luglio, gli elementi sommergibili erano stati sollevati e, successivamente, fatti ridiscendere a

gruppi di quattro o cinque per volta.

Fra i tecnici prevale l'ottimismo perché, lo scorso anno, il complesso sistema elettromeccanico composto da motori e pompe (la cui potenza è nettamente superiore rispetto a quanto sarebbe strettamente necessario) si era dimostrato in grado di assicurare il perfetto coordinamento dei movimenti. La ridondanza dei dispositivi dovrebbe garantire il buon funzionamento del Mose anche qualora dovesse verificarsi qualche guasto. Per il Mose, si tratterà di una verifica di fondamentale importanza. Il test prelude, infatti, alla piena operatività del sistema, attesa con ansia ormai da troppi, lunghi anni. Per ospitare le 18 paratoie, a Chioggia sono stati realizzati sei cassoni di alloggiamento e due cassoni di spalla. Raccordano la barriera alle sponde del canale di bocca. Ciascun cassone di alloggiamento è lungo 46 metri, largo 60 metri e alto 11,5 metri.

Preoccupa, invece, il fatto che nei pressi della stazione di comando e manovra si assembri una gran folla di curiosi, così com'è accaduto lo scorso anno. Si affaccia sulla diga di San Felice, a poche decine di metri dalla spiaggia e da un nuovo locale dotato di terrazza panoramica. Va da sé che tutti dovranno adottare le precauzioni contro la trasmissione del contagio da Coronavirus. Vigilanza anche a terra.

Roberto Perini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MOSE Il sistema, a Chioggia, è composto complessivamente da diciotto paratoie



Venezia

Mose, si riaccende lo scontro tra le imprese e il Consorzio

È scontro aperto tra gli amministratori del Cvn e piccole e medie imprese per mancanza di liquidità. Alla vigilia della grande prova

Brunetti a pagina VI

Mose, scontro tra Cvn e imprese

►Gli amministratori presentano un conto di 120 milioni Le consorziate ribattono: «Noi non c'entriamo, è il passato» ►Il commissario Spitz in sopralluogo all'isola artificiale Il Codacons contro il test-passerella: «Una pagliacciata»

**ATTESA PER PREMIER
E MINISTRO
I NO GRANDI NAVI
ORGANIZZANO
UNA CONTESTAZIONE
IN BARCHINO**

LA GRANDE OPERA

VENEZIA Scontro aperto tra gli amministratori straordinari del Cvn, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, e le piccole medie imprese che sono rimaste all'interno del Consorzio, dopo l'uscita delle grandi coinvolte nello scandalo. Tutto ruota attorno alla mancanza di liquidità del Cvn, che non ha soldi né per pagare le imprese consorziate (avanzano circa 8 milioni), né i suoi dipendenti. Le imprese avevano diffidato gli amministratori dall'usare le loro trattenute per pagare le spese di funzionamento del Cvn, chiedendo invece che quei soldi fossero usati per appianare i loro crediti. Ora gli amministratori hanno risposto con una lettera in cui ricordano che il Consorzio, a sua volta, avanza 120 milioni dai consorziati, stilando un elenco, voce per voce. «Ma si tratta di partite che riguardano il passato, nulla hanno a che fare con noi! - sbotta Devis Rizzo, il presidente di Kostruttiva - Sono rimasto sconcertato a fronte di questa risposta di cui non capisco il senso. Dove vogliono andare a parare?». A due giorni dal test di sol-

levamento del Mose, la lettera è destinata ad arroventare un clima già teso. Sullo sfondo il destino degli amministratori, la guerra che hanno in corso con il provveditore Cinzia Zincone e il commissario Elisabetta Spitz, il futuro stesso del Cvn e soprattutto la gestione del Mose.

LE CONTESTAZIONI

Ieri intanto è arrivata a Venezia la stessa Spitz, per una visita all'isola alla bocca di porto del Lido, cuore del test di domani, dove dovranno essere ospitati i membri del Governo. Gli altri ospiti resteranno su una motonave. Una formula, questa del test-passerella (per cui è atteso anche il premier Giuseppe Conte, oltre alla ministra Paola De Micheli) che viene contestata da molti. Ieri si è fatto sentire il Codacons che definisce l'evento una «pagliacciata». «Allo stato attuale troppe sono le incognite che minano la riuscita del Mose - scrive il Codacons in una nota - Alcuni errori tecnici e aspetti critici sollevati attraverso complesse perizie tecniche realizzate dai nostri consulenti (ing. Vincenzo Di Tella, Paolo Vielmo e Gaetano Sebastiani) e dalla società franco-canadese di ingegneria off-shore Principia, non hanno mai trovato risposta. Come la questione della risonanza sabbia (in condizioni di mare agitato e venti forti le paratoie sono soggette a instabilità dinamica con gravi rischi per la loro tenuta), dei collaudi (le paratoie non sarebbero mai state collaudate in condizioni

meteo estreme) e della manutenzione. Un quadro che potrebbe determinare la totale inutilità del Mose con effetti negativi su Venezia e sui cittadini, e che darebbe il via ad azioni legali contro il Comune di Venezia che ha autorizzato una inaugurazione inopportuna in assenza delle necessarie risposte ai quesiti posti dai tecnici». «Questa resta un'opera che non ha un progetto - aggiunge Di Tella - Anche il problema della sabbia che si accumula sulle paratoie andava risolto in fase di progetto. Quando emerse, sette anni fa, l'ordine di Mazzacurati fu di minimizzare. Da allora non si è fatto nulla». Nella sua nuova lettera il Codacons chiede al sindaco di Venezia di «consentire l'apertura di un tavolo tecnico per la gestione condivisa e trasparente dell'opera, assicurando vicinanza concreta agli interessi della comunità e della Città di Venezia, rispetto del diritto di tutti a ricevere le informazioni inerenti l'opera, non adottare comportamenti che di fatto sembrano alludere a forme di censura».

A mobilitarsi, in vista del test-evento, ci sono anche i No grandi navi: danno appuntamento a tutti, domani, alle 9, in Bacino, con i barchini. «Contestiamo l'assurda celebrazione del Mose, la grande opera inutile e dannosa».

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Occupazione



Confronto sul futuro con i sindacati

VENEZIA Incontro con i sindacati confederali per il commissario straordinario del Mose, Elisabetta Spitz. L'appuntamento è per oggi, a Venezia. Il personale di Cvn, Thetis e Comar è preoccupato. A giugno non sono arrivate le quattordicesime, slittate a luglio, perché il Consorzio non ha soldi in cassa. In ballo c'è la fine del Cvn, il possibile trasferimento del personale al Provveditorato, la creazione della futura agenzia. Temi delicati al centro dell'incontro di oggi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Imprese edili in ginocchio

«Il peggio arriverà in autunno»

► La Fondazione Think Tank Nord Est ► Sentite 150 aziende, il 50 per cento teme ha promosso un'indagine di settore soprattutto i mesi di novembre e dicembre

PORTOGRUARO

Una zona a "burocrazia zero" per "liberare" i progetti delle imprese. È la proposta della Fondazione Think Tank Nord Est, che nei giorni scorsi ha promosso un'indagine sul settore dell'edilizia, la cui ripartenza dopo il lockdown resta piena di incertezze. Secondo lo studio, che si basa sulle interviste realizzate ad un campione di 150 imprese tra Veneto e Friuli Venezia Giulia (più di 80 quelle del Veneto Orientale, ndr), meno di una ditta su cinque prevede di non trovarsi in difficoltà tra fine 2020 e inizio 2021. La metà delle aziende opera su un orizzonte temporale che non supera i tre mesi: il 18 per cento ha commesse per due mesi, mentre il 14 per cento solamente per un mese. Si preannunciano dunque mesi difficili per l'edilizia: il 37 per cento ritiene che le criticità cominceranno tra settembre e ottobre, il 50 per cento teme soprattutto i mesi di novembre e dicembre. In queste valutazioni pesano le scadenze fiscali, rinviata in piena emergenza, una stagione tu-

ristica decisamente sottotono, ma anche il possibile ritorno del Covid-19.

Il 31 per cento delle aziende si attende una riduzione del fatturato compresa tra il 21 e il 40 per cento; il 17 per cento si aspetta un calo superiore al 40 per cento.

Dati più o meno analoghi per quanto riguarda gli ordini. Su questi temi, ma soprattutto sulle proposte per aiutare il settore delle costruzioni, la Fondazione Think Tank Nord Est ha organizzato ieri pomeriggio, alle 18, al Savoy Beach Hotel & Thermal Spa di Bibione, anche un incontro con circa 80 imprese ed operatori locali.

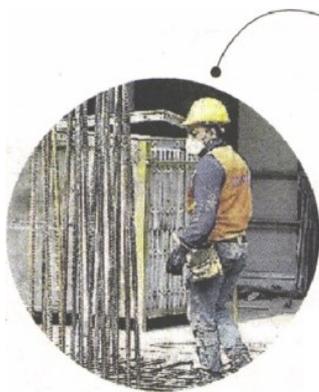
"Vogliamo far arrivare agli amministratori locali - spiega Antonio Ferrarelli, presidente della Fondazione Think Tank Nord Est - il grido di allarme degli operatori dell'edilizia, settore che ne traina altri 90. Non è con il bonus vacanze che si aiuta il turismo ma con il lavoro, che consente alle famiglie di avere liquidità e di andare in vacanza.

Oggi le imprese - aggiunge - trovano un muro invalicabile

nei Comuni che rallentano o bloccano le pratiche edilizie. Nei prossimi mesi gli enti locali registreranno un aumento delle pratiche dovuto all'ecobonus 110 per cento: se non risponderanno velocemente alle richieste, imprese e cittadini non riusciranno a sfruttare gli importanti incentivi a disposizione. Ed al contempo perderemo l'opportunità di rilanciare l'economia. Chiediamo ai sindaci - continua Ferrarelli - di affidare incarichi esterni per smaltire le pratiche arretrate superando l'emergenza e di concordare con gli altri enti pubblici ed i privati un sistema digitale per consentire risposte in tempi brevi. A san Michele al Tagliamento, ad esempio, c'è il blocco delle attività edilizie. Ci sono moltissime pratiche arretrate. Ma non basta mettere un impiegato in più a smaltire i documenti, serve un'organizzazione diversa degli uffici e soprattutto una visione. Il Distretto turistico Venezia Orientale potrebbe già essere una zona a burocrazia zero ma serve l'impegno di tutti".

Teresa Infanti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL QUADRO

Meno di una ditta su cinque prevede di non trovarsi in difficoltà tra fine 2020 e inizio 2021. La metà delle aziende opera su un orizzonte che non supera i tre mesi





CRISI Una zona a “burocrazia zero” per “liberare” i progetti delle imprese. È la proposta della Fondazione Think Tank Nord Est

VICENZA. Milioni di passaggi annui nelle principali arterie di collegamento. Stimate sei tonnellate di ossidi di azoto per chilometro

In città girano 120 mila auto al giorno

di **ALESSIA ZORZAN**

Un viavai di quasi 120 mila mezzi al giorno, più veicoli che abitanti. Sono i numeri dei flussi di traffico lungo le direttrici principali di Vicenza, ai quali va aggiunto l'impatto della rete stradale minore. Una fotografia scattata dallo studio Adaptev srl, spinoff dello Iuav di Venezia, nell'indagine sulla qualità dell'aria commissionata nel 2019 dalla Provincia. ➔ PAG 15



Molto forte la pressione del traffico sul capoluogo in tutte le direttrici

VIABILITÀ E AMBIENTE. Elaborazioni presentate dallo studio Adaptev

Strade "bollenti" Viavai quotidiano di 120 mila veicoli

Le principali arterie di collegamento registrano milioni di passaggi all'anno, con una produzione di 4-6 tonnellate di ossidi di azoto per chilometro

La Postumia e la Marosticana sfiorano entrambe la soglia dei 20 mila transiti al giorno

L'impatto sullo smog è stimato in base all'età e all'alimentazione del parco auto vicentino

Alessia Zorzan

Un viavai di quasi 120 mila mezzi al giorno, più veicoli che abitanti, dunque. Sono i numeri dei flussi di traffico registrati lungo le sole direttrici principali del capoluogo, ai quali va aggiunto l'impatto della rete stradale minore, comunque molto utilizzata. Una fotografia scattata dallo studio Adaptev srl, spinoff dello Iuav di Venezia, nell'ambito dell'indagine sulla qualità dell'aria commissionata nel 2019 dalla Provincia

di Vicenza. Dati ed elaborati dai quali partire per poi costruire quel famoso "patto tra sindaci" che dovrebbe permettere entro il 2030 di abbattere del 40 per cento le emissioni di polveri sottili. Quello è il futuro. Il presente parla di un'aria ancora malata a causa di un mix di fattori, tra cui l'impatto del mondo produttivo, industria ma anche agricoltura, consumi e riscaldamento domestici e inevitabilmente il traffico.

Guardando ai numeri, secondo i dati comunicati dai gestori delle arterie in que-

stione, oltre alle autostrade, che detengono il record di attraversamenti, anche le strade provinciali risultano essere direttrici molto battute, con riflessi anche sull'inquinamento. Per quanto riguar-



da gli ossidi di azoto, che nell'aria poi si trasformano in Pm10, per le arterie più utilizzate si parla di un impatto che varia dalle due alle oltre dieci tonnellate prodotte per chilometro ogni anno, a seconda dell'intensità del traffico. Strada Pasubio viaggia, ad esempio, tra le 2 e le 4 tonnellate annue di produzione al chilometro di ossidi di azoto, mentre per la rete autostradale si parla di un impatto maggiore, che può oscillare dalle sei alle oltre dieci tonnellate a chilometro ogni anno. Valori che sono stati calcolati sulla base di formule che considerano i flussi, ma anche le caratteristiche medie del parco auto del Vicentino, come età, fascia Euro di riferimento e tipologia di alimentazione.

Restando sulla Pasubio, ogni anno si calcolano 5,8 milioni di veicoli in transito, vale a dire una media giornaliera di 16 mila mezzi, anche se la realtà è fatta di giorni con

traffico più congestionato ed altri, soprattutto nel fine settimana, più scorrevole. Considerazioni che valgono anche per altre arterie particolarmente sfruttate dagli automobilisti vicentini e non. Per quanto riguarda strada Padana superiore verso Padova e strada Padana superiore verso Verona le rilevazioni complessive, considerando diversi punti delle arterie, indicano circa 17 milioni di passaggi registrati in un anno, complessivi però in questo caso anche di mezzi che possono essere calcolati più di una volta nello stesso giorno, a seconda dell'itinerario seguito. Calcolatrice alla mano, con questi valori, si possono stimare dunque oltre 46 mila passaggi al giorno, ma da rivedere in parte al ribasso. Supera i sette milioni di passaggi all'anno anche strada Marosticana, con una media di quasi 20 mila veicoli al giorno. Lungo la Riviera Berica si stimano invece 6 milioni di

mezzi in transito nell'arco dei 12 mesi, per una media giornaliera di oltre 16 mila passaggi. Per quanto riguarda strada Postumia, invece, ossia la 53, il flusso è calcolato in circa 7,2 milioni di passaggi all'anno, che tradotto nei singoli giorni significa circa 19.700 veicoli in transito.

Numeri che impattano sulla mobilità e sulla pazienza degli automobilisti, ma anche sulla qualità dell'aria. Tanto che la Provincia, alle prese con il "Patto dei sindaci per la qualità dell'aria", lanciato lo scorso anno dal consigliere delegato all'ambiente Matteo Macilotti e ora in via di definizione, ha allo studio diverse proposte da condividere con i sindaci. «Sono azioni - spiega Diego Pellizzaro di Adaptev, responsabile dello studio con Emiliano Vettore - che puntano ad agire anche sul sistema dei trasporti per diminuirne l'incidenza sull'inquinamento». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ogni giorno le principali strade di ingresso della città sono attraversate da circa 120 mila veicoli, cui va sommata la viabilità interna. ARCHIVIO

IL DIBATTITO. L'attacco frontale a Zaia del candidato dei grillini

Grandi opere, il sì spiazza i 5 stelle «Siamo coerenti»

Cappelletti: «Non sono contrario alla Pedemontana ma è uno scandalo aver fatto un piano faraonico con il project financing che ha fatto lievitare i costi»

■ Nel 2019 con il ministro Toninelli è stato aperto il maggior numero di cantieri

Roberta Labruna

«Io credo che se i veneti sapessero che con un appalto normale la Pedemontana sarebbe costata 2 miliardi di euro e così, invece, di miliardi ce ne costa 13, nessuno in cabina elettorale scriverebbe il nome di Zaia».

L'attacco frontale del candidato del Movimento cinque Stelle alla presidenza della Regione, Enrico Cappelletti, risale a sabato scorso. Tempo qualche giorno e il consiglio dei ministri ha dato il via ad un pacchetto di 130 opere considerate strategiche; tra quelle venete c'è la Pedemontana e c'è anche un'infrastruttura che dai pentastellati è stata considerata sempre la "bestia nera", cioè la Tav.

Una giravolta, per un movimento che le grandi opere le ha considerate sempre più croce che delizia? Nient'affatto, risponde Cappelletti. E il perché lo spiega in questo

modo. Facendo prima una premessa: «Spesso veniamo dipinti come contrari a tutte le opere e invece non è così. Il 2019 infatti è stato l'anno in cui, con il nostro ministro Toninelli, è stato aperto il maggior numero di cantieri. È più corretto affermare che noi siamo per le opere utili».

Ecco allora che la Pedemontana non viene considerata inutile: «Noi non siamo mai stati contro la Pedemontana», ribadisce Cappelletti. Il punto è un altro: «Ciò che ci vede contrari, cioè che reputiamo uno scandalo, è che si sia voluto fare un progetto faraonico per ricorrere ad un project financing che fa lievitare i costi e che ci fa spendere per questa strada 11 miliardi in più. Fosse per noi quel contratto, che avvantaggia solamente i privati, andrebbe impugnato e rinegoziato. L'aver inserito la Pedemontana tra le opere strategiche non è certo un avallo a questo tipo di scelta sciagurata fatta a suo tempo dal governatore Zaia».

Diverso il discorso per quanto riguarda la Tav: in questo caso la contrarietà dei pentastellati sull'infrastruttura c'è, eccome. Ma intanto l'opera prosegue. «Siamo sempre stati coerenti: in parlamento -

ricorda Cappelletti - abbiamo votato contro la Tav, ma purtroppo ci siamo ritrovati in minoranza. Perché gli altri partiti quando si tratta di grandi opere e di grandi affari si buttano. Invito i cittadini a pensare bene a chi merita il loro voto, quando sarà il momento di presentarsi alle urne».

Tuttavia i Cinque stelle, prima nel governo con la Lega e poi con il Partito democratico, qualche calice amaro lo hanno già dovuto ingoiare. Ma Cappelletti non la vede così. Anzi, più precisamente, il piatto della bilancia più pesante secondo lui è quello con le cose andate in porto e con le promesse mantenute: «Abbiamo fatto la legge "Spazzacorrotti", interrotti i termini per la prescrizione, permesso a tanti cittadini di poter finalmente andare in pensione. Volevamo che in questo Paese ci fosse una maggior equità sociale e abbiamo agito con il decreto Dignità».

Dall'altra parte però i pentastellati hanno dovuto digerire, nell'ordine, il Tap, la Tav, l'Ilva e ieri pure la gestione del ponte di Genova all'Aspi dei Benetton. Spiegarla agli elettori, forse, non sarà semplicissima. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un treno ad alta velocità: adesso a Roma la considerano un'opera strategica per far ripartire il Paese

Confartigianato Imprese

«Questi due interventi non siano solo promesse»

Tra i numerosi cantieri inseriti nel decreto Semplificazioni ci sono la Tav e la Pedemontana. Due opere, tra le 130, ritenute di vitale importanza per il rilancio del Paese. «Accogliamci con favore tutto ciò che va nella direzione della semplificazione dei cantieri e dell'esecuzione delle opere – dichiara Nerio Dalla Vecchia, delegato alle politiche territoriali di Confartigianato Imprese Vicenza - Ci siamo però abituati a dichiarazioni che spesso si sono rivelate bolle di sapone. Diverso è mettere sul piatto le risorse necessarie per realizzare opere che spesso procedono a rilento per la burocrazia, ma anche perché le imprese sono pagate con ritardi inaccettabili».

«Le infrastrutture sono essenziali per il rilancio dell'economia, ma servono i fatti. La Pedemontana, seppur a buon punto, è in ritardo, e sulla Tav siamo poco più che allo stato embrionale. Ma siamo in attesa di conoscere le sorti della Valdastico nord e, per il Bassanese, serve una bretella che dalla Pedemontana si colleghi con Padova attraverso la regionale 308».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARZIGNANO. Il bilancio del primo anno di mandato del sindaco che punta anche a trovare lo spazio in centro per creare una sala civica da 300 posti

Bretella e piazze nell'era Bevilacqua

«La candidatura di Beschin? Nessun errore dato che aveva condiviso il nostro progetto e ora che è nel gruppo misto ha confermato che sosterrà il programma»

«Con Chiampo trovato l'accordo per il bypass della Provinciale e con Montecchio l'intesa per i fanghi»

Giorgio Zordan

Dallo spumante per i festeggiamenti in piazza dopo la inequivocabile vittoria di un anno fa, al bilancio del primo anno alla guida della città durante il quale, oltre a portare avanti il programma elettorale, ha iniziato a coltivare qualche idea per il futuro di Arzignano, guardando anche a collaborazioni con Comuni vicini, in primis Chiampo e Montecchio. «Un salto, quello da assessore a sindaco - spiega Alessia Bevilacqua - che ha comportato rinunce visto che il tempo da dedicare a me stessa e alla mia famiglia si è ridotto parecchio e che ha portato nuove responsabilità. Sono aumentati gli impegni, ma non scordo il mio passato: anche se ora c'è l'assessore Valeria Dal Lago, che sta facendo un ottimo lavoro, il sociale che da assessore ho seguito per dieci anni rimane sempre nel mio cuore».

Riavvolgiamo il nastro al 27 maggio 2019 quando le urne hanno confermato la fascia tricolore... Mi sono messa subito al lavoro e ci siamo concentrati nel portare a termine le opere già avviate dalla precedente Amministrazione Gentilin. Abbiamo inaugurato la piazza rimessa a nuovo di Tezze e la stazione riportata ad antico splendore.

E poi?

Il sottopasso di via Dei Mille, abbiamo portato novità grazie anche alla collaborazione con negozianti e Confcom-

mercio nei tradizionali appuntamenti, come quello di Natale con la pista di pattinaggio, i Mercoledì by night e lo street food per riportare in centro gli arzignanensi. Ma abbiamo anche fatto compiere passi avanti a progetti importanti come il bando per la progettazione della bretella Arzignano-Chiampo.

Poi è arrivato il coronavirus...

Si è ha assorbito gran parte delle nostre energie ma non abbiamo dimenticato le opere in essere. In questo periodo è in corso la posa del manto in sintetico del nuovo campo da calcio-rugby, l'impianto di illuminazione è già stato predisposto. Anche il Parco Bedeschi è ormai a buon punto e sarà pronto per luglio-agosto.

Altre novità per l'estate?

A luglio è partita la raccolta porta a porta del vetro che consentirà di eliminare le attuali campane con conseguente miglioramento del problema abbandono rifiuti.

Il primo anno ha registrato anche uno scossone all'interno della maggioranza, con la richiesta di espulsione da parte della Lega dal gruppo consiliare di Daniele Beschin dopo il polverone mediatico per alcuni post sulla "italianità" della modella italiana di origini senegalesi Maty Fall Diba di Chiampo, poi passato di sua iniziativa al gruppo misto. Un errore averlo candidato?

«Aveva condiviso il nostro progetto per la città, sposando le linee guida del nostro programma elettorale. Sono dispiaciuta per quanto accaduto. Ovvio che i rapporti tra Beschin e la Lega non sono più quelli di prima. Personalmente il mio rapporto con lui non è cambiato: ha votato il programma in Consiglio diventando di fatto parte della maggioranza. E anche quan-

do è passato al gruppo misto ha confermato che sosterrà il programma. Per me è quello che conta. Spero che certe situazioni non si ripetano.

E guardando al futuro?

Con l'approvazione dell'applicazione dell'avanzo di bilancio, così come stabilito in consiglio comunale, abbiamo destinato 150 mila euro a incarichi di progettazione. Avere un progetto in mano è fondamentale perché permette di andare alla ricerca di finanziamenti, dalla Provincia alla Regione, da Roma a Bruxelles.

Tra gli obiettivi primari?

Una sala civica da 300 posti, da dislocare in centro: siamo alla ricerca di uno spazio. Sul fronte viabilità c'è da realizzare le rotatorie del Costo ne di Restena. Poi, investire ancora nello sport, riconvertendo in sintetico campi già in essere e magari realizzandone anche un nuovo impianto.

I rapporti con i Comuni vicini sembrano privilegiare Chiampo. È così?

Stiamo condividendo il progetto della bretella, per alleggerire il traffico sulla Provinciale. È fondamentale.

Mentre con Montecchio non sembrano esserci stati rapporti idilliaci. Vedi la questione smaltimento fanghi...

Una questione su cui poi è stato trovato l'accordo. La collaborazione prosegue su altri fronti: insieme siamo coinvolti nella realizzazione del nuovo ospedale. E in questo periodo di emergenza Covid-19 ci siamo confrontati molto.

Sul tavolo c'è anche la Pedemontana...

È vero che riguarda Montecchio, ma la Superstrada interesserà di riflesso anche la viabilità di Arzignano. Come del resto il nuovo casello autostradale.

Le opposizioni

«Collaborare sulla scuola e sul turismo»

Le opposizioni indicano le sinergie che si dovrebbero mettere in campo con Montecchio. «Storicamente il Guà non è solo un confine fisico tra le due città - spiegano - Le dimensioni simili, la contrapposizione tra ditte meccaniche storiche, come ad esempio Pellizzari e Ceccato, e altri fattori hanno sempre alimentato una sorta di rivalità. Tuttavia una seria collaborazione con la città dei castelli può rivelarsi strategica. Il primo obiettivo congiunto potrebbe essere quello viario con il completamento dei previsti percorsi ciclabili. Altro fattore potrebbe cercarsi nell'istruzione. Infatti Arzignano, con tradizione liceale, e Montecchio, con tradizione tecnico professionale, potrebbero lavorare per creare nuovi indirizzi di scuole superiori congiunti fine di attrarre studenti anche al di fuori dei rispettivi itinerari». Infine le due città hanno in comune la presenza dei castelli: «Si potrebbero prevedere percorsi turistici unici e usando come "unione" il ponte romano tra Tezze e Canove». **G.Z.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Alessia Bevilacqua eletta sindaco di Arzignano il 27 maggio 2019

IL DIBATTITO. Confindustria: «Valutazione completa a Spv in funzione»

«Pedemontana, dai disagi di oggi ai vantaggi vicini»

Marangoni: «Una rivoluzione che porterà benefici»

Visentin: «Per risolvere le criticità quotidiane a Rosà soluzione a lungo termine anche sull'asse nord-sud»

Alessandro Comin

Superstrada Pedemontana: la forbice tra i disagi dell'oggi e i vantaggi del futuro si è aperta bruscamente nel Bassanese, soprattutto nello snodo di Rosà, ma la fiducia nell'opera quando sarà a pieno regime è immutata. È questa la valutazione di Confindustria dopo il summit tra la Regione e i sindaci tenutosi lunedì scorso a Bassano. Secondo il vicepresidente di Confindustria Vicenza, con delega alle infrastrutture, Gaetano Marangoni, «è legittimo prestare attenzione a cosa accadrà in autunno, ma una valutazione completa potrà essere fatta soltanto a Pedemontana in funzione. La viabilità della complanare che oggi sopporta l'intero traffico della zona non può essere l'assetto definitivo finché non sarà aperta la Spv: per questo anche la ripresa delle scuole sarà un test non risolutivo. Bisognerà poi distinguere tra l'apertura del tratto fino a Bassano, per il quale sembra questione di pochi mesi, e quella del tratto successivo. Quello che è certo

è che Bassano diventerà raggiungibile con facilità da tutto il Veneto: una rivoluzione che porterà enormi benefici e che tutti i settori della società dovranno essere pronti a far fruttare».

Anche il presidente del Raggruppamento Bassano, Andrea Visentin, invita a distinguere tra presente e futuro, senza sottovalutare i disagi attuali: «Se la Pedemontana - spiega - sgraverà parte del traffico est-ovest, ne riverterà molto di più sull'asse nord-sud. Asse questo che già oggi sta soffrendo molto». Visentin parla sulla base della sua esperienza personale, in quanto la sua azienda si trova proprio a Rosà. «Passando con la mia auto quotidianamente osservo criticità. È comunque positivo che la Regione sia venuta nel nostro territorio per riprendere un dialogo. Come in tutti gli investimenti a medio-lungo termine, ci sono difficoltà iniziali da affrontare: ma basta pensare ai benefici che deriveranno dalla conclusione dell'infrastruttura per farci resistere e superare i disagi contingenti. Detto questo, la questione deve essere affrontata avendo una visione da

Trento a Padova e da Vicenza a Montebelluna». «Confindustria - ricorda il presidente del Raggruppamento - si è attivata da ormai più di cinque anni per proporre soluzioni a lungo termine. Abbiamo parlato con tutti i sindaci e alcuni di loro hanno anteposto localismi e logiche di consenso popolare a una visione di lungo termine. Un'infrastruttura nord-sud è quanto mai necessaria per il bene di tutti, di ogni cittadino e del mondo delle imprese, dall'abbattimento dell'inquinamento alla riduzione dei tempi di percorrenza all'aumento del benessere. Siamo a disposizione per condividere i nostri studi con i tavoli tecnici. Il coronavirus ci ha insegnato l'importanza di non indugiare nel prendere decisioni. E prendiamo anche ciò che di buono ci sta offrendo il Governo, con l'avvertenza che occorre implementarlo: l'hashtag #italiaveloce mi sembra molto interessante ma non potrà realizzarsi se non si svilupperanno #regioniveloci e #infrastrutturaveloci. Sia di asfalto sia digitali». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Le rampe di accesso alla nuova rotatoria sulla complanare a Rosà

Chiarimento dell'Agenzia su fabbricati ristrutturati e trasferiti

Le imposte di registro, ipotecaria e catastale in misura fissa si applicano per il fabbricato ristrutturato. L'agevolazione fiscale nella misura fissa di 200 euro per ciascuna imposta riguarda i trasferimenti di «interi fabbricati» a favore di imprese di costruzione o di ristrutturazione immobiliare, acquistati entro il termine di 10 anni per almeno il 75% del volume del fabbricato stesso. Così le Entrate con due risposte a interpello.

Risposta all'interpello n. 203 - Ai sensi del dl 34/2019, c.d. decreto Crescita, le imposte di registro, ipotecaria e catastale sono dovute nella misura fissa di 200 euro ciascuna per l'acquisto di un «intero fabbricato», indipendentemente dalla natura dello stesso, effettuato entro il 31/12/2021 da imprese che svolgono attività di costruzione o ristrutturazione di edifici. Inoltre, per fruire del beneficio, il soggetto che acquista l'intero fabbricato, deve provvedere, entro dieci anni dalla data di acquisto alla demolizione e ricostruzione di un nuovo fabbricato anche con variazione volumetrica, ove consentito dalle normative urbanistiche ovvero, a eseguire interventi di manutenzione straordinaria, interventi di restauro e risanamento conservativo o interventi di ristrutturazione edilizia; all'alienazione delle unità immobiliari il cui volume complessivo superi il 75% del volume dell'intero fabbricato. Se non sono rispettate queste condizioni, le imposte di registro, ipotecaria e catastale sono dovute nella misura ordinaria con l'applicazione della sanzione del 30% delle stesse imposte. La norma, infatti, intende agevolare i trasferimenti di «interi fabbricati», a favore di imprese di costruzione o di ristrutturazione immobiliare.

Risposta all'interpello n. 204 - Per quanto riguarda gli immobili confluiti in un fondo immobiliare chiuso, su questi non si applica l'imposta di registro ed ipotecaria in misura fissa. Ai fini dell'applicabilità del beneficio fiscale agli atti di trasferimento d'immobili che confluiranno nel patrimonio del fondo immobiliare chiuso (Fia), il fondo comune d'investimento acquirente deve poter essere equiparato ai soggetti destinatari della norma agevolativa, ossia le imprese di costruzione o di ristrutturazione immobiliare. Tuttavia, secondo la Cassazione, in caso di acquisto nell'interesse del fondo l'immobile acquistato deve essere intestato alla società promotrice o di gestione la quale ne ha la titolarità formale ed è legittimata ad agire in giudizio per far accertare i diritti di pertinenza del patrimonio separato in cui il fondo si sostanzia. Di conseguenza il fondo immobiliare, configura un patrimonio separato della società di gestione del risparmio la quale, nello svolgimento dell'attività di valorizzazione del patrimonio immobiliare, non può, per divieto espresso, esercitare direttamente l'attività di costruzione di beni immobili. Dunque, il beneficio fiscale dell'imposta di registro, ipotecaria e catastale nella misura fissa di 200 euro non può trovare applicazione.

Giulia Provino

— © Riproduzione riservata — ■



IL PREMIER A VENEZIA

Cerimonia per il Mose in laguna arrivano Conte e De Micheli

Davanti al premier test di innalzamento delle 78 paratoie
Il commissario Spitz però frena: «L'opera non è finita»

VENEZIA

Cerimonia d'altri tempi. Con l'Esercito schierato e le riprese tivù nel cantiere in esclusiva a Palazzo Chigi. I ministri e il presidente del Consiglio che vedranno dall'alto i lavori della grande opera, i filmati tipo «Istituto Luce». Se non fosse per le restrizioni dovute al Covid, sembrerebbe di essere tornati indietro negli anni. Inaugurazioni e tagli di nastri, televisioni. Stavolta si festeggia il primo test che vedrà sollevate, tutte insieme, le 78 paratoie del Mose nelle tre bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia. Cerimonia in grande stile per la prima volta nell'isola artificiale costruita davanti a Sant'Erasmo. Oggi gli ultimi sopralluoghi e i ritocchi al cerimoniale.

Lo sbarco del premier Giuseppe Conte e del ministro Paola De Micheli è previsto domani per le 9.40. La cerimonia di «inaugurazione dell'innalzamento delle paratoie» prevede prima i discorsi delle autorità. Poi la benedizione, infine il sollevamento spettacolare. Ripreso dall'alto con i droni, da terra con le telecamere dell'Esercito e di palazzo Chigi. Ci saranno gli inviati delle tv, i giornali. «Il Mose non è finito», frenano la commissaria Elisabetta Spitz e il provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone.

Allora perché questa inaugurazione? Nelle ultime prove il Mose ha confermato di

avere ancora bisogno di cure e correzioni. Sei barriere non sono tornate nei loro alloggiamenti a Treporti. Il sollevamento è andato bene, la discesa sul fondo meno. Colpa della sabbia, che si accumula negli anfratti dei cassoni, sul fondale lagunare. Un sistema efficace per rimuoverla non è ancora stato pensato.

Succederà anche domani, con le autorità presenti? No in fase di sollevamento. Quasi sicuramente sì quando le paratoie dovranno rientrare nei loro alloggiamenti. Alla sabbia dell'altro giorno potrebbe aggiungersene altra. Anche per questo nel test straordinario di martedì i tecnici hanno preferito non alzare le paratoie verso Punta Sabbioni.

Oggi la commissaria Elisabetta Spitz vuole dimostrare di avere «accelerato» i lavori del Mose dopo l'Aqua Granda di novembre. Il governo vuole dire al mondo che per Venezia qualcosa si sta facendo. «Speriamo che funzioni», si è lasciato sfuggire il sindaco Luigi Brugnaro. Poco entusiasta della cerimonia anche il governatore del Veneto, il leghista Luca Zaia. Ma domattina ci sarà anche lui. Discorsi brevi da programma - dalle 10 alle 10.30 - poi la benedizione. Un quarto d'ora per incontrare le maestranze, un altro quarto d'ora per la stampa. Alle 11 il sollevamento, poi tutti a casa. —

A.V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Martedì le sei paratoie verso Punta Sabbioni non sono state alzate



Metà delle imprese senza lavoro entro 3 mesi L'edilizia affronta la crisi fra tante incertezze

Uno scenario incerto per le imprese del settore edile del Friuli Venezia Giulia e, in generale, del Nordest, che faticano ad individuare un orizzonte temporale che vada oltre i tre mesi. Diciamo che il settore, che alla fine del 2019 stava uscendo da una crisi decennale, ha subito una nuova batosta dall'emergenza coronavirus e dal conseguente lockdown, che ha fermato le attività. Gli effetti sono stati rilevati da un'indagine della Fondazione Think Tank Nord Est, che ha intervistato circa 150 imprese tra Veneto e Friuli Venezia Giulia. Da questa ricerca emerge che meno di una ditta su cinque (il 18% circa) prevede di non trovarsi in difficoltà tra fine di questo 2020 e l'inizio del 2021.

LA NUOVA CRISI

La crisi si preannuncia pesante, dunque, anche per il settore delle costruzioni: il 31% delle aziende si attende una riduzione del fatturato compresa tra il 21% e il 40%; il 17% si aspetta un calo superiore al 40%. Dati più o meno analoghi per quanto riguarda gli ordini, anche se la quota di chi teme un calo superiore al 40% aumenta fino al 22%.

I PROBLEMI

La crisi economica generale (imprese e famiglie) è il principale problema avvertito dalle aziende dell'edilizia (rilevato nel 76% dei casi), ma preoccupa anche la crisi del turismo, citata da circa una

ditta su tre (34%), che rischia di tradursi in un forte calo degli investimenti nei prossimi mesi. Le imprese temono poi il ritardo nei pagamenti (segnalato dal 32% degli intervistati), che complica ulteriormente i già gravi problemi di liquidità.

RIPARTENZA MA NON PER TUTTI

A oggi, per il 38% delle ditte interpellate non tutti i lavori sono ripartiti. La metà delle aziende opera su un orizzonte temporale che non supera i tre mesi: il 18% ha commesse per due mesi, mentre il 14% solamente per un mese. Si preannunciano dunque mesi difficili per l'edilizia: il 37% ritiene che le criticità cominceranno tra settembre e ottobre, il 50% teme soprattutto i mesi di novembre e dicembre. In queste valutazioni pesano le scadenze fiscali, una stagione turistica decisamente sottotono, ma anche il possibile ritorno del Covid-19.

I BONUS

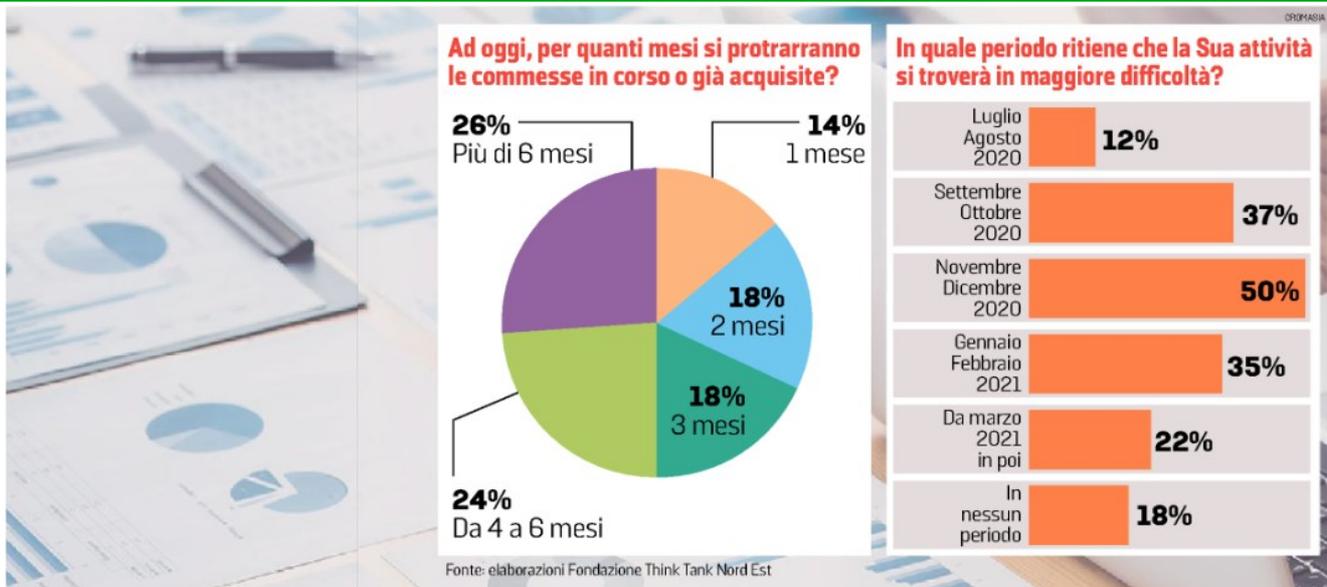
E' intuibile che sull'andamento del settore potrà incidere la politica nazionale con i vari bonus, da quello dedicato alle ristrutturazioni al bonus 110%, strumenti in grado di incentivare il mercato, soprattutto privato, ad investire nella riqualificazione e nella sicurezza antisismica delle abitazioni. Purché si acceleri, perché a oggi, in attesa della conversione in legge del decreto, l'interesse delle famiglie si è concretizzato in richieste di informazioni. E

null'altro. L'iter parlamentare dovrebbe concludersi entro metà luglio, pena la decadenza del decreto. Per cui occorrerà attendere per capire quali modifiche saranno apportate al testo originale. Poi sarà la volta dei decreti attuativi.

LE PROPOSTE

Su questi temi, ma soprattutto sulle proposte per aiutare il settore delle costruzioni a superare questa difficile situazione, la Fondazione Think Tank Nord Est ha organizzato un incontro con circa 80 imprese ed operatori locali, svoltosi ieri al Savoy Beach Hotel & Thermal Spa di Bibione. «Oggi le imprese chiedono solo di poter lavorare, ma spesso trovano un muro invalicabile nei Comuni che rallentano o bloccano le pratiche edilizie - spiega Antonio Ferrarelli, presidente della Fondazione Think Tank Nord Est - mettendo un freno alla possibile ripartenza delle attività economiche. Nei prossimi mesi i Comuni registreranno un aumento delle pratiche dovuto all'ecobonus 110%: se non risponderanno velocemente alle richieste, imprese e cittadini non riusciranno a sfruttare gli incentivi a disposizione. E al contempo perderemo l'opportunità di rilanciare l'economia. Chiediamo ai sindaci - conclude Ferrarelli - di affidare incarichi esterni per smaltire le pratiche arretrate superando l'emergenza e di concordare con gli altri enti un sistema digitale per consentire risposte in tempi brevi». —





ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Conte e De Micheli sbarcano in bacàn

Ultimi preparativi per la cerimonia di "inaugurazione". Numeri limitati, riprese nei cantieri in esclusiva a Palazzo Chigi

Cerimonia d'altri tempi sull'isola artificiale davanti a Sant'Erasmus

Alberto Vitucci

Cerimonia d'altri tempi. Con l'Esercito schierato, le riprese nel cantiere in esclusiva a Palazzo Chigi. I ministri e il presidente del Consiglio che vedranno dall'alto i lavori della grande opera, i filmati tipo "Istituto Luce".

Se non fosse per le restrizioni dovute al Covid, sembrerebbe di essere tornati indietro negli anni. Inaugurazioni e tagli di nastri, televisioni, riflettori. Stavolta si festeggia il primo test che vedrà sollevate, tutte insieme, le 78 paratoie del Mose nelle tre bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia.

Cerimonia in grande stile per la prima volta nell'isola artificiale costruita davanti a Sant'Erasmus. Oggi gli ultimi sopralluoghi e i ritocchi al cerimoniale. Lo sbarco del premier Giuseppe Conte e del ministro Paola De Micheli è previsto per le 9,40. La cerimonia di "inaugurazione dell'innalzamento delle paratoie" prevede prima i discorsi delle autorità. Poi la benedizione, infine il sollevamento spettacolare. Ripreso dall'alto con i droni, da terra con le telecamere dell'Esercito e di Palazzo Chigi. Ci saranno gli invii delle tv, i giornali. «Il Mose non è finito», frenano la commissaria Elisabetta Spitz e il provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone.

Allora perché questa inaugurazione? Nelle ultime prove il Mose ha confermato di avere ancora bisogno di cure e correzioni. Sei barriere non sono tornate nei loro alloggiamenti a Treporti. Il sollevamento è andato bene, la discesa sul fondo meno. Colpa della sabbia, che si accumula negli anfratti dei cassoni, sul fondale lagunare. Un sistema efficace per rimuoverla

non è ancora stato pensato.

Succederà anche domani, con le autorità presenti? No in fase di sollevamento. Quasi sicuramente sì quando le paratoie dovranno rientrare nei loro alloggiamenti. Alla sabbia dell'altro giorno potrebbe aggiungersene altra. Anche per questo, nel test straordinario di martedì, i tecnici hanno preferito non alzare le paratoie verso Punta Sabbioni.

Oggi la commissaria Elisabetta Spitz vuole dimostrare di avere "accelerato" i lavori del Mose dopo l'"acqua grande" di novembre. Il governo vuole dire al mondo che per Venezia qualcosa si sta facendo. «Speriamo che funzioni», si è lasciato sfuggire il sindaco Luigi Brugnaro. Poco entusiasta della cerimonia anche il governatore del Veneto, il leghista Luca Zaia. Ma domattina ci sarà anche lui. Discorsi brevi da programma - dalle 10 alle 10,30 - poi la benedizione. Un quarto d'ora per incontrare le maestranze, un altro quarto d'ora per la stampa. Alle 11 il sollevamento, poi tutti a casa.

Polemiche sui costi della manifestazione (almeno 45 mila euro) e anche dei test supplementari (70 mila alla volta). Il Consorzio Venezia Nuova dei commissari è stato esautorato dall'organizzazione. Il commissario Giuseppe Fiengo ha annunciato che non ci sarà. Ieri ha fatto un sopralluogo al Lido e ha salutato gli operai, a cominciare dal direttore delle operazioni, l'ingegnere Davide Sernaglia, complimentandosi per il lavoro svolto in questi giorni.

Oggi intanto la commissaria Spitz ha annunciato un incontro con i sindacati confederali per affrontare il problema del pagamento degli stipendi del Consorzio. In vista anche della creazione dell'Agenzia che dovrebbe gestire il Mose dopo la fase di avviamento. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Codacons scrive al sindaco «Tavolo tecnico sul Mose»

«Il Mose non può essere affare dello Stato. Interessa la comunità veneziana, e il sindaco deve intervenire su questo». Il Codacons, associazione di Tutela dei consumatori italiani, ha inviato ieri una diffida a Comune, Regione, ministero delle Infrastrutture e Anac. E una nuova richiesta di accesso agli atti.

«Vogliamo siano resi noti i dati delle ultime sperimentazioni», scrivono nell'atto il presidente nazionale Carlo Rienzi e gli avvocati Gino Giuliano e Giuseppe Ursini, «e che il Comune si faccia promotore di un tavolo tecnico per verificare il funzionamento della grande opera».

Il Codacons mette sotto tiro la cerimonia in programma venerdì. «L'inaugurazione di un'opera che ancora non è collaudata», scrivono i suoi rappresentanti, «e che

ha molti problemi ancora non risolti». Il Codacons critica la risposta ricevuta dall'amministrazione comunale. «Abbiamo inviato la richiesta alla Direzione Ambiente», dicono, «ma ci hanno detto che non sono competenti in materia. Come è possibile che il Comune e quindi i cittadini veneziani sia lasciato fuori da queste verifiche?».

Il Codacons riprende anche le critiche avanzate negli anni dall'ingegnere Vincenzo Di Tella. «Vogliamo sapere», dicono, «i risultati delle prove e delle sperimentazioni fatte». Di Tella, esperto di progetti off shore, insieme ai colleghi Paolo Vielmo e Gaetano Sebastiani, critica da anni l'impianto del progetto ideato dal Consorzio Venezia Nuova e dalla Technital. «I meccanismi sott'acqua sono soggetti a

corrosione», dice. Ma la critica principale riguarda i rischi di risonanza, già segnalati dal professor Chang Mei alla fine degli anni Novanta. E ribaditi nello studio firmato dalla società di ingegneria francese Principia, richiesta di un parere nel 2006 dall'amministrazione Cacciari. «In condizioni di mare particolarmente agitato e vento forte», scrivevano gli ingegneri di Principia, «c'è la possibilità di una risonanza subarmonica delle paratoie della barriera. Con il rischio evidente di comportamenti anomali». Insomma, in condizioni avverse il Mose potrebbe dare qualche sorpresa. «Il Provveditorato ha smentito», dice Di Tella, «ma non ci hanno mai mostrato i risultati dello studio che è stato commissionato qualche anno fa alle Università di Padova e Cassino». —

A.V.

IL CANTIERE

Control room nell'isola

Il commissario Giuseppe Fienigo (di spalle) ieri in vista alla Control Room del Lido, da dove si aziona il sollevamento delle paratoie. Qui sopra, l'ingegnere Davide Sernaglia, che coordina le operazioni di sollevamento con una squadra di esperti.





ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Corteo acqueo di protesta «Progetto inutile e obsoleto»

Il tam tam si è diffuso nelle ultime ore. Via web, con il passa parola e le mail. «All'inaugurazione del Mose ci saremo anche noi, i Veneziani. Non c'è alcun motivo per festeggiare il Mose. Un progetto inutile, obsoleto e dannoso. Andiamo tutti insieme a ricordarlo al governo».

Le associazioni "No Mose" e "Ambiente Venezia" preparano lo sbarco sull'isola delle autorità per rovinare la festa. Da decenni si battono contro la grande opera. Adesso hanno deciso di esserci. Ricordano le battaglie passate. La "tregua" dopo l'inchiesta del 2014 su tangenti e malaffare, che aveva portato in carcere 43 persone. Denunce e dossier inviati alla magistratura e alla Corte dei Conti.

«Sono stati spesi finora quasi 6 miliardi di euro», dicono, «per la manutenzione saranno necessari almeno 100 milioni di euro. Ma un miliardo e mezzo è finito in sprechi e tangenti. Uno scandalo infinito che adesso si vuole rimuovere. Recuperan-

do in tutta fretta un progetto obsoleto». «Nei prossimi decenni», scrivono i rappresentanti delle associazioni, «il livello del mare aumenterà. Molto più di quanto era stato previsto negli studi minimalisti del Mose. Dunque le barriere anche se dovessero funzionare, dovrebbero essere chiuse un giorno sì e un giorno no, decretando la morte della laguna». «Ci saremo», annunciano, «per rappresentare la città che in questi anni è stata soltanto penalizzata dal Mose e dalle ingenti risorse sottratte alla sua manutenzione e ai restauri e finite nel buco nero della grande opera. Il Mose non è mai stata la soluzione ma il problema».

Ecco allora la mobilitazione. Barche di ogni tipo si daranno appuntamento in Bacino San Marco intorno alle 9. Bandiere e striscioni e rotta verso l'isola artificiale del Mose in bocca di porto di Lido. Sbarco difficile, visto il grande spiegamento di forze annunciato. —

A.V.



Una manifestazione contro il Mose



CAMPAGNA LUPIA

Romea, ponte chiuso per lavori sull'asfalto

CAMPAGNA LUPIA

Ponte sulla Romea chiuso per lavori a Lughetto di Campagna Lupia fino a tutta la giornata di domani. La Città Metropolitana di Venezia infatti ha avviato con l'inizio della settimana i lavori di sistemazione della pavimentazione stradale della provinciale 18, interventi nel tratto compreso tra il ponte sul canale Taglio Nuovissimo, e l'intersezione con la comunale via Marzabotto nella frazione di Lughetto. Per l'esecuzione dei lavori è stata sospesa la circolazione stradale con dirottamento del traffico nel seguente itinerario per entrambi i sensi di marcia: via Marzabotto – provinciale 16 “Campagna Lupia – Lugo”. I lavori, salvo condizioni meteo avverse, termineranno domani. Il costo dell'intervento è di circa 50 mila euro. —

A.AB.



GENOVA

**Autostrade, bocciatura
della Consulta sul ponte**

PAGINE 2 E 3

Ponte di Genova, la Consulta ha deciso «Legittimo estromettere Autostrade»

Verdetto sulla ricostruzione. De Micheli ai Benetton: concessione revocata se non saranno rispettate le regole. Oggi l'incontro

Roberto Sculli / GENOVA

Per certi versi inaspettata ma cristallina: considerata l'eccezionale gravità della situazione, il decreto Genova, che esclude per legge Autostrade dai lavori di ricostruzione del ponte sul Polcevera, non ha violato la Costituzione. Lo ha deciso la Consulta, che ieri ha giudicato infondate le eccezioni presentate dal Tar Liguria, che a fine anno scorso aveva esaminato il ricorso presentato da Autostrade per l'Italia, rimandando gli atti a Roma.

La sentenza è una sorta di detonatore, che pur formalmente scollegato, rafforza il governo e può cambiare gli equilibri della faticosa battaglia per la sbandierata revoca della concessione dei 3 mila chilometri di rete affidata ad Aspi. Negli stessi minuti, infatti, dopo le dichiarazioni di guerra degli esponenti della maggioranza, riecheggia l'intera giornata, Autostrade è stata convocata al Mit: la riunione in programma per oggi alle 16 assomiglia a un ultimatum, dopo l'annuncio di voler chiudere il dossier, infine, nella riunione del Consiglio dei ministri in programma domani.

Qualche ora prima, era stata la notizia della lettera firmata dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, indirizzata al commissario per la ricostruzione Marco Bucci, a scatenare un vespaio. La comunicazione, con cui si invita a prendere contatto con Autostrade, concessionario delle tratte connesse a est e a ovest del nuovo ponte – la cui costruzione è in dirittura di arrivo – è stata sufficiente per

rianimare la battaglia della revoca, rimasta sopita nei mesi di emergenza sanitaria. La maggioranza giallorossa ha apparentemente trovato una sintesi. Non solo: perfino l'assegnazione del ponte ad Autostrade, un passo quasi obbligato, qui e oggi, per evitare rinvii dell'apertura alla circolazione, è finita in discussione. Tanto che negli uffici ministeriali si accarezza l'idea di intervenire sul decreto Genova, che nel settembre del 2018 ha istituito il commissario, integrandone l'articolo 1 e affidando così alla medesima struttura anche la gestione della nuova infrastruttura. Ipotesi – caldeggiata soprattutto dall'anima 5 Stelle – che tuttavia tecnicamente è tutta da costruire. E rischia di essere incompatibile con la data indicata per l'apertura al traffico, nei primi giorni di agosto.

Era in ogni caso del tutto prevedibile che il destino del nuovo viadotto disegnato da Renzo Piano, l'erede del Morandi, viadotto crollato il 14 agosto del 2018 provocando 43 morti, si incrociasse ancora una volta col futuro della convenzione che affidò ad Aspi metà della rete autostradale italiana. Non solo perché quella che tecnicamente si chiama "procedura di contestazione di grave inadempimento" ha presto spunto proprio da quegli eventi.

Avvicinandosi all'inaugurazione si è posto sempre più pressante il tema del passaggio di consegne. Lo ha fatto apertamente per primo il sindaco e commissario Marco Bucci, preoccupato che

gli sforzi per contenere i tempi di costruzione si scontrassero con un ostacolo burocratico. Ed è a lui che il ministro, nella lettera firmata inviata lunedì, ha risposto, indicando il percorso. Un procedimento particolare, che assegna proprio all'ufficio del commissario la potestà di effettuare tutti gli adempimenti tecnici, compresi quelli, come la verifica di agibilità, che normalmente sarebbero in capo al concessionario.

Questo passaggio amministrativo, eppure di altissimo valore simbolico, ha rianimato uno dei totem del Governo a trazione pentastellata. Anche a dispetto della sentenza di ieri della Consulta, però, la strada per azzerare il rapporto dello Stato con Aspi è tutt'altro che spianata. La convenzione resta estremamente tutelante per il concessionario e, oggi, i vertici di Mit, Presidenza del consiglio dei ministri e Autostrade si confronteranno in primo luogo sull'ipotesi di transazione presentata da Autostrade il 10 giugno, inoltrata dopo che le precedenti erano state giudicate insufficienti dal Governo. Sul tavolo finiranno altre contestazioni, come le nuove indagini delle Procure di Genova e Avellino. Autostrade potrebbe fare una nuova offerta. Poi, arriverà l'ora delle decisioni. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE TAPPE

**La sentenza**

«Non fu illegittimo estromettere Autostrade dalla ricostruzione, come anche le imprese collegate ad Aspi»

**La decisione**

«La decisione del legislatore di non affidare ad Autostrade la ricostruzione del Ponte è stata determinata dalla eccezionale gravità della situazione»

**La precauzione**

La grave situazione «ha indotto il legislatore, in via precauzionale, a non affidare i lavori alla società incaricata della manutenzione del Ponte stesso». La sentenza emessa dai giudici della Consulta sarà depositata nelle prossime settimane



Una veduta del nuovo ponte di Genova quasi pronto per l'inaugurazione: gli operai hanno steso il manto di asfalto. Sotto Di Maio e Toninelli

Una fonte Pd descrive l'impasse: «Rischiamo di risarcire 20 miliardi Oppure di farci dire che stiamo facendo un regalo ai Benetton»

Nell'esecutivo scoppia il caos Di Maio: «Serve nuovo gestore»

IL RETROSCENA

Alessandro Barbera

I Cinque Stelle contro il Pd e Conte. Il Pd contro i Cinque Stelle e la ministra dei Trasporti De Micheli. Il premier Conte contro la De Micheli e il collega del Tesoro Gualtieri. A due anni dal crollo di Ponte Morandi, ricostruito e quasi pronto per l'inaugurazione, la politica è al giorno uno. Non sono bastati due anni di trattative, veline, minacce e carte legali per risolvere in un senso o nell'altro il rapporto fra il concessionario pubblico e Autostrade per l'Italia. Tutti, chi più chi meno, speravano che la decisione della Corte costituzionale desse alla politica un alibi per decidere, in un senso o nell'altro. Da ieri i Cinque Stelle hanno una freccia in più all'arco della revoca. «Grazie a Danilo Toninelli, aveva ragione lui, adesso pensiamo a fare giustizia per le famiglie delle 43 vittime», dice Luigi Di Maio, sempre convinto della necessità della revoca. Peccato che la pronuncia nulla abbia a che spartire con la percorribilità o meno della revoca stessa. Nessuno vuole assumersi la responsabilità di una decisione che – qualunque sarà – avrà un costo politico molto alto. Sotto la garanzia dell'anonimo

una fonte di governo Pd spiega chiaramente ciò che Conte ammette fra le righe: «Se decidessimo per la revoca, rischiamo una richiesta di risarcimento da 20 miliardi e la faccia con gli investitori internazionali. Se confermiamo la concessione senza ottenere una penalizzazione dei Benetton, qualcuno dirà che gli abbiamo fatto un regalo». Si scrive «qualcuno», si legge Cinque Stelle, che sulla pelle dei 43 morti di Genova hanno edificato il castello di accuse contro Autostrade. Il leader pro tempore Vito Crimi avanza lancia in resta: «La strada è quella giusta. Ora c'è da combattere la battaglia più importante».

Col passare dei giorni il gioco delle ombre si sta trasformando in gioco del cerino. Conte fa filtrare l'irritazione contro la De Micheli e Gualtieri, rei di aver preso tempo per dare un vantaggio ai Benetton. La De Micheli a sua volta lamenta il disappunto per la decisione di Conte di avocare a sé la decisione politica in nome della collegialità, fino al punto di chiedere (e ottenere) l'intervento pubblico del segretario Pd Nicola Zingaretti. Eppure una decisione – qualunque essa sia – urge: in attesa di definire le querelle con i Benetton, chi si occupa di gestire il ponte? Con tempismo sfortunato la De Micheli ha

scritto ad Autostrade per ribadire che – fino a prova contraria – l'onere sarebbe il suo. Il numero due delle Infrastrutture (M5S) Giancarlo Cancellieri difende la De Micheli dicendo che la lettera era «temporaneamente» l'unica soluzione. Il collega (Pd) Francesco Boccia la giudica «una scelta improvida», perché presa a ridosso di una pronuncia (quella della Corte) che dà ragione a chi aveva voluto l'esclusione di Autostrade dalla ricostruzione (ma non dai relativi costi). Eppure la lettera fuori tempo massimo dipende anche dalla mancata disponibilità di Anas a gestire il solo ponte, poco più di un chilometro che inizia e finisce nella concessione di Autostrade.

In un crescendo kafkiano ora dal governo trapela un'altra soluzione: ampliare i poteri del commissario affidandogli la gestione temporanea del Morandi. Peccato che il commissario (il sindaco di Genova Marco Bucci) dopo aver gestito un cantiere in deroga a tutte le norme possibili sugli appalti, non abbia alcuna voglia di caricarsi di questo ulteriore onere. «Ho bisogno di sapere a chi dare le chiavi del ponte», dice. La riapertura è prevista per il 1° agosto. Se per allora ci sarà anche la soluzione al caso Autostrade nessuno è in grado di scommetterlo. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





I FAMILIARI DELLE VITTIME

«Offensivo dare l'opera a chi l'ha mal gestita»

GENOVA

«Capiamo che la scelta di affidare ad Autostrade il nuovo ponte di Genova, tecnicamente, sia oggi l'unica possibile, ma ci aspettiamo che sia una soluzione temporanea in attesa della revoca complessiva delle concessioni. E abbiamo chiesto al sindaco Bucci, di non invitare i vertici di Autostrade all'inaugurazione anche se noi non ci saremo».

Con grande fermezza e senza lasciarsi tentare dalla retorica del dolore, Egle Possetti, presidente e portavoce del comitato delle vittime di Ponte Morandi, commenta così la decisione presa dalla ministra alle Infrastrutture, Paola De Micheli, lunedì scorso. Questa la posizione ufficiale del comitato, ma la reazione emotiva è un'altra partita. «Ci ha fatto male anche se capiamo che il ponte debba riaprire: la cosa però non ci riguarda – dice Possetti – Chi ci interessava è rimasto lì sotto».

«Sono arrabbiatissima, mi aspettavo che alla fine non sarebbe cambiato ma non pensavo così spudoratamente – esordisce Paola Vicini che sotto al ponte ha perso il figlio Mirko – trovo offensivo che si debba ridare il ponte a un soggetto che non è stato in grado di gestirlo. E a noi, oltre al dolore che ci assale ogni giorno, resta una grande rabbia per la giustizia mancata». «Per me e mia madre è come vivere un incubo – dice Emmanuel Diaz che sotto il Morandi ha perso il fratello maggiore Henry – questa decisione è una vergogna che conferma la debolezza di questo governo e di quello precedente». —

FRA.FOR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il sindaco e commissario: «Il ponte è pronto, a tempo di record
Lo abbiamo realizzato nel miglior modo possibile e senza illegalità»

Bucci: «Tenerli fuori? Le alternative c'erano»

Arrivare alla revoca?
Dipenderà dalle decisioni che prenderà il governo
Il passo tocca a loro, non a noi

L'INTERVISTA/1

Marco Menduni / GENOVA

La decisione della Consulta arriva alle otto di sera: non è stato illegittimo escludere Autostrade dalla ricostruzione del ponte di Genova. Subito la reazione del sindaco-commissario Marco Bucci: «È la conferma che quell'impostazione era corretta. Ora siamo ancora più determinati a fare in fretta per restituire alla città e a tutta l'Italia il viadotto sul Polcevera. È una decisione che ci conforta».

Indirettamente è anche la conferma della bontà del "modello Genova" applicato alle grandi opere.

«Il modello Genova funziona. E non c'è solo la circostanza che il ponte sia già pronto, a tempo di record. Ma anche il fatto che sia stato realizzato tutto nel miglior modo possibile, con aziende che rappresentano l'eccellenza italiana. E senza spazio all'illegalità: abbiamo scoperto due tentativi di infiltrazione che con i controlli tradizionali non avrebbe mai individuato nessuno».

Il ponte di Renzo Piano è ormai quasi concluso.

«Le previsioni saranno rispettate. È appena stato steso il primo strato di asfalto, il nuovo ponte sarà pronto il 29 luglio».

L'inaugurazione subito dopo?

«Le date previste sono il primo agosto. Oppure l'8. Dipende da quali saranno le procedure da affrontare, perché c'è la novità della decisione del ministero. Questioni amministrative, non tecniche».

La novità è rappresentata dalla lettera del ministro De Micheli che ha indicato la soluzione a un dilemma fino a oggi irrisolto: la gestione andrà affidata ad Autostrade.

«La lettera del ministro dice che la struttura commissariale dove realizzare tutti i collaudi. Poi ci sarà un veloce accordo di programma tra commissario, ministero e concessionario. Infine la consegna a quest'ultimo».

Cioè Autostrade per l'Italia.

«Se all'epoca sarà ancora il concessionario, sì».

Possono cambiare le cose in tre settimane? Lei ipotizza che in tempi così brevi possa arrivare a una revoca della concessione dopo uno stallo che dura da quasi due anni?

«Questo dipenderà dalle decisioni del governo, anche dopo l'indicazione della Corte Costituzionale. Tocca a loro. Noi consegneremo il ponte a chi deterrà la concessione alla fine del lavoro».

Lei è il commissario per la ricostruzione, ma anche il sindaco di una comunità colpita in maniera violentissima dalla tragedia del 14 agosto di due anni fa. Si poteva individuare una soluzione diversa da Autostrade?

«Io, al ponte, ho lavorato da tecnico. Questa non è una scelta che spettava a me. Chiedetelo a loro, al governo, perché hanno voluto così. È una loro

decisione».

Si era ipotizzato che lei stesso con la sua struttura potesse gestire, provvisoriamente, il nuovo viadotto. Oppure Anas.

«Potevano esserci delle alternative? Può darsi. Ma questa è una scelta in mano al ministro e all'esecutivo. Hanno deciso così. Io, svolto il mio lavoro, farò come hanno indicato».

Nel frattempo tutta la regione continua a essere paralizzato da code infinite. Il programma di controlli di Autostrade alle gallerie ha mandato in tilt i collegamenti.

«Un problema enorme. Io sono anche presidente di Anci Liguria, sto raccogliendo l'allarme di tutti i Comuni. Abbia chiesto che, da domani, siano garantite almeno due corsie in ogni senso di marcia ovunque, dalle 6 alle 22. C'è un impegno di Autostrade, vogliamo sia mantenuto. Ne va della nostra economia, dei traffici portuali, del turismo».

Nel frattempo sono già stati accumulate decine di milioni di danni. Saranno risarciti?

«Saranno gli avvocati a dircelo. Il sistema dei trasporti è rimasto bloccato e io credo che i danni subiti da tutti debbano essere ristorati. Anche perché siano stati colpiti quando cercavamo di risolverci dopo l'emergenza Covid». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MARCO BUCCI
SINDACO
DI GENOVA



Roberto Tomasi, ad di Aspi: «Senza di noi conseguenze devastanti»
L'obiettivo: «È priorità trasformare subito in cantieri 7 miliardi di euro»

«Dal crollo del 2018 l'azienda è cambiata»

Nel 2020 è stata raddoppiata la spesa per le manutenzioni. Abbiamo rinnovato i manager e fatto oltre 1000 assunzioni

L'INTERVISTA/2

GENOVA

La sentenza della Corte costituzionale è un fulmine che si abbatte al termine di una giornata più che convulsa, qualche minuto prima che l'amministratore delegato Roberto Tomasi riceva anche la convocazione del governo per discutere, ancora una volta, della revoca della concessione. «Valuteremo le motivazioni quando potremo leggerle. Posso però dire che abbiamo fatto ricorso non perché avessimo intenzione di bloccare i lavori o di non riconoscere gli importi della ricostruzione. Anzi, la nostra proposta per definire il procedimento di contestazione con il Mit ha integrato le risorse per la ricostruzione portandole da 600 a 700 milioni. Abbiamo supportato la ricostruzione: tutte le fatture sono state pagate entro 5 giorni dalla richiesta del commissario. Volevamo che fosse riconosciuto il nostro diritto di concessionario che si è comunque concretizzato con la riconsegna del ponte da parte del Mit, indipendentemente dall'esito del giudizio».

Il governo ha ribadito di voler procedere con la revoca della concessione e oggi ci sarà un incontro, probabilmente decisivo.

«Il confronto avuto in questi mesi credo che confermi la volontà delle parti di trovare una soluzione, nel più ampio interesse del Paese. Lo dimostrano le ipotesi di transazione e non da ultimo quelle emerse dal confronto con il ministero del 6 aprile, che abbiamo ulteriormente affinato con l'ultima proposta del 10 giugno».

Il governo ha parlato di impegni per un importo di 2,9 miliardi. Siete disponibili a fare ulteriori sforzi?

«Nella proposta del 10 giugno sono stati individuati ulteriori fondi, a totale carico della società, e fondi aggiuntivi per la manutenzione. In linea con le proposte avanzate e le esigenze rappresentate nel corso dei confronti abbiamo aperto un tavolo tecnico col ministero delle Finanze, per ragionare sulla revisione tariffaria basata sul modello dall'Autorità di regolazione dei trasporti».

Il ministro dei Trasporti ha scritto al commissario Bucci, invitandolo a prendere contatto con la società in vista del passaggio di consegne del nuovo ponte. Ci sono stati sviluppi?

«I contatti con la struttura commissariale sono stati continui, e abbiamo sempre informato il Ministero dei passi fatti. La decisione del Ministero non possiamo che leggerla come la naturale conseguenza di uno stato di diritto, tenendo conto che riguarda una infrastruttura ricostruita con fondi della società e che l'opera è pienamente interconnessa con la nostra rete».

Il Morandi era gestito da Autostrade ed è crollato.

«È una tragedia immane ed è interesse della società che ven-

gano individuate le cause e i responsabili. Ci ha spinto a cambiare profondamente e a mettere il meglio di noi stessi».

Cosa ha fatto Autostrade per tornare a essere un interlocutore credibile?

«Tutte le attività sono state improntate al massimo rigore, creando talvolta anche disagi agli utenti pur di intervenire con la massima efficienza, come sui ponti e viadotti. Ci siamo avvalsi di società esterne, i nostri nuovi metodi di controllo sono stati sempre condivisi con il Mit che poi li ha adottati a livello nazionale. Lo stesso vale per le gallerie: nessun altro in Italia applica il nostro livello di approfondimento. Nel 2020 è stata raddoppiata la spesa per le manutenzioni, abbiamo avviato un profondo piano di rinnovo dei manager e fatto oltre 1000 assunzioni».

Quali sarebbero per voi le conseguenze della revoca?

«Devastanti. Si disperderebbe un enorme patrimonio professionale e umano. La società è totalmente cambiata: abbiamo potenziato il piano di manutenzione e investimenti e continuato a gestire e ammodernare la rete. Nell'interesse del Paese credo sia prioritario oggi definire l'accordo col governo e trasformare subito in cantieri 7 miliardi di euro dei 14,5 già pianificati».

R. SCU.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ROBERTO TOMASI
AMMINISTRATORE DELEGATO
DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA



Il premier: se non presenterà un piano molto vantaggioso per lo Stato procederemo a cancellare la concessione

Conte: «Ci sono i presupposti per la revoca Autostrade faccia una proposta a breve»

È una decisione di tale importanza che porteremo in Cdm, va condivisa al di là dei due ministri competenti

La trattativa europea per fissare le regole del Recovery Fund va chiusa entro la fine del mese

Sul Mes la parola spetta al Parlamento. Dire ora se lo prendiamo o no è solo una questione ideologica

IL COLLOQUIO

Ilario Lombardo

INVIATO A MADRID

L' imbarazzo è evidente, da come abbassa lo sguardo, da come cerca le parole giuste per trattenerci e non dire quello che davvero pensa sull'infinita trattativa con Autostrade: «Sono d'accordo, si trascina da troppo tempo - risponde Giuseppe Conte - Ma la procedura di revoca è stata avviata e ci sono tutti i presupposti per realizzarla, perché gli inadempimenti sono oggettivi, molteplici e conclamati. Quindi o arriva una proposta della controparte che è particolarmente vantaggiosa per lo Stato oppure procediamo alla revoca, pur consapevoli che comporta insidie giuridiche». Quando? «Entro questo fine settimana».

Il presidente del Consiglio italiano parla dal piano terra dell'ambasciata italiana a Madrid. Dalla finestra entra il vento caldo, nervoso, che soffia su una città desertificata dal Covid 19. Conte ancora non sa che la giornata cominciata nel peggiore dei modi - con la notizia che la gestione del Ponte Morandi è stata affidata dal ministero dei Trasporti ad Autostrade per l'Italia - girerà al meglio appena uscirà la sentenza della Corte Costituzionale che stabilisce come legittima la decisione del governo di escludere Aspi dalla ricostruzione del ponte. «Ci con-

forta» commenta Conte. E però è indubbio che il risveglio sia stato faticoso. E' ovvio che il premier fosse informato della lettera del Mit. Ma glielo chiediamo comunque. «È una polemica che non ha senso, perché fino a quando non viene revocata la concessione è automatico l'affidamento del ponte ad Aspi».

Già durante la conferenza stampa alla Moncloa con il premier spagnolo Pedro Sanchez, Conte però era stato costretto a rispondere alla domanda se questa storia non sia una pessima figura per il governo che ancora non ha dato una risposta sulla trattativa: «Certo - ribadisce nel pomeriggio - è diventata una situazione paradossale e assurda. Ma diciamo allora che quella di oggi è l'occasione propizia per chiudere finalmente il dossier questo fine settimana». Fissa una data, dopo che tante altre volte era stata fissata. Risponde: «Posso dire come la penso? Le parole non bastano più...». È evidentemente infastidito il premier. Ma da chi? Il Pd che frena? I ministri, Roberto Gualtieri e Paola De Micheli, che gli avrebbero promesso un'altra imminente proposta di Autostrade? Per allontanare l'ombra di un rimpallo di responsabilità dice di aver «sollecitato più volte i ministri» e aggiunge: «Non mi occupo io di condurre le trattative... E' una decisione di tale importanza che la porteremo in Cdm, va condivisa al di là dei due ministri direttamente competenti».

Nella giornata di Conte a

Madrid, Sanchez lo porta anche a vedere Guernica, il quadro di Picasso che racconta il dolore di un'Europa straziata dal male del nazionalismo e della guerra. Sanchez chiede all'Unione di dimostrare ancora una volta di essere la risposta più alta alle sofferenze scatenate dal virus, sanitarie ed economiche. Durante il loro confronto i due leader affinano la strategia che li vedrà in giro per l'Europa nei prossimi giorni, prima del Consiglio europeo del 17-18 luglio. Sanchez e Conte sono uniti e decisi: l'accordo sul Recovery fund «va chiuso entro fine luglio». Il fattore tempo è cruciale e il premier italiano spiega perché: «La proposta della Commissione Ue è stata elaborata con grande equilibrio e ragionevolezza. Andarla a smontare vorrebbe dire aprire un vaso di Pandora senza la prospettiva concreta di terminare questo negoziato». «Potrebbe bloccarsi del tutto il percorso. Il rischio, anche di distruggere il mercato unico, è tale che tutti i leader conoscono le conseguenze se la proposta viene messa in discussione nelle sue caratteristiche essenziali, che sono l'ammontare, la combinazione tra prestiti e sussidi e la necessità di mettere al più presto a disposizione i fondi».

Su Angela Merkel che potrebbe abbassare la linea di compromesso a 500 miliardi non si scompone: «Confido nel suo coraggio. Ho l'ottimismo della ragione». Né intende minacciare ora veti sul bilancio europeo plu-



riennale, per dissuadere i falchi del Nord, i duri che si oppongono alle concessioni finanziarie, come l'olandese Mark Rutte che incontrerà domani. Neanche a Madrid, però, Conte può sfuggire alle domande sul Mes. Sanchez sceglie la via più diplomatica per rispondere sull'ipotesi che Spagna e Italia possano chiedere assieme l'accesso al fondo salva-Stati. Auspica di «non usarlo, perché vorrebbe dire che la pandemia è sotto controllo» ma, allo stesso tempo dice che «non bisogna vergognarsi ad attivarlo». Mentre per Conte resta un discorso da affrontare ottenuto il Recovery fund, «in maniera trasparente, in Parlamento» con un approccio diverso, più freddo: «Dire ora "prendiamo o non prendiamo il Mes" credo sia solo ideologico».

Infine, in coda, prima di andare via, due domande. Una sul centrodestra che accusa di ritardi Palazzo Chigi nel formulare un invito: «Fossi un loro elettore pretenderei che il mio capo politico si presentasse. Faccio un ultimo appello: è il presidente del Consiglio non un capopartito che vi invita al confronto». L'altra domanda è sulla visita di Davide Casaleggio che ha fatto infuriare pezzi della maggioranza, anche nei 5 Stelle: «A che titolo è venuto? A titolo di Davide Casaleggio. Non gli ho chiesto io di incontrarci, non ne avvertivo la necessità. Era a Roma e ci teneva a illustrarmi il progetto del padre». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GIUSEPPE CONTE
PRESIDENTE
DEL CONSIGLIO

PREVISIONI

«Edilizia, il 30% delle imprese rischia di chiudere in tre mesi»

Ferrarelli, presidente di Think Tank Nord Est «Pratiche rallentate dai Comuni, vanno snellite»

BIBIONE

Un'azienda su due del comparto edilizio rischia di chiudere i battenti da qui ai prossimi tre mesi dopo la fase più acuta dell'emergenza Covid-19. La tragica previsione l'ha formulata, ieri pomeriggio a un convegno all'Hotel Savoy di Bibione, la Fondazione Think Tank Nord Est, che di recente ha promosso un'indagine intervistando 150 imprese tra il Veneto e il Friuli Venezia Giulia. Nel Veneto Orientale ci sono 80 imprese edilizie, e circa la metà, 40, possono "saltare". Sarebbe peggio del 2008. «Una crisi del genere sarebbe una catastrofe assoluta per entrambe le regioni – ammonisce Antonio Ferrarelli, presidente della Fondazione Think Tank Nord Est, nel punto stampa organizzato al Palazzo Vescovile di Portogruaro – l'edilizia infatti traina ben 90 categorie di lavoro. Con il comparto edile lavorano svariate ditte di artigiani».

Questi i numeri messi a disposizione da Think Tank: il 31% delle aziende si attende una riduzione del fatturato compresa tra il 21 e il 40%, il 17% si aspetta un calo superiore al 40%. Quattro imprese su 10 non hanno riaperto l'attività dopo la fine del lockdown. Le imprese temono il ritardo dei pagamenti, già segnalato dal 32% degli intervistati.

Le prospettive non sono rosee, sono pessime: il 50% dei titolari di impresa teme criticità enormi tra novembre e dicembre, anche perché molte

scadenze fiscali sono state prorogate a fine anno, proprio nel periodo dedicato al pagamento degli anticipi sulle tasse. Ferrarelli ha fatto poi un'analisi sulle scelte adottate dal Governo, alcune condivisibili, altre decisamente meno. «Il Bonus Turismo non è opportuno perché occorre una strategia diversa: va incentivato il lavoro, che permette alle famiglie di risparmiare denaro per permettersi una vacanza. L'Ecobonus invece va sfruttato. Come? Creando delle task force come a Padova, grazie a cui si informano e si incentivano i cittadini che ne fanno richiesta. Al Comune turistico di San Michele Bibione, così come a quelli di tutto il litorale e dell'entroterra, suggeriamo di affidarsi a un'organizzazione per far istruire le pratiche e velocizzare le procedure. Si possono smaltire le pratiche arretrate superando l'emergenza e concordando con altri enti pubblici e privati un sistema digitale per garantire risposte in tempi brevi. La nostra Fondazione è a disposizione per studiare alcune soluzioni. Oggile imprese – conclude così la sua analisi Ferrarelli – chiedono solo di poter lavorare, ma spesso trovano un muro invalicabile nei comuni che rallentano o bloccano le pratiche edilizie. Questo non dovrà accadere».

Se la fine del 2020 si prevede pessima, l'inizio del 2021 per alcuni sarà persino peggiore. Il 35% degli intervistati ha dichiarato che teme grosse difficoltà da gennaio a febbraio; il 22% da marzo in poi. Solo il 18% degli interpellati ritiene che non andrà incontro ad alcuna problematica. —

ROSARIO PADOVANO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



EDILIZIA

De Menech: il bonus del 110% sia permanente

Il deputato bellunese Roger De Menech ha chiesto al governo di rendere strutturali e permanenti nel tempo gli incentivi e gli strumenti previsti dal cosiddetto bonus edilizia. L'ordine del giorno è stato presentato da De Menech nell'ambito della conversione in legge del Decreto Rilancio. «La norma», sottolinea il deputato, «rappresenta un necessario intervento per il rilancio di tutto il settore edilizio nazionale e lo strumento per garantire, soprattutto in questo particolare momento storico, lo sviluppo del settore in chiave di efficientamento energetico e di messa in sicurezza del territorio nazionale». Il bonus prevede una detrazione pari al 110 per cento delle spese relative a specifici interventi di efficienza energetica e di misure antisismiche sugli edifici sostenute dal 1° luglio 2020 e fino al 31 dicembre 2021, nonché incentivi per il fotovoltaico e le colonnine di ricarica di veicoli elettrici.



INDAGINE DELLA FONDAZIONE THINK TANK NORD EST

Edilizia, ripresa in salita Metà delle imprese ha lavoro per soli 3 mesi

TRIESTE

Solo meno di una ditta su cinque (circa il 18%) prevede di non trovarsi in difficoltà fra fine anno e inizio 2021; e la metà delle aziende opera su un orizzonte temporale che non supera i tre mesi. È questa la fotografia dell'edilizia alle prese con una ripartenza post Covid-19 piena di incertezze, secondo un'indagine realizzata dalla Fondazione Think Tank Nord Est che ha intervistato circa 150 imprese tra Veneto e Friuli Venezia Giulia. Il 31% delle aziende si attende un calo del fatturato tra il 21% e il 40%; il 17% si aspetta una flessione superiore al 40%. Dati analoghi per gli ordini, «anche se la quota di chi teme un calo superiore al 40% aumenta fino al 22%».

La crisi economica è il principale problema avvertito dalle aziende dell'edilizia (rilevato nel 76% dei casi), ma preoccupa anche la crisi del turismo, citata da circa una ditta su tre (34%), che rischia di tradursi in un forte calo degli investimenti nei prossimi mesi. Le imprese temono anche il ritardo nei pagamenti - lo segnala il 32% degli intervistati - che complica ulteriormente i già gravi problemi di liquidità. A oggi, per il 38% delle ditte interpellate

late non tutti i lavori sono ripartiti. Il 18% delle aziende sostiene di avere commesse per due mesi, e il 14% per solo un mese. Il 37% ritiene che le criticità inizieranno tra settembre e ottobre, il 50% teme soprattutto il periodo novembre-dicembre: a pesare sono le scadenze fiscali, una stagione turistica decisamente sottotono ma anche l'incidenza del Covid-19.

«Oggi le imprese chiedono solo di poter lavorare, ma spesso trovano un muro invalicabile nei Comuni che rallentano o bloccano le pratiche edilizie - spiega Antonio Ferrarelli, presidente della Fondazione - mettendo un freno alla possibile ripartenza delle attività economiche. Nei prossimi mesi i Comuni registreranno un aumento delle pratiche dovuto all'ecobonus al 110%: se non risponderanno velocemente alle richieste, imprese e cittadini non riusciranno a sfruttare gli importanti incentivi a disposizione. E perderemo l'opportunità di rilanciare l'economia. Chiediamo ai sindaci - così Ferrarelli - di affidare incarichi esterni per smaltire le pratiche arretrate superando l'emergenza e di concordare con gli altri enti pubblici e i privati un sistema digitale per consentire risposte in tempi brevi». —



Un operaio al lavoro in un cantiere edile



CALTO L'amministrazione scrive ai cittadini e risponde agli attacchi della minoranza

"Siamo Zona logistica semplificata"

Sindaco e giunta: "Questo status aiuterà le imprese locali e agevolerà nuovi insediamenti"

Alessandro Caberlon

CALTO - Dopo le recenti polemiche tra maggioranza e opposizione, scaturite nel piccolo comune rivierasco di Calto, il sindaco Michele Fioravanti, insieme a tutto il gruppo di maggioranza "Calto nel Cuore", prende carta e penna e scrive ai suoi concittadini, per informarli del lavoro fatto dalla giunta in questo ultimo e particolare periodo segnato dall'emergenza Covid 19. "Tutti gli uffici insieme agli amministratori e alla Protezione civile hanno lavorato per distribuire migliaia di mascherine e apprestamenti di protezione igienico sanitaria a tutta la popolazione - si legge nella missiva - Sono stati erogati 220 buoni pasto a persone in disagio economico causato o peggiorato dalle restrizioni su base di autocertificazione dei richiedenti, cui seguiranno verifiche. E' stato dato sostegno alle persone non autosufficienti durante il periodo di restrizione Fase 1. Nel consiglio comunale di mercoledì primo luglio, abbiamo proposto e approvato la defiscalizzazione sull'imposta Tari, destinando un fondo complessivo di 10mila euro da suddividere tra le aziende che hanno avuto un eventuale fermo produzione a causa emergenza".

"Grazie alla sensibilizzazione e alle misure cautelative intraprese fin da gennaio dall'amministrazione comunale e al comportamento responsabile della maggioranza dei concittadini - continua il documento - ad oggi il nostro comune non ha registrato ad

oggi alcun caso Covid sintomatico".

Anche sullo sviluppo economico e sociale, Fioravanti e i suoi ci tengono a fare alcune precisazioni. "E' stato ottenuto il primo riconoscimento di Zona Logistica semplificata nella legge finanziaria 2020 e questo status in futuro potrà aiutare le imprese locali e agevolare l'insediamento di nuove aziende e nuovi posti di lavoro. Stiamo iniziando l'iter per la redazione del piano di assetto del territorio; un'ulteriore opportunità per rendere più appetibile l'investimento sul territorio e per permettere alle aziende esistenti di espandersi, nei termini previsti dalla legge o a nuove aziende di trovare posto. E' stata messa a disposizione la struttura della scuola materna agli istituti comprensivi e alle scuole limitrofe al fine di garantire spazi per il distanziamento sociale alle scuole e anche questo rientra nel piano di iniziative per cercare di riattivare nel nostro paese il servizio scolastico di prima infanzia". Non manca poi un passaggio sulle manutenzioni delle opere pubbliche. "Nonostante il fermo, sono state sviluppate opere pubbliche - spiega Fioravanti - le prime ad essere eseguite sono state la pulizia di via Castello e i marciapiedi del tratto iniziale di via Mazzini e sono state anche eseguite le manutenzioni sul verde pubblico. A breve partirà il secondo stralcio dei lampioni a Led e altre opere presso gli impianti sportivi e l'edificio polifunzionale. Sono stati seguiti e sollecitati i lavori di Enti esterni come Veneto

Strade per il sottopasso pedonale ciclabile, Ater Rovigo per il ripristino e adeguamento normativo delle case popolari sfitte e Ulss 5 per posa e collaudo defibrillatore". La lettera si conclude poi con una stoccata alla minoranza consiliare. "Riteniamo doveroso precisare che il gruppo di maggioranza 'Calto nel Cuore' ha sempre operato nella più totale trasparenza e correttezza sia nei confronti dell'opposizione che di tutti i cittadini di Calto, pubblicizzando le iniziative e gli incentivi dell'amministrazione con lettere indirizzate a tutte le famiglie e a tutte le attività di Calto in lockdown. L'opposizione ha sempre avuto accesso illimitato e celere a tutte le informazioni richieste agli uffici e questo può essere testimoniato dai dipendenti stessi - continua - pertanto l'affermazione dell'opposizione su presunte 'prese in giro' è solo pretestuosa e inaccettabile. Il gruppo di maggioranza è sempre stato aperto al dialogo fin dal 2014; ma spesso è mancato da parte dell'opposizione di 'Con voi per Calto'. Puntualizziamo tuttavia che, per quanto ci riguarda, esso può avvenire solo a condizioni imprescindibili - conclude il documento - rispetto delle persone, delle regole e delle istituzioni: la maleducazione, la volgarità e il vilipendio non ci appartengono. E' triste constatare come nel nostro paese l'opposizione divulghi la cultura del litigio anziché del civile confronto politico, rispettoso della diversità di opinione".

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il sindaco di Calto Michele Fioravanti