

Rassegna del 20/03/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

20/03/2019	Corriere delle Alpi	19	L'edilizia scommette sullo "sblocca cantieri" e sul Piano casa veneto	...	1
20/03/2019	Foglio Inserto	1	Blocca Italia La protesta climatica si salda ai No	Cianciotta Stefano	2
20/03/2019	Sole 24 Ore	6	Di sblocca-cantieri: un commissario alle Fs e un altro all'Anas - Un supercommissario per Fs (e uno per Anas)	Perrone Manuela - Santilli Giorgio	5
SCENARIO					
20/03/2019	Arena	15	Tav del Garda, oggi il via libera del governo - Tav Brescia-Verona, il giorno del via libera	...	7
20/03/2019	Arena	15	Parla Coppola, il ribelle: «L'opera è morta? Ma alla fine il morto resusciterà»	...	9
20/03/2019	Arena	15	Imprese, per il 91% ha effetti positivi	...	11
20/03/2019	Conquiste del Lavoro	2	Sblocca-cantieri, salta la mini sanatoria. Oggi il decreto in Consiglio dei Ministri. E Di Maio assicura: nessuna liberalizzazione per i subappalti - Sblocca-cantieri, salta il mini condono Decreto oggi in Consiglio dei Ministri	I. S.	12
20/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	Il decreto in consiglio dei ministri, non c'è il Mose	...	13
20/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Mose, il piano del governo «Novanta dipendenti per la gestione futura»	Zorzi Alberto	14
20/03/2019	Corriere della Sera	6	Decreto sblocca-cantieri, salta la sanatoria per i piccoli abusi	Sensini Mario	15
20/03/2019	Corriere della Sera	6	Retrosceca - E il governo estende il «golden power» alle tecnologie 5G	Cremonesi Marco	16
20/03/2019	Corriere delle Alpi	28	«Quella variante sarà un disastro per il paese»	Segafreddo Alessandra	18
20/03/2019	Corriere di Verona	7	Rischio amianto per il crac Rizzi Costruzioni srl	La.Ted.	20
20/03/2019	Gazzettino	7	Nello sblocca-cantieri salta il mini condono E "sparisce" il Mose	A.Bas	21
20/03/2019	Gazzettino	7	Venezia, cancellato il pool di esperti chiamato a vigilare sulle dighe mobili	Brunetti Roberta - Scalzotto Davide	24
20/03/2019	Gazzettino Belluno	3	Tempesta e danni partono i cantieri - Interventi per 190 milioni c'è già la lista dei cantieri	Marsiglia Lauredana	26
20/03/2019	Gazzettino Venezia	15	Impianto Gpl, ora lo scontro sarà sulle navi - Gpl, la "guerra" si sposta sulle navi	D.Deg.	28
20/03/2019	Gazzettino Venezia	18	La Tangenziale Sud apre tra le proteste dei residenti	De Rossi Nicola	31
20/03/2019	Il Fatto Quotidiano	15	Condotte dà i soldi "prima all'Algeria": lite tra commissari - Condotte, i 14 milioni in Algeria che fanno litigare i commissari	Lillo Marco	32
20/03/2019	Italia Oggi	31	Piccoli lavori, appalti snelliti - Appalti, piccoli lavori snelliti	Mascolini Andrea	35
20/03/2019	Italia Oggi	22	Intervista a Edoardo Rixi - Rixi: l'accordo Italia-Cina? Noto all'Ue. Governa i flussi	Latella Mariangela	37
20/03/2019	La Notizia	7	Sblocca-cantieri Via libera senza condoni - Giochi fatti per lo sblocca-cantieri Svolta per dighe e ricostruzione	Vita Paolo	38
20/03/2019	Messaggero	6	Sblocca-cantieri in Cdm salta il mini condono pressing sul decreto Tria	A.Bas.	40
20/03/2019	Messaggero	6	Il retroscena - La Lega punta i piedi, via libera a rischio e la promessa di cambiare il testo in aula	Conti Marco	42
20/03/2019	Nuova Venezia	31	Deposito Gpl I Ministeri: serve una nuova variante - Impianto Gpl, i Ministeri ora rallentano «Per farlo serve una variante al Prg»	Anzoletti Elisabetta B.	43
20/03/2019	Nuova Venezia	31	Costa Bioenergie soddisfatta: «Per noi basta un'ordinanza»	E.B.A.	45
20/03/2019	Repubblica	25	Il decreto del libero subappalto Altro che lotta ai corrotti - Il decreto del subappalto libero	Rizzo Sergio	46
20/03/2019	Sole 24 Ore	10	Zingonia, da abbattere le torri diventate un ghetto - Zingonia, da città ideale a ghetto Al via gli abbattimenti delle torri	Monaci Sara	47

APPELLO DI CONFINDUSTRIA

L'edilizia scommette sullo "sblocca cantieri" e sul Piano casa veneto

BELLUNO. «La partita per rilanciare l'edilizia va combattuta su tre piani: nazionale, regionale, locale. Solo così, potremo ripartire: dallo sblocca-cantieri a Roma al nuovo piano casa a Venezia, passando per un vero gioco di squadra in vista di Cortina 2021. Il momento, per il settore delle costruzioni, è cruciale dopo oltre un decennio di crisi. Come Confindustria siamo impegnati a 360 gradi per riattivare un circuito virtuoso di investimenti pubblici e privati. Il comparto è allo stremo».

A dirlo, a pochi giorni dalla protesta dei lavoratori dell'edilizia a Roma e dall'incontro tra parti sociali, Ance e Governo, è Domenico Limana, delegato alle Infrastrutture di Confindustria Belluno Dolomiti.

«Lo sblocca-cantieri, al quale sta lavorando il Governo, è urgente e necessario, così come il via libera definitivo al nuovo Piano Casa del Veneto, approvato nei giorni scorsi a Venezia. Ora, ci auguriamo che il provvedimento venga varato dall'aula di Palazzo Ferro-Fini quanto prima, apportando quelle modifiche ancora necessarie», afferma Limana. «Il Piano casa ha dimostrato di funzionare e di coniugare sostenibilità e nuove tecnologie, riconversione e rivalorizzazione, tutti concetti chiave per l'edilizia del futuro, in particolare nelle nostre aree montane».

Al livello locale resta l'appello a fare squadra e costruire un percorso virtuoso: «Le sfide in vista di Cortina 2021 sono note. I grandi eventi senza infrastrutture rischiano di diventare un boomerang. Per questo, occorre fare presto e promuovere il dialogo tra Anas, Istituzioni e categorie. L'unico modo per garantire cantieri veloci e puntuali sta nel coinvolgere attivamente le imprese locali». —



BLOCCA ITALIA

La protesta climatica si salda ai No

Dalla marcia contro il "climate change" a quella per fermare le grandi opere il passo è breve. Ecco cosa sta perdendo l'Italia nel rinunciare agli investimenti infrastrutturali e a rinnegare i primati passati

DI STEFANO CIANCIOTTA*

Marcia per il clima contro le grandi opere. A prima vista lo slogan della manifestazione nazionale del 23 marzo a Roma sembra un ossimoro: quale sarebbe la colpa delle infrastrutture sull'eventuale cambiamento climatico è difficile da interpretare. E anzi nel caso delle ferrovie contribuiscono ad abbattere l'emissione di CO2 nell'aria. Ma a una lettura meno criptica il nesso è tutto in una parola: decrescita.

Chi scenderà in piazza sabato prossimo, una settimana dopo lo sciopero climatico degli studenti, vuole infatti che l'Italia e l'Europa restino fuori dalla competizione globale. Un isolamento peraltro impossibile in un sistema così interconnesso come dimostra anche la visita in Italia di Xi Jinping per la firma del Memorandum sulla nuova via della Seta.

Con le reti Ten-T, i corridoi ferroviari europei, e quindi anche con la Tav, Milano e Torino diventano il centro dell'Europa, che si trasforma in una grande metropoli per collegare entro un decennio in quattro ore Londra e le città italiane del nord, o se preferite il nord e il sud dell'Europa.

Solo investendo sulle infrastrutture l'Europa può fare concorrenza alle grandi megalopoli. Parag Khanna, nel saggio "Connectography", spiega in modo puntuale quale sarà l'evoluzione delle Città-Stato nei prossimi decenni, con una contrapposizione che sempre di più sarà costruita intorno alla capacità delle megalopoli di aggregare persone (e quindi talenti), e acquisire investimenti privati in cambio di una pubblica amministrazione efficiente (il vero motivo per cui dovremmo tutti scendere in piazza).

L'Europa non può avere megalopoli, ma può certamente eliminare le distanze tra le sue capitali e le città di una stessa nazione, come accade da un po' tra Milano e Torino, e come si è ripetuto di recente con la presentazione del progetto olimpionico di Milano e Cortina, al quale colpevolmente Torino - un unico grande cluster di ricerca, sviluppo, innovazione e produzione con Milano, Genova, Bologna e il nord-est - non ha voluto aderire.

Questo è il senso e il contributo delle infrastrutture fisiche alla costruzione dell'Europa e della stessa Italia (l'alta velocità ferroviaria svolge questa funzione).

Chi, a cominciare dagli esponenti del governo, fa affermazioni semplicistiche contro la Tav e le infrastrutture, offende le centinaia migliaia di tecnici, ingegneri, progettisti e operai che hanno contribuito con il loro ingegno e il loro impegno allo sviluppo e al progresso del nostro paese, e alla costruzione della reputazione dell'Italia nel mondo.

talia nel mondo.

Del resto dopo la tragedia di Genova, quando bisognava evitare di attivare un pericoloso dualismo tra la necessità di mantenere le opere esistenti e l'indubbia urgenza di nuove infrastrutture, c'era anche chi nell'attuale maggioranza proponeva di abbattere tutte le opere realizzate da Morandi.

L'inaugurazione del Ponte Morandi a Genova, invece, era la sintesi di un paese che sperimentava e innovava. Negli ultimi trenta anni, al contrario, l'Italia ha realizzato solo il 13 per cento di nuove infrastrutture, e in prevalenza sono state le nuove arterie ferroviarie a modificare la mobilità nel nostro paese, ridisegnando anche l'urbanizzazione e lo sviluppo economico lungo la direttrice Napoli-Roma-Bologna-Milano.

Oggi, invece, l'opposizione costante alle infrastrutture per la mobilità e per quelle energetiche è diventata la cifra del paese, come testimoniano non solo i casi eclatanti di Tap, Tav e della stessa Gronda a Genova, ma le 359 opere censite dal Nimby Forum nel 2017.

Le infrastrutture non sono più percepite come metafora dello sviluppo, ma vengono osteggiate perché costituirebbero il presupposto della corruzione. L'Italia del boom era identificata con le sperimentazioni architettoniche, che contemplavano la capacità di osare e di far sognare, come testimoniano gli straordinari manufatti della Bologna-Firenze, un'infrastruttura simbolica dell'Italia di allora che sfidava il futuro, e che dovrebbero essere catalogati come patrimonio Unesco.

Chi sarà in piazza sabato ignora che per rendere più competitiva l'Europa gli investimenti in infrastrutture devono essere raddoppiati. Secondo il rapporto 2018 della Banca europea per gli investimenti (Bei) gli investimenti sono oggi pari al 2,7 per cento del pil, ma dovrebbero essere almeno del 5 per cento per garantire all'Europa di competere con i grandi player globali.

Dall'inizio della crisi del 2008 in Italia - che investiva in media il 3,4 per cento del pil in infrastrutture - addirittura gli investimenti pubblici sono diminuiti di oltre un terzo, mentre quelli per le infrastrutture, che nel 2009 raggiungevano quota 29 miliardi, nel 2017 ammontavano a soli 16 miliardi.

Disinvestire nell'ultimo decennio nelle infrastrutture è costato ogni anno al nostro paese almeno un punto di pil. L'Italia per investimenti sulle infrastrutture è terzultima in Europa con 1,8 per cento del pil. Solo Irlanda e Portogallo fanno peggio. Se la media europea è del 2,7 per cento, in alcuni paesi nordici e baltici e sorprendente-



mente anche in Grecia invece si supera il 4 per cento. Al primo posto c'è l'Estonia con il 5,6 per cento degli investimenti, concentrate in prevalenza nelle infrastrutture digitali.

La programmazione di un grande piano infrastrutturale rappresenta una delle quattro misure di policy individuate da Confindustria per avviare un processo di crescita del paese, e investire sullo sviluppo delle reti di trasporto, telecomunicazione, energetiche e sulla logistica, partendo dal miglioramento dei collegamenti ferroviari, di porti ed aeroporti, trasformando le infrastrutture da piattaforme fisiche ad ecosistemi di servizio, come accade in Europa a Rotterdam con il porto, a Zurigo con l'aeroporto o a Madrid con la stazione ferroviaria di Chamartin.

Nel decennio di crisi economica, come ci ricorda l'Associazione nazionale costruttori edili (Ance), il settore delle costruzioni ha perso 600.000 posti di lavoro. La congiuntura negativa non ha risparmiato nemmeno le grandi imprese, costrette, a causa di un mercato interno asfittico, a competere solo all'estero in condizioni spesso di oggettiva difficoltà, anche perché l'Italia nel suo insieme continua a non fare sistema al contrario di Germania, Stati Uniti e Francia. Basti pensare che Salini-Impregilo, che è l'undicesima impresa al mondo, in Italia fa solo l'8 per cento del suo fatturato.

La sfida che attende l'Italia, però, è soprattutto culturale, come dimostra il dibattito di questi anni, intriso di ambientalismo di facciata e ideologia della decrescita, sostenuta soprattutto dal Movimento 5 stelle che invoca il rispetto dell'ambiente a corrente alternata.

Si professano "green", sono a favore delle rinnovabili, affermano che le fonti fossili vanno ridotte, bloccano per diciotto

mesi le autorizzazioni alle perforazioni di gas e petrolio in Adriatico e non solo, e poi sostengono un'analisi costi benefici sulla Tav che ribadisce la prevalenza della gomma e quindi degli idrocarburi, per non rinunciare a 1,6 miliardi di accise sulla benzina.

In queste ore il governo sta varando il decreto "sblocca cantieri", ma sburocratizzare significa soprattutto modificare la cultura delle organizzazioni pubbliche.

Per tornare a investire nelle infrastrutture, infatti, occorre rafforzare i ruoli tecnici nelle Pa, che devono tornare a essere dei centri di competenza capaci di promuovere programmazione, monitoraggio e controllo, per fare lavorare insieme tutte quelle competenze che concorrono alla realizzazione e alla comunicazione dei progetti innovativi.

Esempi virtuosi ce ne sono come Rfi, Italferr e Anas, i cui bandi prevedono premialità per chi progetta in Building Information Modeling, un metodo di pianificazione nella costruzione di edifici e infrastrutture che sta impattando sulla capacità organizzativa delle strutture tecniche di progetto.

Senza un'adeguata riforma della Pa, tuttavia, riforme come quella delle pensioni, con l'incentivo a una uscita anticipata, svuoteranno gli enti locali delle poche competenze rimaste soprattutto nelle aree tecniche. Si creeranno, quindi, delle Amministrazioni di serie A, efficienti, e altre di serie B, che già oggi non sono più in grado di investire nemmeno sulle manutenzioni delle opere già realizzate, come accade in molti comuni di dimensioni medie e nelle stesse province, chiamate a gestire un settore nevralgico come la viabilità senza risorse economiche.

**presidente Osservatorio Infrastrutture Confassociazioni*

In Italia gli investimenti pubblici per infrastrutture sono calati di 16 miliardi di euro dal 2009 al 2017



Negli ultimi trenta anni l'Italia ha realizzato solo il 13 per cento di nuove infrastrutture

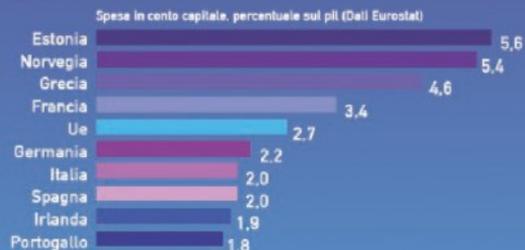


Disinvestire è costato almeno un punto di pil ogni anno nell'ultimo decennio



Il settore delle costruzioni italiano ha perso 600 mila posti di lavoro durante la crisi

Per investimenti sulle infrastrutture l'Italia è terzultima in Europa. Solo Irlanda e Portogallo fanno peggio



In Europa gli investimenti sono pari al 2,7 per cento del pil continentale, ma dovrebbero essere almeno del 5 per cento per competere con i grandi player globali



Su 359 progetti bloccati il 57 per cento sono energetici e di questi il 75 per cento sono riferibili alle fonti rinnovabili



Di sblocca-cantieri: un commissario alle Fs e un altro all'Anas

SBLOCCA-CANTIERI

Possibile una mediazione Lega-M5S per il decreto oggi in Consiglio dei ministri

Un supercommissario per Fs e uno per Anas. Questa la possibile mediazione Lega-M5S sul decreto sblocca-cantieri oggi in Consiglio dei ministri. I due supercommissari coinciderebbero con l'amministratore delegato o con il presiden-

te di ciascuno dei due gruppi. Modello è l'alta velocità Napoli-Bari. Le due più grandi stazioni appaltanti d'Italia potrebbero avere così una forte accelerazione delle loro opere. La quadra politica sul provvedimento però ancora non c'è. Non si escludono nuovi vertici e che il decreto venga approvato «salvo intese», in vista di ulteriori modifiche. Nel testo entrerà anche la ricostruzione post-terremoto e norme per affrontare le crisi di impresa negli appalti.

Giorgio Santilli — a pag. 6

Un supercommissario per Fs (e uno per Anas)

Sblocca-cantieri. Possibile mediazione Lega-M5S: incarico affidato all'ado al presidente. Modello è l'alta velocità Napoli-Bari. Oggi il decreto al Cdm

Manuela Perrone
Giorgio Santilli

ROMA

Le due più grandi stazioni appaltanti d'Italia, le Ferrovie e l'Anas, potrebbero avere oggi dal decreto sblocca cantieri una sostanziale accelerazione delle loro opere con la previsione di due supercommissari che coinciderebbero con l'amministratore delegato o con il presidente di ciascuno dei due gruppi. Avrebbero competenza su tutte le opere ricomprese nei due contratti di programma che valgono rispettivamente 15 miliardi (al netto delle manutenzioni) per Fs e 21 per Anas (in tutto 35-40 miliardi sui 140 miliardi totali stanziati).

La soluzione, prospettata in prima battuta dall'Ance nelle riunioni tecniche di questi giorni, ha trovato d'accordo sia Fs che Anas e un certo favore di Palazzo Chigi che sta vagliando l'ipotesi. Potrebbe trattarsi anche di un punto di mediazione fra la posizione della Lega (un solo supercommissario) e quella del M5S (tanti commis-

sari sulle singole opere), in qualche modo eccezionale per le due grandi stazioni appaltanti, che hanno per altro vertici nominati di recente dal ministro Toninelli. Inoltre, il modello di riferimento dell'operazione sarebbe il commissario nominato per la ferrovia ad alta velocità Napoli-Bari (in quel caso fu l'ad di Rfi Elia e poi il suo successore Gentile) che è uno dei pochi commissari che ha funzionato, accelerando i lavori dei diversi lotti. Non un colpo di fulmine ma certamente un'accelerazione per le parti autorizzative. Resta da capire se i poteri speciali sono all'interno delle procedure ordinarie (con la possibilità di accelerare i termini temporali) o anche in deroga ai poteri di altri soggetti.

La quadra politica sul provvedimento però ancora non c'è. Non si escludono nuovi vertici, ma prende quota l'ipotesi che al Consiglio dei ministri convocato per oggi alle 14 il decreto sia approvato «salvo intese». Formula già usata per il decreto Genova e per il Ddl anticorruzione, che riserva al Governo la facoltà di interve-

nire di nuovo sul testo. E che rivela le tensioni nella maggioranza.

Nel decreto entreranno comunque anche norme per accelerare la ricostruzione nelle zone sismiche (mentre potrebbe attendere un giro il decreto terremoto) e, nell'ambito della riforma del Codice dei contratti pubblici, norme per affrontare le crisi di impresa negli appalti. In bilico, invece, le norme ammazza-gare che avrebbero consentito affidamenti diretti per lavori fino a un milione e procedure negoziate con cinque inviti fino a cinque milioni. Si è capito che era stata inserita nel pacchetto crescita proveniente dal Mef, al momento congelato. Qualcuna delle norme sugli inve-



stimenti pubblici potrebbe però essere recuperata, dietro la spinta della Lega. Ma difficile che sia l'ammazzagare contro cui si sono drasticamente pronunciati Ance, i sindacati e il presidente dell'Anac, Raffaele Cantone.

È saltato inoltre il condono edilizio, che avrebbe sanato le mini-irregolarità per gli edifici privati costruiti prima del 1977. Confermato invece il Dpcm che avrà funzione di regolamento attuativo unico in sostituzione dei decreti ministeriali Infrastrutture e delle linee guida Anac. È il punto centrale per cambiare verso al Codice appalti. Il Governo, e in particolare Palazzo Chigi, si riappropria dell'attuazione del codice su tutte le leve fondamentali quali sistema di qualificazione, procedure di affidamento ed esecuzione dei contratti, direzione lavori, responsabile unico del procedimento, collaudo, beni culturali.

Semplificate alcune procedure (per la manutenzione ordinaria e straordinaria si potrà affidare con il progetto definitivo), torna dominante il massimo ribasso, si dà la possibilità alle stazioni appaltanti di fare verifiche dei requisiti dopo la presentazione delle offerte (ma così si possono inquinare i meccanismi di verifica delle offerte anomale), si ammette la nomina parziale di commissioni di gara, si facilita la vita ai consorzi stabili (e soprattutto alle imprese consorziate), si elimina la terna per i subappalti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DI, possibile varo «salvo intese»

Oggi in consiglio anche le norme sulla ricostruzione post sisma e per le crisi aziendali, ma il decreto potrebbe essere approvato con la formula «salvo intese» in vista di nuove modifiche

IMAGOECONOMICA



IL CASO. Svolta per la tratta da Brescia a Porta Nuova

Tav del Garda, oggi il via libera del governo

La conferma arriva da autorevoli esponenti del M5Stelle: la linea ferroviaria Tav Brescia-Verona (con la tratta collegata di Vicenza e Padova) rientra fra le grandi opere che con il cosiddetto «Decreto sblocca cantieri» verranno avviate. Accadrà oggi quando il dossier per la riattivazione delle infrastrutture arriverà come annunciato sul tavolo

del Consiglio dei ministri. Le prime avvisaglie di questa accelerazione sulla Tav Brescia-Verona 10 giorni fa, quando il ministro Danilo Toninelli aveva aperto alla realizzazione dell'opera. Era seguita una sostanziale conferma dal sottosegretario veronese Mattia Fantinati. Ora un annuncio dal bresciano Dino Alberti. **PAG 15**

GRANDI OPERE. Arriva direttamente dal Movimento 5 Stelle la notizia che la seduta odierna del Consiglio dei ministri sarà decisiva per la tratta dell'alta velocità

Tav Brescia-Verona, il giorno del via libera

La svolta attesa oggi dal Decreto «sblocca cantieri»: dopo le indiscrezioni del sottosegretario Fantinati la conferma di Alberti: «Ma sul progetto vigileremo»

Se lo dicono, lo scrivono e lo confermano gli esponenti più autorevoli e storici del Movimento 5 Stelle sul territorio, non possono esserci dubbi che sia la verità: la Tav Brescia-Verona (con la tratta collegata di Vicenza e Padova) rientra fra le grandi opere che con il cosiddetto «Decreto sblocca cantieri» verranno, appunto, sbloccate.

Accadrà oggi, quando il dossier per la riattivazione delle infrastrutture arriverà come annunciato sul tavolo del Consiglio dei ministri.

Le prime avvisaglie di questa accelerazione sulla Tav Brescia-Verona 10 giorni fa, quando il ministro Danilo Toninelli aveva aperto alla realizzazione dell'opera: «Sarà resa efficiente e sostenibile, nel pieno rispetto dei soldi dei cittadini e dell'interesse pubblico», aveva detto il ministro. Era seguita una sostanziale conferma da parte del sottosegretario Mattia Fantinati, 5 Stelle veronese vicino a Toninelli, con i primi riferimenti all'imminente Decreto «sblocca cantieri».

Nelle ultime ore un'astensione che taglia la testa al toro giunge dal bresciano Dino

Alberti, deputato dei 5 Stelle nella scorsa legislatura e oggi consigliere regionale in Lombardia, che ha anticipato su Facebook una conferma inequivocabile, senza nascondere il suo disappunto: «Domani il Consiglio dei ministri - scriveva Alberti ieri sulla sua pagina ufficiale, riferendosi alla seduta odierna a palazzo Chigi - darà il "via libera definitivo" (per altro mai bloccata) ad una grande opera che purtroppo non trova alcuna ragion d'essere. La sostenibilità economica dell'opera è fortemente negativa».

Al telefono Alberti conferma: «È così, ma non so se verrà sbloccato il progetto "ufficiale" della Tav Brescia-Verona, o se ci sia ancora la possibilità di una revisione del tracciato in senso meno costoso e impattante, utilizzando la linea storica. Quello che so è che il progetto di Rfi e Cepav Due è stato approvato dal Governo Gentiloni con 309 prescrizioni: vigileremo - garantisce il consigliere regionale dei 5 Stelle - affinché tutte queste prescrizioni, che investono importanti criticità sull'ambiente, sulla viabilità e sull'economia dei territo-

ri, vengano ottemperate tutte, e con il dovuto rigore in sede di progetto definitivo».

Dunque salvo colpi di scena dell'ultima ora oggi arriverà lo «sblocco», che non si sa che cosa voglia dire: di fatto, come riporta correttamente Dino Alberti nel suo intervento, la Tav Brescia-Verona non è mai stata bloccata.

Il progetto definitivo è approvato dal luglio 2017, il progetto esecutivo aspetta solo un timbro, il contratto del primo lotto di lavori con il Consorzio di imprese CepavDue è firmato dal maggio 2018 per l'importo di un miliardo e 645 milioni più Iva. Soltanto una revoca delle concessioni da parte del ministro competente, lo stesso Danilo Toninelli, avrebbe potuto davvero «bloccare» ciò che domani in Consiglio dei ministri si andrà a «sbloccare». •





Un treno per l'alta velocità: momenti decisivi per il progetto

Non ha firmato l'analisi costi-benefici

Parla Coppola, il ribelle: «L'opera è morta? Ma alla fine il morto resusciterà»

Se la storia della Torino-Lione è un giallo, «alla fine resusciterà il morto». Lo ha detto, parlando della Tav, il consulente della Struttura Tecnica di Missione del Mit Pierluigi Coppola, l'unico membro della «commissione Ponti» che non ha firmato l'analisi costi-benefici. Intervistato a Roma incontra da Enrico Cisnetto, alla domanda «chi è l'assassino della Tav?», Coppola ha detto: «la Tav sarebbe uno di quei romanzi in cui l'assassino si sa fin dalla prima pagina ma, secondo me, alla fine resusciterà il morto».

Coppola, che insegna Ingegneria dei Trasporti Università Tor Vergata, ha definito «un po' fumosa l'ipotesi di una revisione del progetto» e ha ricordato che una project review della tratta italiana è stata già fatta tra il 2012 e il 2015.

«Il progetto di mini-Tav - ha spiegato il professore - potrebbe essere quello di posticipare a dopo il 2030 anche la costruzione del tunnel della collina morenica, che costa un miliardo e 700 milioni».

Però - ha continuato - «si perderebbe una grande opportunità che è quella di avere subito lo scalo di Orbassano, che è fondamentale per tutta la provincia di Torino, e la stazione internazionale di Susa, che è stata una richiesta del territorio e ha ridimensionato molto la protesta».

Coppola è tornato ai giorni della rottura in commissione sull'analisi costi-benefici e ha raccontato di «fare sempre parte della struttura tecnica del ministero come alto consulente. Non mi occupo più della Tav, ma delle altre grandi opere», ha aggiunto. Coppola ha costatando poi che «il paese è fermo sulle infrastrutture dall'inizio degli anni 2000. Da 15 anni non siamo cresciuti a differenza degli altri paesi che, invece si sono mossi», ha concluso citando l'esempio della Spagna «che ha raddoppiato la propria rete infrastrutturale, in particolare per l'alta velocità, diventando il primo paese in Europa per linee ferroviarie dedicate solo all'alta velocità».





Uno dei tratti ad alta velocità già attivi sulla rete ferroviaria italiana

Imprese, per il 91% ha effetti positivi

«La Tav è fondamentale per connettere meglio Milano e il nostro Paese all'Europa. Oltre il 91% di 2.400 imprese intervistate recentemente dalla Camera di commercio ritiene che la Tav Torino-Lione potrebbe avere effetti positivi per la nostra economia». Lo ha dichiarato Carlo Sangalli, presidente nazionale di Confcommercio. «A livello generale le reti trans-europee sono un'occasione di competitività, per farsi sì che l'Italia non debba sempre rincorrere la crescita, ma possa correre ad alta velocità».



**Sblocca-cantieri,
salta la mini sanatoria.
Oggi il decreto
in Consiglio dei Ministri.
E Di Maio assicura: nessuna
liberalizzazione per i subappalti**

Storti

a pagina 2

Sblocca-cantieri, salta il mini condono Decreto oggi in Consiglio dei Ministri

Il mini condono, inserito dall'ennesima manina "anonima" nel decreto Sbloc-ca Cantieri, viene cancellato. Dopo la levata di scudi del M5S, la norma sulla sanatoria prevista nella precedente bozza all'articolo 37 bis non è presente nell'ultima versione. Non è prevista nemmeno l'eliminazione della soglia del 30% per il subappalto che figurava in uno Schema di decreto: le modifiche contenute nell'ultima bozza eliminano solo l'obbligo di indicazione della terna dei subappaltatori. I cinque articoli riguardano invece: modifiche al codice dei contratti pubblici, disposizioni sulle procedure di affidamento in caso di crisi di impresa, semplificazione della disciplina degli interventi strutturali in zone sismiche, commissari straordinari, Agenzia nazionale per la sicurezza delle dighe. "Non ci sarà nessuna liberalizzazione del subappalto - ha assicurato il vicepremier, Luigi Di Maio -. Ci sono tante norme a causa delle quali i cantieri vanno a rilento. Noi sottraiamo un po' di leggi inutili, di procedure stratificate in questi anni. E questo ci consentirà di passare dalla consegna dei lavori da 3 anni a 18 mesi". Il provvedimento è atteso sul tavolo del Consiglio dei ministri oggi.

Sui cantieri e sul settore costruzioni in generale, i sindacati hanno presentato al Governo le proprie proposte e chiesto un tavolo politico. Nell'incontro di lunedì al Mit, giudicato "inutile", Cgil Cisl e Uil di categoria e confederali hanno ribadito che "ridurre lungaggini burocratiche e accelerare i cantieri assegnati ma bloccati non significa tornare al massimo ribasso, liberalizzare il sub appalto o l'attività prevalente, rilanciare il General Contractor e quindi le 'varianti allegre', ridurre le tutele antimafia".

I. S.



Il decreto in consiglio dei ministri, non c'è il Mose

Il condono

Salta nell'ultima bozza la sanatoria sulle mini-irregolarità all'origine della lite tra Lega e M5s

VENEZIA Mistero fitto sul decreto «Sblocca cantieri», nato come provvedimento di rilancio economico e finito per diventare l'ennesima mina sulla strada già piuttosto accidentata del governo Lega-Movimento Cinque Stelle. Il testo è atteso per l'approvazione oggi in Consiglio dei ministri e nella bozza circolata ieri non compariva il finanziamento del completamento e della messa in esercizio del Mose, con l'istituzione della Struttura per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna, argomento che invece si ritrovava nella relazione illustrativa del decreto. Tramontata la Tav Brescia-Padova, il Mose (peraltro in via di ultimazione) era l'unica opera veneta che pareva potesse essere puntualmente indicata nel decreto, che contiene cinque articoli lunghi 23 pagine con varie modifiche di ordine generale al Codice dei contratti pubblici. «Faremo una norma specifica che dà poteri specifici a dei singoli

commissari per singoli cantieri», ha spiegato ieri il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. Al commissario «spetta l'assunzione di ogni determinazione ritenuta necessaria per l'avvio ovvero la prosecuzione dei lavori, anche sospesi» (un commissario ad hoc, ad esempio, è previsto poi per le strade della Regione Sicilia). Pare invece sia saltata sia la sanatoria sulle mini-irregolarità, sia l'eliminazione della soglia del 30% per il subappalto. La norma sul cosiddetto «condono» prevista nella precedente bozza all'articolo 37 bis non è infatti presente nell'ultima versione. Quanto ai subappalti, verrebbe eliminato solo l'obbligo di indicazione della terna dei subappaltatori. Tra le «Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici e misure per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali», oltre alle novità di cui si è detto, vi sono norme sulle procedure di affidamento in caso di crisi di impresa, semplificazione della disciplina degli interventi strutturali in zone sismiche, Agenzia nazionale per la sicurezza delle dighe.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Valeggio sul Mincio Conte e Toninelli nello stabilimento Fincantieri



Mose, il piano del governo «Novanta dipendenti per la gestione futura»

Il giallo delle dighe nello «sblocca cantieri». Il nodo del Cvn

VENEZIA Il nome sarebbe quello di «Struttura per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna». E, secondo i piani del governo Conte, sarebbe composta da «novanta unità di personale individuate con apposite procedure selettive». La prima traccia del futuro della gestione del Mose è contenuta nelle relazioni illustrative del decreto legge cosiddetto «Sblocca cantieri», al vaglio del Consiglio dei ministri in questi giorni. Tra le varie voci del documento che era circolato c'era appunto la «Struttura Mose Venezia», in cui si affermava che «le attività di completamento e messa in esercizio del Mose, compresi i piani e gli interventi di manutenzione e gestione per il primo triennio», sono finanziati con le economie degli stanziamenti Cipe relative ai contratti di mutuo stipulati con la Bei e la Cassa Depositi e Prestiti, fino a un limite di 900 milioni di euro. Veniva riconosciuta «l'alta rilevanza strategica dell'opera» e poi, al comma 12, si affermava che «per il coordinamento, l'impulso e la vigilanza» sulle attività di cui sopra veniva istituita la «Struttura», con decreto del premier Giuseppe Conte su proposta del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, i cui costi sarebbero stati compresi nei 900 milioni.

Tutto chiaro? Non tanto. In primo luogo perché dalla bozza circolata ieri l'elenco delle opere, che includeva non solo il Mose e che era condiviso da Toninelli, è sparito, pare per volontà dell'ala leghista del governo. Il blitz è avvenuto nella notte tra lunedì e martedì, tanto che ieri mattina, al *Corriere della Sera*, il vicepremier Luigi Di Maio parlava come se il Mose ancora ci fosse: «Eravamo contrari, ma siamo anche realisti - ha detto Di Maio - Abbiamo

ereditato un'opera che è il massimo monumento allo spreco. Ma siamo al 94 per cento, quindi bisogna ultimarlo e fare in modo che almeno sia funzionale». Più o meno le stesse parole dette dai parlamentari del M5s venuti in laguna una settimana fa a visitare i cantieri. L'esclusione dalla lista non dovrebbe far perdere i 900 milioni, ovviamente, che potrebbero rientrare sotto altra forma o in fase di conversione del decreto. Il Mose, peraltro, stonava un po' nello «sblocca cantieri», visto che l'opera è già commissariata dall'Anac e dal prefetto di Roma: i grillini a Venezia una settimana fa avevano chiesto il terzo commissario, ma sarebbe strana la nomina di uno governativo il cui rapporto con quelli già presenti (Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola) sarebbe tutto da chiarire.

Ma soprattutto questo riferimento rischia di creare un putiferio al Cvn. I conti non tornano: è ovvio che non tutti i dipendenti della «galassia Consorzio» avevano la speranza di conservare il lavoro anche una volta finite le opere, ma quei 90 paiono pochi di fronte agli attuali 250 lavoratori circa: 110 nel Cvn, un centinaio in Thetis e una quarantina in Comar. Ma lo scenario potrebbe anche essere peggiore, visto che voci romane dicono che la Struttura potrebbe nascere contemporaneamente alla fine dei lavori e assorbire personale da altri enti, come Provveditorato, Regione, Comune e Città Metropolitana. A quel punto i dipendenti Cvn resterebbero definitivamente «a piedi».

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Oggi lavorano per finire il Mose circa 250 lavoratori: 110 nel Consorzio Venezia Nuova, un centinaio in Thetis e una quarantina in Comar

● Il governo ha ipotizzato una struttura chiamata «Struttura per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna» dotata di 90 persone selezionate

● Tra questi futuri dipendenti, però, ci dovrebbe anche essere personale che arriva da altri enti, come Provveditorato, Regione, Comune e Città Metropolitana

● Nella notte il Mose è stato tolto dal decreto «Sblocca cantieri» dove tra l'altro stonava visto che l'opera è già commissariata dall'Anac e dal prefetto di Roma, con due commissari, anche se i 5s spingono per rinominare il terzo



Ultimo miglio
Per finire il Mose manca il 6 per cento dei lavori, Roma prepara la futura gestione



Decreto sblocca-cantieri, salta la sanatoria per i piccoli abusi

Ma nelle zone del terremoto sarà possibile installare prefabbricati senza la richiesta di autorizzazione

ROMA Sparisce il condono edilizio dal decreto sblocca cantieri, ma ne spunta un altro nel decreto sisma. Nell'ultima versione del testo che sarà oggi in Consiglio dei Ministri per accelerare gli appalti non c'è più la regolarizzazione, senza sanatoria, delle piccole difformità edilizie sugli immobili costruiti prima del 1977 che due giorni fa aveva acceso un fronte di scontro tra Lega e M5S, che ne hanno disconosciuto la paternità. «Non c'è nessun condono, anche la Lega è contraria» ha detto ieri Luigi Di Maio. «Non c'è condono, andiamo avanti» ha confermato il sottosegretario al Lavoro, Massimo Duri-gon della Lega.

Il decreto per sbloccare gli appalti, con l'innalzamento a 350 mila euro della soglia per le gare a procedura negoziata, l'estensione del massimo ribasso e nuove regole sui subappalti, sarà discusso dal governo insieme a una delega di riforma complessiva del Codice dei lavori pubblici e al piano consegnato venerdì al premier Giuseppe Conte dal ministro dell'Economia, Giovanni Tria. Un piano complessivo di rilancio dell'economia da varare insieme al Def entro il prossimo 10 aprile, che esclude una manovra correttiva, punta anch'esso sull'accelerazione degli investimenti pubblici, e che prevede anche incentivi fiscali per favorire quelli delle imprese. Tra que-

ste la conferma del regime del super ammortamento, che scade a fine mese, la proroga del credito di imposta sulla ricerca, il rafforzamento degli incentivi per l'acquisto di macchinari. Sul piano di Tria è attesa almeno una prima discussione a livello di governo.

Sempre oggi potrebbe arrivare sul tavolo dell'esecutivo il decreto per la ricostruzione di Catania dopo il sisma, con le nuove norme per accelerare la ricostruzione nel Centro Italia. E anche qui a sorpresa, nella bozza del testo, spunta un condono, questa volta "preventivo". Nei centri dove la quota degli edifici che hanno subito danni gravi supera il 50% del totale, è consentita «l'installazione di strutture abitative temporanee ed amovibili, sul medesimo sito o altro terreno di proprietà ubicato nel territorio dello stesso comune con qualsiasi destinazione urbanistica».

Il via libera a costruire ovunque è dovuto alla necessità, si legge nella bozza, «di scongiurare fenomeni di abbandono del territorio», e suona quasi come un'ammissione di impotenza del governo, di fronte a una ricostruzione sostanzialmente ferma. A due anni e mezzo dai terremoti del 2016 che hanno danneggiato 90 mila case nel cratere, finora ne sono state riparate appena 700.

Mario Sensini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

350

mila euro
L'innalzamento della soglia per le gare a procedura negoziata previsto nel decreto per sbloccare gli appalti



Tesoro
Il ministro dell'Economia e delle Finanze Giovanni Tria, 70 anni



E il governo estende il «golden power» alle tecnologie 5G

La misura approda oggi al Consiglio dei ministri

Salvo intese

Il provvedimento sulle opere pubbliche sarà varato «salvo intese»

Il vertice

Il premier aveva annunciato un vertice con i due vice, l'ipotesi è sfumata

Retrosce

di **Marco Cremonesi**

ROMA La notizia arriva alla vigilia della visita in Italia del presidente cinese Xi Jinping: il Consiglio dei ministri di oggi varerà nuovi indirizzi sul «golden power», la facoltà governativa di salvaguardare l'interesse nazionale.

Da una nota della Lega di Palazzo Chigi si apprende infatti che «nelle ultime settimane il governo, condividendo la crescente preoccupazione in termini di cybersecurity da parte della comunità internazionale inclusi USA, G7 e la stessa Commissione europea ha lavorato all'ampliamento del Golden Power con particolare riferimento allo sviluppo della tecnologia 5G».

Il comunicato prosegue ricordando che «la rete 5G sarà la struttura portante della nostra infrastruttura digitale» e dunque «la norma estende l'obbligo di notifica già previsto» dal Dl 21 del 2012 «anche agli acquisti da parte di imprese, pubbliche o private, aventi ad oggetto beni o servizi relativi alla progettazione, alla realizzazione, alla manutenzione ed alla gestione delle reti di comunicazione elettronica basate sulla tecnologia 5G, quando posti in essere con soggetti esterni all'Unione europea». La comunicazione leghista si conclude precisando che «tecnicamente si è quindi definito con norma un ambito di applicazione

specifico del Golden power aggiungendo la nuova fattispecie applicativa agli acquisti».

La notizia arriva a tarda sera, parecchie ore dopo alla firma del memorandum Italia-Cina che è stato oggetto di laboriosissime trattative tra Lega e 5 stelle: di ieri, tra l'altro, è la «rimodulazione» del documento in materia di porti. Il provvedimento sarà incluso nel cosiddetto «decreto Brexit», quello che dovrebbe evitare gli effetti destabilizzanti sul sistema finanziario di un'uscita senza accordo della Gran Bretagna dall'Unione: tra l'altro, una proroga di 18 mesi agli operatori finanziari della City che operano in Italia e che in caso di uscita «no deal» perderebbero il «patentino» europeo. Ma, appunto, il decreto coglie l'occasione per estendere la salvaguardia sulle imprese di interesse nazionale: era una richiesta sostenuta con decisione dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio, il leghista Giancarlo Giorgetti.

Ma il Consiglio dei ministri di oggi presenta ha anche un secondo punto all'ordine del giorno: il decreto «sblocca cantieri». Un deputato leghista ci scherza sopra: «Lo sblocca cantieri? È bloccato». La matassa del decreto che dovrebbe rilanciare le opere ferme da anni resta infatti tutta da sbrogliare: il testo fin qui messo a punto pare ai leghisti «una scatola vuota». Ieri, peraltro, nessuno tra i ministri dei due partiti ne ha parlato. Anche se il Consiglio dei ministri che dovrebbe affrontare

la questione è fissato per le 14. I bookmaker della politica ne sono convinti: se tutto, ma proprio tutto, dovesse andare bene il tormentato decreto sarà approvato «salvo intese». Che è il modo formale per dire che il testo del provvedimento è tutt'altro che definitivo. E sarà dunque probabilmente modificato prima della sua conversione in legge da parte del Parlamento.

La discussione cade in ore tesissime nel rapporto tra i partner di governo, all'incrocio tra le polemiche sulla «flat tax» per le famiglie, il voto per l'autorizzazione a procedere per Matteo Salvini (vicenda Diciotti) fissato per oggi al Senato e quello sulla sfiducia per il ministro ai Trasporti Danilo Toninelli chiesto con due diverse mozioni da Pd e Forza Italia, che approderà in aula domani.

E se è vero che nessuno si attende sfracelli dai voti sui due ministri, ieri sera sul decreto cantieri era ancora muso contro muso. L'ipotesi di un summit tra il premier Giuseppe Conte e i suoi due vice Di Maio e Salvini con il passare delle ore è sfumata. Anche se il presidente del Consiglio ieri lo ribadiva: «È tutto confermato». Eppure, nemmeno è chiaro quando i leader si riuniranno per sciogliere i nodi: magari durante una sospensione del Consiglio dei ministri, che potrebbe durare anche parecchi giorni. Salvo intese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Sottosegretario Giancarlo Giorgetti, 52 anni (Lega)

«Quella variante sarà un disastro per il paese»

Quattro commercianti del centro illustrano le proprie ragioni e invitano il sindaco a indire un'assemblea pubblica

SAN VITO. «Sia indetta un'assemblea pubblica per discutere della variante di San Vito». A chiederlo sono quattro commercianti del centro, contrari al progetto inserito nel piano Anas per i Mondiali di Cortina 2021 e che prevede che a San Vito venga realizzata una circonvallazione esterna al paese, che porti fuori dal centro il traffico. Antonio Mene- gus, Maurizio Pagan, Stefano De Lotto e Aldo Panciera, dopo aver presentato un progetto alternativo alla variante che prevede che il traffico continui a transitare sull'attuale Alemagna con miglioramenti pedonali, hanno inviato una lettera al sindaco Franco De Bon nella quale esprimono le loro perplessità sia sul progetto di variante e sia soprattutto sull'approccio che De Bon ha avuto nel gestire la vicenda.

«L'amministrazione comunale», dichiarano, «continua a trattare la questione come se fosse faccenda di pochi intimi, senza informare in maniera trasparente la cittadinanza su scelte che potrebbero essere determinanti per il futuro di San Vito. Deliberatamente ignora che la variante Anas di San Vito è palesemente inutile, controproducente ed impattante dal punto di vista am-

bientale».

Secondo i quattro commercianti la variante non risolve il problema generale del traffico nella tratta Cortina-Longarone; anzi lo peggiorerà.

«I dati Anas», spiegano, «prevedono un + 12% di traffico leggero e pesante a seguito delle varianti a fronte di un risparmio irrisorio, in termini di tempo di soli 12 minuti sull'intera tratta Cortina-Longarone. Inoltre le code che si formano a San Vito sono dovute anche ai numerosi passaggi pedonali ma soprattutto alle caotiche, pericolose e fuori norma aree di sosta davanti alla Cooperativa e ai due esercizi commerciali-alberghieri adiacenti. Esiste una documentazione oramai pluriennale che dimostra che, dopo quel tratto, il traffico diventa regolare. Basterebbe che il sindaco si affacciasse più spesso dalla finestra del suo ufficio in Comune e impartisse le dovute misure alla polizia municipale ed agli esercizi interessati. Anche in questo caso il sindaco e l'Amministrazione hanno deliberatamente ignorato la proposta formulata dalla quasi totalità dei commercianti del centro per una viabilità più scorrevole con parcheggi interra-

ti».

La variante, secondo Mene- gus, Pagan, De Lotto e Panciera, comprometterebbe «in modo irreversibile» alcuni dei luoghi più particolari di San Vito, come il lago di Mosi- go.

«Il lago», sottolineano, «è stato reso ancora più fragile dalla tempesta "Vaia" del 29 ottobre scorso che lo ha spogliato della corona di alberi, ma deve restare una risorsa imprescindibile per il futuro turistico di San Vito, e per il quale il Comune ha investito ed investe notevoli somme di denaro; invece, con la variante, non sarà più l'icona storica del nostro paese. Invitiamo perciò il sindaco e l'amministrazione comunale ad esporre da subito, presso l'atrio del municipio o della saletta congressi, per la libera consultazione dei cittadini, la documentazione completa riguardante il progetto. Sia indetta anche una pubblica e libera assemblea», concludono, «e, solo se in quella sede l'Amministrazione otterrà un consenso maggioritario, potrà dichiarare pubblicamente che a San Vito la maggioranza condivide la sua scelta. Ora non può farlo». —

Alessandra Segafreddo

BY-NC-ND/ALCUNI DIRITTI RISERVATI





In rosso la prevista variante Anas di San Vito che, come si vede, taglia completamente fuori il centro del paese

Allarme a Colognola**Rischio amianto
per il crac Rizzi
Costruzioni srl**

VERONA A Colognola ai Colli piomba il rischio amianto sul famigerato fallimento della Rizzi Costruzioni. Un crac che fece scalpore da quando nell'ottobre 2012, su disposizione della procura, la Guardia di finanza eseguì misure cautelari in carcere nei confronti di Giovanni Barone, 43 anni, residente a Lamezia Terme (Catanzaro), Luigi Foroni, 62 anni, residente a Villafranca e Giuseppe Tardivello Rizzi, 64 anni, residente a Soave, con l'accusa di bancarotta fraudolenta per il fallimento della Rizzi Costruzioni srl. Una notizia che all'epoca rimbalzò fino al Viminale: si trattava, del resto, di un'azienda che fatturava circa 8 milioni di euro all'anno e vantava fino ad allora ampio credito con le banche e i professionisti del ramo. La Costruzioni Rizzi, in base alla ricostruzione degli inquirenti, sarebbe stata prosciugata di oltre 700 mila euro. Soldi

«dirottati» dalle casse dell'impresa ai conti correnti dei liquidatori. Ora, invece, si profila un pericolo amianto a Colognola ai Colli, dove il sindaco ha «ordinato alla curatela fallimentare di avviare entro il termine di 30 giorni le operazioni di rimozione di materiali contenenti amianto presenti in area appresa dal fallimento, previa predisposizione di piano di lavoro da sottoporre alle autorità competenti, e di eseguire e concludere i lavori entro 180 giorni successivi all'inizio delle operazioni». Intimazione, questa, che è stata impugnata al Tar dalla stessa curatela fallimentare, che ne ha chiesto la sospensiva: ma i giudici, adesso, hanno rigettato tale richiesta per «l'esigenza di tutelare la salute pubblica, dato che vi è il pericolo di dispersione nell'ambiente di fibre di amianto derivanti dai materiali che sono in stato di rovina ed abbandono».

La. Ted.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le misure per l'economia

Nello sblocca-cantieri salta il mini condono E "sparisce" il Mose

► Oggi decreto in consiglio dei ministri
La Lega: inserire misure per la crescita

► Nella bozza stop alle linee guida Anac e resta il limite del 30% per i subappalti

**COMPROMESSO
SUI COMMISSARI
PER I LAVORI,
SARÀ CONTE
A DECIDERE SE NE
SERVIRÀ UNO O PIÙ**

IL PROVVEDIMENTO

ROMA Giuseppe Conte, come di consueto, rassicura. Sul decreto sblocca-cantieri, ha detto ieri il premier, è «tutto confermato». Il testo sarà esaminato oggi dal consiglio dei ministri, ma il provvedimento è tutt'altro che chiuso. Lega e Movimento Cinque Stelle continuano a duellare norma su norma. Ieri dal pre-consiglio dei ministri, è uscita una bozza del provvedimento di cinque articoli che vanno dalle modifiche al codice dei contratti pubblici, alla semplificazione della disciplina degli interventi nelle zone sismiche, fino all'istituzione di un'Agenzia per le dighe. Non c'è traccia della sanatoria edilizia per i piccoli abusi che, meno di 24 ore fa, aveva fatto violentemente litigare la Lega e Cinque Stelle.

Dal provvedimento sono spartiti alcuni capitoli tra quelli annunciati nella relazione. Come il finanziamento dell'ultima tranche dei lavori del Mose per la salvaguardia della laguna di Venezia. Ma anche i fondi per riqualificare Roma.

Il condono, ha spiegato ieri il vice premier Luigi Di Maio, non lo vuole nessuno, nemmeno i leghisti. Pace fatta? Per niente. Il testo è tutt'altro che chiuso. Anzi. La Lega per tutta la giornata di ieri ha esercitato un fortissimo pressing sugli alleati di governo perché sposassero la linea-Tria, ossia inserire una serie di misure fiscali per le imprese e per gli investimenti privati in grado da rilanciare il Pil e poter evitare di dover inserire nel Def di aprile una manovra bis la crime e sangue. Il ministro ha consegnato venerdì scorso al presidente del Consiglio e ai principali colleghi del governo, un documento in 35 punti per rilanciare la crescita. Un testo che contiene tre capitoli: il primo sugli aiuti fiscali alle imprese, il secondo per il rilancio degli investimenti privati e il terzo per quello delle opere pubbliche.

IL VETO

Le prime due gambe del provvedimento non vedranno probabilmente la luce oggi. Il veto del Movimento Cinque Stelle, desideroso di intestarsi la paternità del decreto sblocca-cantieri, è duro da superare. La Lega però, preme perché nel provvedimento che sarà varato oggi entri almeno il terzo capitolo del progetto-Tria, quello sulle opere pubbliche. Non è semplice. Anche perché il "modello" disegnato dal ministro dell'Economia è



diverso nella sostanza rispetto a quello uscito da Palazzo Chigi e ministero delle infrastrutture. Per il Tesoro la via più breve per rilanciare i cantieri sarebbe quella di congelare per due anni, fino alla fine del 2020, una serie di norme contenute nel codice per gli appalti. Come, per esempio, le soglie minime per gli affidamenti senza gara che, in questo modo, verrebbero fatte immediatamente salire fino a 5 milioni di euro. L'approccio di Conte e Toninelli è invece completamente diverso. Punta a modificare il codice degli appalti. Dal preconsiglio di ieri, come detto, ne è uscita una bozza di cinque articoli. Innanzitutto viene data la possibilità di indicare uno o più commissari per gli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari. A loro spetterà decidere l'avvio o la prosecuzione dei lavori bloccati. Un commis-

sario ad hoc è previsto per le strade della Regione Sicilia. La norma è stata scritta col bilanciamento per non scontentare né la Lega e nemmeno i Cinque Stelle.

IL REGOLAMENTO

Finisce anche l'era della "soft law" dell'Anac. Al posto dei pareri di Raffaele Cantone, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto verrà adottato un regolamento unico con le disposizioni attuative del codice degli appalti. Il criterio di aggiudicazione al miglior prezzo viene esteso anche ai contratti sotto soglia, ma non entra invece nel provvedimento, la contestata eliminazione dell'obbligo del limite del 30% sempre per i subappalti. Viene introdotta poi, una disciplina transitoria per la crisi d'impresa per eliminare i

problemi di coordinamento con il fallimento, il concordato preventivo e l'amministrazione controllata.

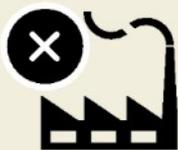
Per semplificare e velocizzare gli interventi edilizi, vengono introdotte nuove disposizioni, tra cui una classificazione degli interventi in «rilevanti» e «di minore rilevanza», introducendo un diverso regime autorizzativo. Per rafforzare il sistema di vigilanza sulla sicurezza delle grandi dighe, arriva un'apposita Agenzia, che ingloberà i compiti e le attribuzioni della relativa direzione generale del ministero delle infrastrutture. Infine sono previsti degli interventi per i piccoli Comuni fino a 3.500 abitanti utilizzando le risorse residue di due programmi conclusi (6 mila Campanili e Nuovi progetti di intervento).

A. Bas.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Così le costruzioni

L'impatto della crisi nei settori edilizia, legno, cemento, lapidei e laterizi



120.000
imprese
chiuse



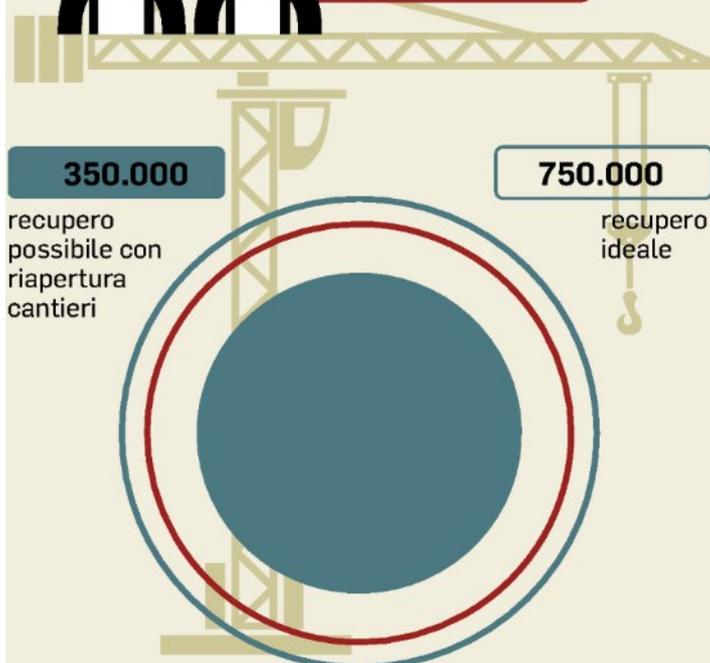
600
cantieri
fermi



53 miliardi
valore in euro
delle opere
sospese



POSTI DI LAVORO
PERDUTI
600.000



Fonte: sindacati di categoria

ANSA centimetri



CRESCITA
Il ministro dell'economia
Giovanni Tria

Venezia, cancellato il pool di esperti chiamato a vigilare sulle dighe mobili

IL RINVIO DEI FONDI NON PREOCCUPA IN LAGUNA PIÙ DELICATO IL CASO DELLA STRUTTURA DI SALVAGUARDIA

IL RETROSCENA

VENEZIA Nel braccio di ferro interno al Governo, tra Lega e 5Stelle, resta impigliato anche il Mose. Nel decreto "Sblocca cantieri", che arriverà oggi in Consiglio dei ministri, mancano infatti alcuni interventi su opere locali presenti invece nella relazione illustrativa: tra questi, il finanziamento del completamento e messa in esercizio del Mose, con l'istituzione della struttura per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Il Carroccio, dicono le cronache politiche romane, sarebbe riuscito, con la sponda del ministero dell'Economia, a far saltare questa misura, messa a punto dal ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli, e cara ai 5Stelle.

L'INTOPPO

Nello specifico, la norma cancellata nella bozza del decreto prevedeva il completamento del Mose attraverso una rimodulazione del budget con i finanziamenti della Bei (la Banca europea degli investimenti) e della Cassa Depositi e Prestiti. In laguna, non si stracciano però le vesti e considerano questo intoppo più come il frutto di un confronto politico, che mette sul piatto la posta di alcune grandi opere, che come uno stop definitivo all'ultimazione delle dighe mobili per la salvaguardia di Venezia dalle acque alte.

La questione, infatti, è tutta tecnica e contabile. Attualmente nelle "casse" del Mose ci sono 500 milioni già garantiti per la prosecuzione dei cantieri, ai quali se ne aggiungono 413 garantiti dalla Bei. Per sbloccare questi fondi, le strade erano sostanzialmente due: o passare per una delibera del Cipe o inserirli in un decreto legge. Toninelli ha scelto

questa seconda via e il provvedimento è stato cancellato. Per ora: perché già oggi, in Consiglio dei ministri, il titolare delle Infrastrutture dovrà dire come garantirà i 900 milioni che mancano per ultimare il Mose. Il confronto vero, quindi, è stato solo rimandato.

LA VISITA

A Venezia, sia il Provveditorato alle opere pubbliche, che il Consorzio Venezia Nuova, sono fiduciosi. Del resto, non più tardi di una settimana fa una schiera di parlamentari 5Stelle, capitanata dal presidente della commissione Lavori pubblici del Senato, Mauro Coltorti, aveva fatto visita ai cantieri del Mose, garantendo l'ultimazione dell'opera.

«Il Movimento aveva avvertito il Mose - aveva ricordato Coltorti allora - ma giunti a questo punto vogliamo vederla funzionare. Al 94% dell'opera, non si fanno analisi costi benefici. L'interesse è non avere un'incompiuta. Verificheremo le criticità e gli eventuali ritardi. Siamo venuti per questo. E una delle cose che chiederemo al ministero è la nomina di un terzo commissario, che completi i due già in attività». E anche la Lega ha sempre detto di voler finire l'opera. Scaramucce politiche, dunque.

Di lettura diversa, invece, è la cancellazione della struttura che si sarebbe dovuta occupare della salvaguardia di Venezia e della sua laguna. La sua istituzione era prevista entro due mesi dall'approvazione del decreto legge "Sblocca cantieri". Questo pool di esperti avrebbe dovuto occuparsi non solo di laguna, ma anche del funzionamento del Mose. La cancellazione anche di questa norma del decreto è vista a Venezia come un freno alla procedura di gestione dell'opera, che di suo già deve fare i conti con la lentezza dei cantieri e con una serie di problemi, non ultima la richiesta da parte di Mantovani di quasi 200 milioni di danni per i ritardi nei pagamenti e l'estromissione dai cantieri.

**Roberta Brunetti
Davide Scalzotto**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





INFRASTRUTTURE Danilo Toninelli

Tempesta e danni partono i cantieri

►Interventi per 190 milioni di euro al Bellunese va il 60% dell'intera quota

Dopo il dramma della tempesta Vaia, si apre il tempo della ricostruzione. Servono progettisti e imprese, perché da mettere in cantiere entro il 30 settembre ci sono opere per un importo complessivo di oltre 190 milioni di euro, ovvero il 61 per cento di quanto la Regione ha stanziato per tutto il Veneto per l'anno 2019. Il piano di interventi, con la suddivisione degli importi, è stato presentato ieri al Dipartimento di Protezione civile. «La vera sfida - afferma l'assessore regionale, Bottacin - è spendere bene e in fretta questi soldi».

Marsiglia pagina III

Interventi per 190 milioni c'è già la lista dei cantieri

►La provincia ottiene oltre il 60 per cento della quota regionale da investire entro il 2019

►Bottacin: «Ora servono tanti progettisti e imprese: la sfida è spendere bene questi soldi e rapidamente»

«PUBBLICATO ANCHE IL DECRETO PER ASSEGNARE I RISARCIMENTI AI CITTADINI DANNEGGIATI»

RICOSTRUZIONE

BELLUNO Oltre il 60 per cento della quota che la Regione Veneto spenderà nel 2019 per rimettere in piedi il territorio dopo la tempesta Vaia di fine ottobre 2018, è stata destinata alla provincia di Belluno. Si tratta di 190 milioni 304 mila euro su un totale di 309 milioni che serviranno per attivare 350 cantieri.

«Nella sfortuna - commenta a caldo l'assessore regionale alla Protezione civile, Gianpaolo

Bottacin - sarà una spinta eccezionale per il mondo delle costruzioni. Servono progettisti e imprese. Giovedì abbiamo in agenda un incontro con l'ordine degli ingegneri. La vera sfida, ora che abbiamo i soldi, è spenderli bene e in breve tempo».

APPALTARE PER SETTEMBRE

Suddivisione e lista delle opere da rendere contrattualizzabili entro il 30 settembre prossimo sono state presentate ieri al Dipartimento di Protezione civile dal governatore Luca Zaia nella sua veste di Commissario delegato ai primi interventi urgenti post-maltempo. A questa somma, già annunciata nel febbraio scorso dopo lo stanziamento triennale di 927 milioni di euro concesso dal Governo, si sono aggiunti altri 100 milioni per opere di somma urgenza già

realizzate o in corso di realizzazione.

La lista delle opere bellunesi è concentrata in due grossi capitoli: la viabilità e difesa idrogeologica. In questo quadro di messa in sicurezza del territorio, spicca l'intervento, di natura turistica e rappresentativa delle Dolomiti, da 7 milioni di euro per i Serrai di Sottoguda, lo spettacolare canyon di Rocca Pietore devastato dalla piena del Pettorina. Un'opera che Zaia ha



sempre ritenuto essere il simbolo del disastro di fine ottobre che ha colpito la montagna.

GLI INVESTIMENTI

L'elenco è stato stilato su segnalazione dei soggetti attuatori, ovvero Comuni ed enti di gestione di strade, boschi e territorio: viabilità (Veneto Strade) 66 milioni di euro; opere di difesa idrogeologica e installazione di opere paravalanghe in sostituzione dei boschi schiantati (Veneto Strade), 80 milioni di euro; opere di difesa idraulico forestale (Forestale Est) 9 milioni 457mila euro; sistemazione idrogeologica (Genio civile di Belluno) 19 milioni 247mila; progettazione di difesa idrogeologica (Adb Distretto Alpi Orientali), 600mila euro.

«Siamo pronti ad aprire 350 cantieri per realizzare opere per

309 milioni di euro da qui a fine anno in tutte le province colpite dal maltempo», ha assicurato Zaia parlando di «sforzo enorme» nella consapevolezza che solo lavorando «pancia a terra, si possa ridare alle montagne bellunesi le risorse e le energie necessarie alla ripresa».

Si tratta ovviamente del primo piano di interventi, ne seguiranno altri due, per il 2020 e 2021.

PULIZIA DEI BOSCHI

Sotto la lente anche la pulizia dei boschi. La cifra del legname abbattuto è destinata a salire, secondo il commissario, in quanto in molti punti dei boschi non è ancora potuti entrare. Bene le vendite sull'Altopiano di Asiago, mentre nell'Agordino stanno uscendo i primi lotti dalle zone libere dalla prescrizioni Arpav, ovvero soggette a possibile

rischio valanghivo. Si calcola che i metri cubi schiantati sino tra i 750 e gli 800mila metri cubi con un prezzo di vendita, assicura Zaia, tra 15-30 euro al metro cubo, superiore alla base d'asta.

PRIVATI E IMPRESE

«Pubblicato anche il decreto di assegnazione dei fondi per il rimborso dei privati - spiega Bottacin -. Si stanno comunicando le istruzioni ai Comuni ai quali i cittadini dovranno fare riferimento».

Novità anche nel comparto agricolo. La giunta regionale, ora che sono stati completati i rilievi effettuati da Avepa, ha chiesto al Ministero delle politiche agricole di attivare le procedure del Fondo di solidarietà nazionale per l'intera provincia di Belluno.

Lauredana Marsiglia



**PROTEZIONE CIVILE L'assessore
Gianpaolo Bottacin**



I DANNI DI FINE OTTOBRE La ricostruzione post maltempo aprirà una porta importante per il settore delle costruzioni, da anni in forti difficoltà. Ingenti le somme in ballo contro i dissesti

Chioggia

Impianto Gpl, ora lo scontro sarà sulle navi

Si presenta quanto mai articolata la lettura degli esiti dell'incontro di ieri, a Roma, tra i soggetti interessati alla realizzazione del deposito gpl di Punta Colombi a Chioggia. Per il Comitato "No gpl" «si riconferma il fatto che le navi gasiere non possono attraversare il porto di Chioggia. Necessitano studi per fare una variante all'attuale piano regolatore portuale». Lo stop alle gasiere è stato messo nero su bianco dallo stesso ministero che aveva autorizzato la costruzione del deposito. Il Comune ricorda che la «variante al piano regolatore non può essere bypassata». Ma la Costa Bioenergie-Socogas è di tutt'altro avviso e si dice pronta a nuove azioni legali per risarcimento danni.

Degan a pagina XV

Gpl, la "guerra" si sposta sulle navi

►A Roma il Ministero dà man forte a Comune e comitato ►Servirebbe un nuovo Piano regolatore del porto, tutto da fare
«Autorizzato l'impianto, ma non lo sbarco delle gasiere» Ma Costa Bioenergie non ci sta e preannuncia azioni legali

LA TESI

Governmento e Comune ritengono necessario regolamentare l'accesso, la palla all'Autorità portuale

CHIOGGIA

Il Comune e il Comitato No-Gpl cantano vittoria, la Socogas alza il prezzo e il ministero dello sviluppo economico gioca d'equilibrio. Si presenta quanto mai articolata la "lettura" degli esiti dell'incontro di ieri, a Roma, tra i soggetti interessati alla realizzazione del deposito gpl di Punta Colombi. L'incontro era convocato per le 11 e già verso le 14.30 il Comitato aveva espresso la propria soddisfazione. «Si riconferma il fatto che le navi gasiere non possono attraversare il porto di Chioggia. Necessitano studi per fare una variante all'attuale piano regolato-

re portuale. Quindi attualmente il deposito non può entrare in funzione ed emergeranno tutte le criticità che denunciavamo da anni. I tre serbatoi giganti restano vuoti».

IL MINISTERO

Lo stop alle gasiere, spiega Roberto Rossi, presidente del Comitato, è stato messo nero su bianco dallo stesso dirigente del ministero (il Mise) che, a suo tempo, aveva autorizzato la costruzione del deposito, in un documento presentato alla riunione e che ribadisce i concetti già espressi nelle scorse settimane. Poco dopo anche una nota del Comune di Chioggia riprende il

deficit autorizzativo per «la parte a mare», ricordando che la «variante al piano regolatore non può essere bypassata – afferma il vicesindaco Marco Veronese – con tutto quel che ne consegue: si tratterebbe di adeguare al traffico petrolifero un porto che, a tutt'oggi, è commerciale, es-



sendo in vigore il piano Gottardo, del 1981. Un iter complesso che non può prescindere dalle prescrizioni della Legge speciale per Venezia (che vieta impianti petroliferi in laguna, ndr) e che coinvolgerebbe nel procedimento l'Autorità portuale e la Capitaneria di porto». E lo stesso sindaco, Alessandro Ferro trae le conclusioni: «Le autorizzazioni che la ditta possiede, attualmente non sono sufficienti perché il deposito entri in funzione». Ma la Costa Bioenergie-Socogas è di tutt'altro avviso: «I Ministeri, pur "politicamente" contrari, hanno preso atto - e non poteva essere altrimenti - della lapidaria sentenza del Consiglio di Stato che ha confermato la totale e piena legittimità sia della realizzazione del deposito che dell'esistenza dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività».

Ma «resta da definire il procedimento amministrativo da seguirsi per garantire la sicurezza della navigazione conseguente al transito delle navi gasiere. Su quest'ultimo punto permangono opinioni giuridiche diverse posto che, per la società, per tali fini non è necessaria una variante del piano regolatore del porto».

IL PIANO PORTUALE

Una posizione che va letta, alla luce del comunicato del Mise che, letteralmente afferma: «Il decreto interministeriale (del 2015, ndr) non prevede alcuna autorizzazione all'avvio delle attività per il traffico di navi gasiere all'interno della laguna di Venezia e la commercializzazione di materiali petroliferi» e annuncia, però, anche prossimi incontri tecnici in vista della modifica

al piano portuale. La differenza tra attività per il traffico di navi gasiere e attività del deposito è sottile e si traduce in due punti di vista diversi che arriveranno a scontro quando, tra pochi mesi, la Socogas chiederà, preventivamente, alla Capitaneria le procedure per il passaggio della prima gasiera e la risposta potrà essere un no assoluto (fino al completamento del piano regolatore), come prevede il Comune, o un permesso temporaneo (con blocco del traffico marittimo, uso di rimorchiatori, bassissima velocità di transito, ecc.), come suppone Socogas. Nel frattempo, quest'ultima, spiana anche altre "armi", annunciando l'avvio delle procedure di assunzione del personale e delle prime cause per risarcimento danni, i cui destinatari potrebbero essere proprio Comune e Comitato.

Diego Degan



**IERI NELLA CAPITALE
L'INCONTRO AL MIT
CHE HA RIPROPOSTO
IL "MURO CONTRO MURO"
I CONTRARI SPERANO
IN UN LUNGO STOP**

Il Porto

**«Noi non abbiamo
margin di discrezionali»**

«Attendiamo chiarimenti tecnici da parte delle strutture ministeriali competenti». E' interlocutoria la posizione dell'Autorità di sistema portuale che ha partecipato all'incontro di Roma sul deposito Gpl. L'AdSP è l'ente che dovrà redigere il nuovo piano regolatore portuale che il Mise indica come indispensabile per stabilire se le navi gasiere potranno accedere al deposito. L'AdSP ricorda di non avere «avuto alcun ruolo nel processo autorizzativo dell'opera, avendo assunto responsabilità gestionali a Chioggia solo nell'ultimo periodo». «Gli scenari possibili sono, sotto il profilo amministrativo, limitati e si possono riassumere in circoscritte situazioni giuridico-amministrative, che escludono significativi margini discrezionali da parte dell'AdSP».

(d.deg)



LA PROTESTA CONTINUA Il presidente del comitato No Gpl Roberto Rossi davanti al municipio

La Tangenziale Sud apre tra le proteste dei residenti

► Per il mancato collegamento con l'area industriale

MARTELLAGO

“Apriamo qui”. Anche i residenti di via Boschi, il tratto martellacense della Castellana, si uniranno oggi alle rimostranze dei vicini scorzetani in occasione dell'inaugurazione della Tangenziale Sud di Scorzè: nulla di clamoroso, ma 2-3 striscioni per farsi sentire li piazzeranno, anche perché il taglio del nastro, a cui è atteso il Governatore Luca Zaia, si terrà proprio davanti al nodo del contendere: la zona industriale sud di Scorzè. Le perplessità infatti non sono per la strada, che tocca Martellago solo nel tratto finale che sfocia nella rotonda dove confluiscono anche la bretella per il casello e la variante di Robegano. Il problema è che ne mancherebbe un pezzo, il collegamento alle fabbriche. Una lacuna già al centro di polemiche, evidenziata da Confindustria e dagli imprenditori della zona e criticata pure dagli abitanti di via Venezia, la continuazione della Castellana a Scorzè. “La tan-

genziale passa davanti alla zona industriale sud di Scorzè – rileva l'ex assessore di Martellago Gastone Bellato -, ma non si comprende come mai non sia stato pensato un logico collegamento. Eppure si tratta di passare un fossato e realizzare venti metri di asfalto”. Un'inezia che però, per Bellato, avrà ripercussioni pesanti per tutta l'area. “I camion dovranno fare un inutile giro largo sulla Castellana e in via Boschi e via Venezia ci ritroveremo a dover sopportare tutto il traffico pesante. Un paradosso, visto che la nuova strada è stata fatta per assorbire il traffico di attraversamento”. “Non è che non ci abbiamo pensato – replica il sindaco di Scorzè Giovanni Battista Mestriner – ma Veneto Strade ha ritenuto non rispettosa dei parametri di sicurezza l'immissione dei camion su quel lungo rettilineo di tangenziale”. In via Boschi, però, sono contrariati e preoccupati e ieri hanno anche chiesto e ottenuto un incontro con il loro sindaco per esporgli la questione. “Monitoreremo bene la situazione nei prossimi mesi – assicura Andrea Saccarola – e se ci sarà un effettivo aumento di traffico in Castellana chiederemo di intervenire”.

Nicola De Rossi



CANTIERI

Condotte dà i soldi
“prima all’Algeria”:
lite tra commissari

◦ LILLO A PAG. 15

Condotte, i 14 milioni in Algeria che fanno litigare i commissari

CANTIERI Pochi mesi dopo essere stato nominato da Di Maio, si dimette Alberto Dello Strologo che ha provato a chiedere chiarimenti sul perché la società in crisi avesse dato la priorità ai creditori africani



E tutti gli altri?

Il dirigente in Nordafrica spiega:
“Non avevo scelta, il governo locale ci avrebbe tagliati fuori se non pagavamo i fornitori del posto”

» MARCO LILLO

U

n commissario vicino al Vaticano è stato nominato (con il solito metodo del sorteggio) dal ministro dello Sviluppo economico, Luigi Di Maio, per ricostituire il terzetto che guida Condotte. Gianluca Piredda, commercialista di 56 anni in passato ha ricoperto ruoli importanti soprattutto all’epoca di Tarcisio Bertone e Giuseppe Versaldi, dall’Idi alla Mater Olbia. Piredda sostituisce Alberto Dello Strologo, che si era dimesso a inizio marzo. I compensi dei tre commissari, secondo le stime più prudenti, dovrebbero superare alla fine della procedura i 3 milioni di euro a testa. Dello Strologo era stato scelto il 6 agosto, come gli altri due commissari, Matteo Uggetti e Giovanni Bruno, con un sorteggio, partendo da una rosa di cinque nomi per ciascun commissario. A cosa si

deve l’addio a sorpresa? Al Fatto risulta che avrebbe manifestato perplessità sul pagamento da parte del capo cantiere locale di 14 milioni di euro ai creditori di Condotte in Algeria. Dall’altro lato sarebbe stato sollevato nei suoi confronti il tema di un credito vantato da una società partecipata da Condotte nella quale lui stesso aveva rivestito un ruolo in potenziale conflitto di interessi.

I PAGAMENTI per 14 milioni nei confronti di decine di fornitori riguardavano rapporti precedenti alla gestione commissariale e quindi potrebbero in astratto violare la regola della *par condicio* tra i creditori. Insomma, qualcuno potrebbe chiedersi perché – parafrasando Salvini – per una volta dovrebbe valere la regola “prima gli algerini”. Una fonte vicina ai commissari rimasti fa notare però che la regola del blocco dei pagamenti soffre talvolta delle eccezioni nelle procedure dove si punta alla continuità aziendale, come l’amministrazione straordinaria, per proseguire l’attività. La valutazione di queste condizioni però dovrebbe essere fatta dai commissari e dal giudice. In questo caso, invece, pare che al giudice nessuno abbia chiesto nulla prima.

Mentre Dello Strologo chiedeva lumi sui pagamenti algerini, gli altri due commissari, Bruno e Uggetti, lavoravano alla stesura della relazione sulle cause del dissesto di Condotte. E in questa ricognizione della fase pre-crisi è sta-

to inserito un riferimento scomodo per Dello Strologo. Fino a pochi giorni prima della sua nomina in Condotte da parte di Luigi Di Maio, il commissario era stato liquidatore di una partecipata: la Intermetro. Certo, era stato nominato in quota del socio di minoranza, Ansaldo, e non in quota Condotte. Certo, si era già dimesso e aveva dichiarato subito quell’incarico nel curriculum sul sito di Condotte. Però Intermetro, quando Dello Strologo ne era liquidatore, aveva chiesto a Condotte (senza ottenerli) due milioni di euro chela capogruppo deteneva in deposito e Intermetro voleva indietro. Ora proprio Dello Strologo si trovava dall’altra parte della contesa. La situazione, per quanto dichiarata, poteva metterlo in imbarazzo e il commercialista si è fatto da parte. Prima dell’insediamento di Piredda, i due commissari superstiti, Giovanni Bruno e Matteo Uggetti, intanto, hanno proposto al giudice delegato all’amministrazione straordinaria un’istanza di autorizzazione al pagamento dei fornitori algerini. In realtà il capo cantiere di Condotte Algeria, l’ingegnere Donatangelo Pierdomenico, ha già pa-



gato debiti pregressi per circa 14 milioni di euro. I commissari hanno chiesto però al giudice Francesca Vitale, di autorizzare oltre a quelli già fatti, anche altri pagamenti per 10 milioni di euro.

I commissari non hanno risposto alle nostre domande in merito. Parla invece, dall'Algeria, Donatangelo Pierdomenico: "Io ho fatto quel che dovevo fare. Se l'obiettivo era salvaguardare le commesse e i soldi di Condotte, non potevo fare altro. Non ci stavano pagando da oltre un anno e ci avrebbero sbattuti fuori se non avessimo pagato i fornitori che avevano diritto". I giuristi sanno che il tema della crisi d'impresa transnazionale è molto complesso. Pierdomenico la spiega così: "Il contratto è gestito dalla legge algerina. I contraenti e i rappresen-

tanti dei loro contraenti (come lo stesso Pierdomenico, ndr) sono tenuti a rispettare la legge locale, salvo che non ci siano accordi pregressi in senso contrario, ma non era questo il caso". Condotte in Algeria è impegnata in due cantieri che valgono un miliardo di euro. La costruzione dell'autostrada e della ferrovia a media velocità Oued Tlelat-Tlemcen. "Quando i commissari mi hanno chiesto se era possibile incontrare il ministro algerino - spiega Pierdomenico - ho fissato un incontro. In Algeria siamo ben voluti ma è grazie al rispetto degli impegni reciproci che ci pagano".

TRA I CREDITORI già pagati in Algeria ci sono anche un avvocato, un supermercato e un hotel del posto. Tra quelli che devono invece essere ancora

pagati e che si sono messi in fila insinuandosi a Roma nello stato passivo di Condotte (per 1,3 milioni di euro) troviamo il Consorzio italiano che ha lavorato in Algeria, Giugliano Costruzioni Campolo. L'amministratore Sossio Del Prete spiega: "In realtà il nostro credito è maggiore. Noi vantavamo crediti in dinari algerini, e per quelli siamo stati pagati, dopo avere fatto la causa, in Algeria. Poi contavamo crediti in euro e, pur avendo ottenuto anche in Italia il decreto, siamo in attesa che ci paghino e ci siamo insinuati allo stato passivo. In Algeria i fornitori sono tutelati meglio che in Italia". Ora sarà la giudice Vitale a stabilire se i pagamenti algerini dovevano essere autorizzati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1,3

miliardi
Il fatturato di Condotte
Tra i fattori di crisi: nel 2016 aveva crediti verso lo Stato per circa un miliardo, pari ai debiti commerciali del gruppo



La vicenda

A luglio Condotte, il terzo gruppo di costruzioni italiano (1,3 miliardi di fatturato e 5.000 dipendenti), ha presentato dichiarazione di insolvenza. Il ministero dello Sviluppo di Di Maio, con un metodo inedito, ha quindi estratto a sorte i tre commissari da una rosa di nomi



I tre commissari

Giovanni Bruno, Matteo Uggetti, Alberto Dello Strologo

Ansa



In agitazione

Condotte è in amministrazione straordinaria da metà 2018. Poi il ministro Di Maio

LaPresse

Piccoli lavori, appalti snelliti

Per il dl sblocca cantieri non serve la progettazione esecutiva per la manutenzione ordinaria e straordinaria. Pagamento diretto del progettista nell'appalto integrato

Meno invitati alle procedure negoziate. Non sarà necessaria la progettazione esecutiva per i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria (con alcune eccezioni). Pagamento diretto del progettista negli

appalti integrati. Sono tra le previsioni del decreto legge cosiddetto «sblocca cantieri» esaminato ieri mattina in preconseglio dei ministri e che sarà oggi all'ordine del giorno della riunione dell'esecutivo.

Mascolini a pag. 31

In Cdm il decreto sblocca cantieri. Regolamento unico. Meno invitati alle procedure

Appalti, piccoli lavori snelliti Niente progettazione per le attività di manutenzione

Pagamento diretto del progettista negli appalti integrati. Stop a obbligo di indicazione della terna dei subappaltatori

Le stazioni appaltanti potranno decidere che le offerte siano esaminate prima della verifica della documentazione

Pagina a cura
DI ANDREA MASCOLINI

Meno invitati alle procedure negoziate. Non sarà necessaria la progettazione esecutiva per i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria (con alcune eccezioni). Pagamento diretto del progettista negli appalti integrati. Soppresso l'obbligo di indicazione della terna dei subappaltatori. Inversione della verifica dei requisiti dei concorrenti. Assorbimento della soft law e dei regolamenti ministeriali in un regolamento unico. Sono queste le principali linee sulle quali si muove la bozza del decreto legge cosiddetto «sblocca cantieri» ieri mattina in preconseglio dei ministri e che sarà presentata oggi dall'esecutivo. Una bozza che contiene, oltre alla nomina dei commissari straordinari (ma non del commissario unico), anche diverse modifiche puntuali al codice dei contratti pubblici (si veda *ItaliaOggi* del 16 marzo scorso). Nel documento, dal quale sono state espunte diverse proposte di matrice Lega e Mef presenti nella precedente bozza di lavoro, compare innanzitutto l'unificazione dei provvedimenti già emessi in attuazione del decreto 50/2016 (decreti

ministeriali e linee guida Anac) che, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto legge, saranno riuniti in un «regolamento unico» di attuazione del codice appalti. Questo testo regolamentare avrà ad oggetto le seguenti materie: «nomina, ruolo e compiti del responsabile del procedimento; progettazione di lavori, servizi e forniture, e verifica del progetto; sistema di qualificazione delle imprese di costruzioni e dei contraenti generali; procedure di affidamento e realizzazione dei contratti di lavori, servizi e forniture di importo inferiore alle soglie comunitarie; direzione dei lavori e dell'esecuzione; esecuzione dei contratti di lavori, servizi e forniture, contabilità, sospensioni e penali; collaudo e verifica di conformità; requisiti degli operatori economici per l'affidamento dei servizi di architettura ed ingegneria; lavori riguardanti i beni culturali». In sostanza è il ritorno ad un (mini, ma non tanto) regolamento di attuazione, in attesa

poi di comprendere se la delega approvata qualche settimana fa per la riforma organica del codice si riferirà ad altre materie. Altro intervento di rilievo riguarda la messa a regime

della norma (oggi transitoria) che consente l'affidamento dei lavori sulla base di un progetto definitivo semplificato per gli interventi di manutenzione ordinaria e per quelli di manutenzione straordinaria, ad esclusione degli interventi che prevedono il rinnovo o la sostituzione di parti strutturali delle opere o di impianti. In questi casi si prescindere dal progetto esecutivo anche in fase di esecuzione del contratto, ma ci vorrà almeno una relazione generale, l'elenco dei prezzi unitari delle lavorazioni, il computo metrico-estimativo, il piano di sicurezza e di coordinamento con l'individuazione analitica dei costi della sicurezza da non assoggettare a ribasso. Viene comunque ridefinito il contenuto del progetto di fattibilità che deve sempre essere preceduto dal documento di fattibilità delle alternative progettuali. Non cambia la norma sull'appalto integrato (progettazione esecutiva e costruzione in alcuni casi specifici



ci) ma si prevede il pagamento diretto del progettista da parte della stazione appaltante. Per le procedure di affidamento di lavori da 40 mila a 150 mila euro (e per servizi e forniture da 40 mila a 221 mila euro) si passa da 10 invitati a tre invitati (minimo). Si alza fino a 350 mila euro la soglia per affidamento di lavori con procedura negoziata e invito a 10 operatori e quindi gli inviti a 15 imprese scatteranno soltanto al di sopra dei 350 mila euro e fino a un milione di euro. Possibile l'affidamento in amministrazione diretta di lavori fra 150 mila e 350 mila euro. Non c'è quindi traccia di aperture fino alla soglia europea (5,4 milioni) relativamente ad affidamenti diretti. Prevista l'inversione della verifica dei requisiti: le stazioni appaltanti potranno decidere che le offerte siano esaminate prima della verifica della documentazione relativa al possesso dei requisiti di carattere generale e di quelli di idoneità e di capacità degli offerenti, ma dovranno effettuarla comunque sull'aggiudicatario e a campione anche sugli altri partecipanti. Nei contratti sotto soglia previsto l'utilizzo del criterio del prezzo più basso, ma con esclusione dei servizi di ingegneria e architettura, dei servizi di ristorazione e di quelli ad elevata intensità di manodopera; viene invece previsto che anche i servizi e le forniture ad elevato contenuto tecnologico o innovativo dovranno essere affidati con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Eliminato l'obbligo di indicazione in fase di offerta della terna dei subappaltatori. Viene chiarito definitivamente che gli organismi di diritto privato che qualificano le imprese di costruzioni, «nell'esercizio dell'attività di attestazione per gli esecutori di lavori pubblici, svolgono funzioni di natura pubblicistica». Viene eliminato il tetto, previsto all'articolo 95 comma 10-bis del codice, relativo ai punteggi attribuibili all'offerta economica, oggi fermo al 30%. Ripristinato l'incentivo (82% del valore dell'opera) per i tecnici delle amministrazioni che si occupano della progettazione. I commissari di gara, se mancheranno esperti dell'albo Anac, potranno essere nominati dalle stazioni appaltanti.

—© Riproduzione riservata—

Le modifiche al codice appalti

Unificazione in un dpcm dei provvedimenti attuativi del decreto 50 già emanati
Affidamenti dei lavori sulla base del progetto definitivo per lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria (tranne poche eccezioni)
Inviti nelle procedure negoziate di lavori fino a 150 mila (e nei servizi e forniture da 40 mila a 221 mila euro) non più a 10 operatori economici (5 per servizi e forniture) ma a 3
Inversione dei controlli sui requisiti: la verifica della busta amministrativa (sul vincitore e a campione sugli altri) dopo l'esame delle offerte tecniche
Ritorno all'affidamento sulla base del criterio del prezzo più basso (esclusi servizi di ingegneria e architettura oltre 40 mila euro e servizi di ristorazione e ad elevata intensità di manodopera)
Previsto il pagamento diretto del progettista indicato dall'impresa di costruzioni o ad essa raggruppato, in caso di appalto integrato
Commissari di gara interni alla stazione appaltante se non ci sono esperti nell'albo Anac
Abolizione indicazione terna dei subappaltatori
Soppressione del tetto massimo per il punteggio economico nell'offerta economicamente più vantaggiosa
Ripristino dell'incentivo del 2% del valore dell'opera per la progettazione svolta dai tecnici interni alle p.a.
Qualificazione dei general contractor presso le Infrastrutture
Soppresso l'albo dei direttori lavori e dei collaudatori delle opere eseguite da general contractor
Proroga al 31 dicembre 2019 dell'obbligo di affidare a terzi l'80% degli interventi (20% rimane in house)



Rixi: l'accordo Italia-Cina? Noto all'Ue. Governa i flussi

«Oltre a Genova e Trieste, il governo italiano non ha intenzione di inserire altri porti nel memorandum Italia-Cina prossimo alla sigla. Per il futuro non escludo che le istituzioni cinesi possano essere interessate ad altri enti portuali italiani ma, almeno per il momento, non sono previsti nel **Memorandum of Understanding**», che andrà alla firma del governo italiano e del presidente cinese, **Xi Jinping**, in visita in Italia dal 21 al 23 marzo: ItaliaOggi ha raggiunto il sottosegretario ai trasporti, **Edoardo Rixi** (Lega) di rientro da una visita al porto di Palermo, dove si starebbero per sbloccare una quarantina di cantieri in vista della realizzazione del mega investimento di circa 5 miliardi di euro, da realizzarsi in project financing, per creare, nell'hub portuale siciliano, una piattaforma sul mare di 2 milioni di metri quadrati. E dove, peraltro, è prevista una visita del presidente cinese **Xi Jinping** nei prossimi giorni.

Domanda. Sottosegretario, qual è la necessità di creare un avallo politico, il memorandum, per due accordi portuali che avrebbero ben potuto essere conclusi dai singoli operatori privati?

Risposta. Perché il porto di Trieste e quello di Genova sono in competizione con altri porti europei di Francia, Olanda o Slovenia che, peraltro, hanno già chiuso accordi con la Cina. Non volevamo che questi accordi internazionali tra operatori italiani e cinesi potessero essere gestiti da privati proprio per garantire la massima trasparenza ed evitare penetrazioni commerciali, di cui non avremmo conosciuto la portata.

D. Ha una misura del giro d'affari che potrebbe smuovere il memorandum?

R. No perché l'accordo serve solo a creare una cornice istituzionale e non prevede impegni finanziari. Sarà poi la trattativa tra le parti a definire l'entità dell'investimento.

D. Lei ha dichiarato che il modello di accordo su Genova e Trieste potrà essere replicato per altri porti italiani, magari quelli delle zone economiche speciali, come Taranto, a cui la Cina, secondo gli esperti potrebbe essere maggiormente interessata...

R. Ripeto, al momento non sono previsti altri accordi ma non escludo che possano essere fatti in futuro.

D. Qual è la cambiale politica che paga l'Italia alla Cina con il MoU?

R. Nessuna. Gli accordi si fanno in funzione degli interessi dell'Italia.

D. Cosa risponde a chi sostiene che il MoU avrebbe dovuto passare prima dalla Commissione Ue?

R. Che ci è già passato perché i progetti sui due porti sono inquadrati nell'ambito di iniziative europee di scambi con il Sudest asiatico.

D. Quali sono gli sviluppi sulla sua recente richiesta a Bruxelles di ridurre le tasse sulle concessioni portuali?

R. Abbiamo chiesto un incontro alla Commissione europea per discutere il tema a livello politico. Sembra che ci verrà accordato ma non sappiamo ancora quando.

D. Le priorità individuate per il decreto sblocca cantieri?

R. Puntiamo ad inserire una serie di elementi per rafforzare le autorità di sistema portuale ed eliminare le ridondanze burocratiche. Tra questi le autorizzazioni a procedere con le assunzioni delle autorità, visto che mancano tecnici per fare le stazioni d'appalto.

Vogliamo apportare cambiamenti tecnici alle procedure semplificate.

E una riforma degli adempimenti sul Cipe, con norme presentate dal Mef.

Mariangela Latella



Edoardo Rixi



■ OGGI IL DECRETO

Sblocca-cantieri Via libera senza condoni

> PAOLO VITA

A PAGINA 7

Giochi fatti per lo sblocca-cantieri Svolta per dighe e ricostruzione

Il Consiglio dei ministri approva oggi il decreto Non passa il condono edilizio inserito dal Carroccio

Le novità

Il premier potrà
nominare commissari
per l'avvio dei lavori
Norme specifiche
per i collaudi
in zone sismiche

di PAOLO VITA

Il consiglio dei Ministri di oggi varerà il decreto sblocca cantieri, parola del presidente del Consiglio, **Giuseppe Conte**. Tra le novità dell'ultima ora spiccano la cancellazione del condono edilizio per le piccole difformità (fino a 2%) voluto dalla Lega ma bloccato dal Movimento 5 Stelle, e la possibilità che le stazioni appaltanti possano procedere all'affidamento di lavori di importo pari o superiore a 40.000 euro e inferiore a 150.000 euro mediante affidamento diretto previa consultazione di tre operatori economici. Sempre su questo fronte, sale la soglia, da 150 a 350 mila euro, per avviare una procedura negoziata "di almeno dieci operatori economici individuati sulla base di indagini di mercato o tramite elenchi di operatori economici, nel rispetto di un criterio di rotazione degli inviti.

RISPOSTA A BRUXELLES

Nella bozza del decreto che sarà esaminato oggi compaiono anche una serie di misure in risposta alla lettera di messa in mora inviata dalla Commissione Europea lo scorso 24 gennaio, come l'abolizione dell'obbligo di indicare una terna di subappaltatori con l'offerta e la previsione di calcolare il valore complessivo dei lotti anche non affidati insieme, per stabilire il valore delle gare ed evitare il frazionamento artificioso degli appalti. C'è poi la conferma della possibilità di affidare i lavori di manutenzione (ordinaria e straordinaria) su progetto definitivo (invece che esecutivo), con l'introduzione del pagamento diretto dei progettisti da parte delle stazioni appaltanti, in caso di ricorso all'appalto integrato.

COMMISSARI STRAORDINARI

Il decreto prevede, inoltre, la possibilità che il presidente del Consiglio, su proposta del Ministro delle Infrastrutture, nomini uno o più commissari straordinari per l'avvio o la prosecuzione di lavori. Inoltre è introdotta la possibilità che il Governo, d'intesa con il presidente della Regione Siciliana, nomini anche un commissario straordinario per il miglioramento e la riqualificazione del sistema viario della Si-



cia.

SISMA

Il consiglio dei ministri di oggi dovrà decidere se inserire nel testo dello sblocca cantieri anche le norme contenenti la disciplina degli interventi strutturali in zone sismiche, come quelle relative ai collaudi e quelle che disciplinano gli interventi Dalle di adeguamento o miglioramento, sismico delle costruzioni esistenti localizzate in zone ad alta sismicità.

Sempre sul versante della sicurezza infrastrutturale, il decreto sblocca cantieri dispone la creazione dell'Agenzia Nazionale delle Dighe e delle Infrastrutture Idriche (Andig). Il nuovo ente avrà una finanziaria di 7,7 milioni nel 2019 e di 15,4 milioni a partire dal 2010.

AGENZIA NAZIONALE DIGHE

Il direttore dell'Agenzia sarà nominato con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del ministro delle Infrastrutture. La durata in carica del numero uno dell'Andig è di tre anni, rinnovabile per una sola volta. Ad affiancare il direttore è previsto un comitato direttivo composto da quattro membri, scelti tra dipendenti pubblici e soggetti esterni dotati di specifiche competenze professionali.

I nodi dell'economia Sblocca-cantieri in Cdm salta il mini condono pressing sul decreto Tria

► Salvini spinge per inserire nel testo anche le misure per la crescita del Tesoro ► Nella bozza stop alle linee guida Anac e resta il limite del 30% per i subappalti

**COMPROMESSO
SUI COMMISSARI
PER I LAVORI,
SARÀ CONTE A
DECIDERE SE NE
SERVIRÀ UNO O PIÙ**

**PER LE ZONE COLPITE
DA SISMA ARRIVA
UNA NUOVA
CLASSIFICAZIONE
DEGLI INTERVENTI
IN RILEVANTI E NON**

IL PROVVEDIMENTO

ROMA Giuseppe Conte, come di consueto, rassicura. Sul decreto sblocca-cantieri, ha detto ieri il premier, è «tutto confermato». Il testo sarà esaminato oggi dal consiglio dei ministri, ma il provvedimento è tutt'altro che chiuso. Lega e Movimento Cinque Stelle continuano a duellare norma su norma. Ieri dal preconsiglio dei ministri, è uscita una bozza del provvedimento di cinque articoli che vanno dalle modifiche al codice dei contratti pubblici, alla semplificazione della disciplina degli interventi nelle zone sismiche, fino all'istituzione di un'Agenzia per le dighe. Non c'è traccia della sanatoria edilizia per i piccoli abusi che, meno di 24 ore fa, aveva fatto violentemente litigare la Lega e Cinque Stelle. Il condono, ha spiegato ieri il vice premier Luigi Di Maio, non lo vuole nessuno, nemmeno i leghisti. Pace fatta? Per niente. Il testo è tutt'altro che chiuso. Anzi. La Lega per tutta la giornata di ieri ha esercitato un fortissimo pressing sugli alleati di governo perché sposassero la linea-Tria, ossia inserire una serie di misure fiscali per le imprese e per gli investimenti privati in grado da rilanciare il Pil e po-

ter evitare di dover inserire nel Def di aprile una manovra bis lacrima e sangue. Il ministro ha consegnato venerdì scorso al presidente del Consiglio e ai principali colleghi del governo, un documento in 35 punti per rilanciare la crescita. Un testo che contiene tre capitoli: il primo sugli aiuti fiscali alle imprese, il secondo per il rilancio degli investimenti privati e il terzo per quello delle opere pubbliche.

IL VETO

Le prime due gambe del provvedimento non vedranno probabilmente la luce oggi. Il veto del Movimento Cinque Stelle, desideroso di intestarsi la paternità del decreto sblocca-cantieri, è duro da superare. La Lega però, preme perché nel provvedimento che sarà varato oggi entri almeno il terzo capitolo del progetto-Tria, quello sulle opere pubbliche. Non è semplice. Anche perché il "modello" disegnato dal ministro dell'Economia è diverso nella sostanza rispetto a quello uscito da Palazzo Chigi e ministero delle infrastrutture. Per il Tesoro la via più breve per rilanciare i cantieri sarebbe quella di congelare per due anni, fino alla fine del 2020, una serie di norme contenute nel codice per

gli appalti. Come, per esempio, le soglie minime per gli affidamenti senza gara che, in questo modo, verrebbero fatte immediatamente salire fino a 5 milioni di euro. L'approccio di Conte e Toninelli è invece completamente diverso. Punta a modificare il codice degli appalti. Dal preconsiglio di ieri, come detto, ne è uscita una bozza di cinque articoli. Innanzitutto viene data la possibilità di indicare uno o più commissari per gli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari. A loro spetterà decidere l'avvio o la prosecuzione dei lavori bloccati. Un commissario ad hoc è previsto per le strade della Regione Sicilia. La norma è stata scritta col bilancino per non scontentare né la Lega e nemmeno i Cinque Stelle.

IL REGOLAMENTO

Finisce anche l'era della "soft law" dell'Anac. Al posto dei pareri di Raffaele Cantone, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto verrà adottato un regolamento unico con le disposizioni attuative del codice degli appalti. Il criterio di aggiudicazione al miglior prezzo viene esteso anche ai contratti sotto soglia, ma non entra invece nel provvedimento,



la contestata eliminazione dell'obbligo del limite del 30% sempre per i subappalti. Viene introdotta poi, una disciplina transitoria per la crisi d'impresa per eliminare i problemi di coordinamento con il fallimento, il concordato preventivo e l'amministrazione controllata.

Per semplificare e velocizzare gli interventi edilizi, vengono introdotte nuove disposizioni, tra cui una classificazione degli interventi in «rilevanti» e «di minore rilevanza», introducendo un diverso regime autorizzativo. Per rafforzare il sistema di vigilanza sulla sicurezza delle grandi dighe, arriva un'apposita Agenzia, che ingloberà i compiti e le attribuzioni della relativa direzione generale del ministero delle infrastrutture. Infine sono previsti degli interventi per i piccoli Comuni fino a 3.500 abitanti utilizzando le risorse residue di due programmi conclusi (6 mila Campanili e Nuovi progetti di intervento).

A. Bas.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Così le costruzioni

L'impatto della crisi nei settori edilizia, legno, cemento, lapidei e laterizi



120.000
imprese
chiuse



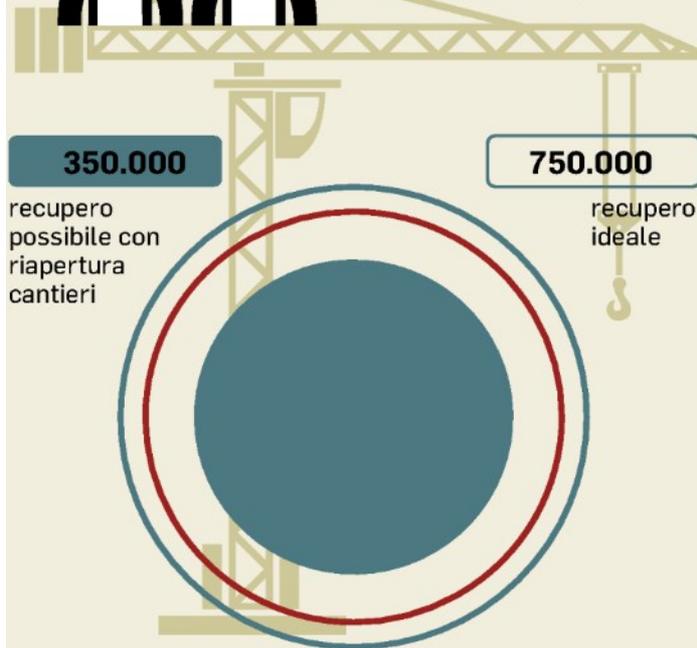
600
cantieri
fermi



53 miliardi
valore in euro
delle opere
sospese



**POSTI DI LAVORO
PERDUTI
600.000**



Fonte: sindacati di categoria

ANSA centimetri

La Lega punta i piedi, via libera a rischio e la promessa di cambiare il testo in aula

**IL CARROCCIO
GIÀ GUARDA AL DEF
VORREBBE SUBITO
UNA SPINTA AL PIL
PER EVITARE
LA MANOVRA-BIS**

**L'INCROCIO TRA
I TEMPI DI CONVERSIONE
DEL PROVVEDIMENTO
E LE ELEZIONI EUROPEE
PREOCCUPA INVECE
I CINQUESTELLE**

IL RETROSCENA

ROMA «Lo sblocca-cantieri va in Consiglio e senza condoni». Giuseppe Conte e Luigi Di Maio lo ripetono a gran voce e oggi il testo del decreto verrà quindi discusso, ma non tutti i problemi sono risolti. Anzi.

Un testo è iniziato a circolare ieri mattina. Cinque articoli in tutto dove non compare il condono proposto dalla Lega per gli edifici pre-1967, resta il limite del 30% per i subappalti, spunta una nuova agenzia dedicata solo alle dighe, ma non contempla le misure fiscali proposte dal ministero dell'Economia e quelle care alla Lega sul riuso-urbano. Nel pre-consiglio di ieri il testo è stato in buona parte aggiustato, ma la sostanza è rimasta quella del giorno precedente e che aveva fatto arricciare il naso al ministro dell'Economia Giovanni Tria e ai viceministri della Lega Edoardo Rixi e Armando Siri. Di fatto in consiglio entra il testo "made in" Conte-Di Maio, anche se cede - malgrado i mugugni interni - sulla cancellazione delle linee guida dell'Anac. Il ministro alle Infrastrutture Toninelli evita il super-commissario alle opere pubbliche - che avrebbe di fatto più che dimezzato il ruolo del ministro di Porta Pia - e in questo modo porta a casa lo sblocco di alcuni cantieri cari al M5S che avranno ognuno un apposito commissario.

LA FRETTA

A spingere forte sul varo del decreto è il presidente del Consiglio. Lo stato di relativa salute dei con-

ti pubblici non consente a Conte di temporeggiare. Al ministro Tria il premier ha promesso un apposito provvedimento prima del varo del Documento di economia e finanza. Ma anche al Mef hanno fretta. I tempi stringono. I meccanismi molto lenti e faticosi della maggioranza rendono complicato la costruzione di un nuovo provvedimento mentre Bruxelles chiedi una correzione degli obiettivi di bilancio. Il braccio di ferro tra M5S e Lega è quindi destinato a ripetersi oggi alle due del pomeriggio quando il consiglio dei ministri esaminerà il testo. E' probabile che anche questa volta Conte si schieri con i ministri del Movimento e, soprattutto, con il ministro Toninelli. Per il presidente del Consiglio il decreto va varato anche se non si esclude che il cdm possa iniziare nel pomeriggio per poi sospendersi e riprendere la sera. Magari dopo che al Senato si sarà consumato il voto sulla Diciotti. Ciò non toglie che Matteo Salvini - qualora non riuscisse a spuntare modifiche di rilievo - potrebbe definire il decreto «un'aspirina» il decreto del Mise e del Mit promettendo «corpose modifiche in aula». L'obiettivo della Lega resta quello di allargare il perimetro del decreto in modo da dare un forte impulso alla crescita in modo da ridurre l'impatto di un'eventuale manovra correttiva. Il rischio per palazzo Chigi e il Mise è che lo "sblocca cantieri" diventi l'ennesimo argomento di scontro e che il decreto venga stravolto in Parlamento con la Lega pronta a fare sponda con le opposizioni in moda cambiarlo. Occorre infatti considera-

re che i sessanta giorni di durata del decreto coincidono, o quasi, con le elezioni Europee e la Lega ha assoluto bisogno di dimostrare al proprio elettorato del Nord, ma non solo, che non partiranno «solo le opere care al M5S».

L'ECO

Si profila, quindi, un nuovo rinvio. O quantomeno il varo di una sorta di "decreto-aperto" che sarà complicato gestire in Parlamento qualora la Lega decidesse di puntare anche sulle opposizioni per allargarne il perimetro in modo da costruire un testo in grado di dare sostanza al Def ed evitare che, magari a cavallo delle elezioni Europee di maggio, il governo sia chiamato ad una dura correzione dei conti pubblici. Il M5S procede però con molta cautela anche perché "appalti" ed "opere pubbliche" nel lessico grillino sono spesso sinonimi di malaffare. L'enfasi data ieri l'altro al "condono" proposto dall'alleato, e immediatamente smentito dalla Lega, dimostra quanto delicato sia l'argomento-cantieri. Lo scarso effetto sulla crescita che hanno Quota100 e Reddito spingono però Conte a cercare complicate soluzioni alternative.

Marco Conti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CHIOGGIA

Deposito Gpl I Ministeri: serve una nuova variante

«Serve una nuova variante». Il deposito Gpl di Chioggia subisce una brusca frenata da parte del Mise e del Mit. **B. ANZOLETTI** / APAG. 31



Il deposito Gpl a Chioggia

CHIOGGIA

Impianto Gpl, i Ministeri ora rallentano «Per farlo serve una variante al Prg»

Mise e Mit confermano che il decreto ministeriale del 2015 vale solo per la parte a terra. Per il resto un nuovo iter

Elisabetta B. Anzoletti

CHIOGGIA. Strada in salita per il deposito gpl di Punta Colombi. Nel vertice di ieri a Roma i dirigenti del ministero dello Sviluppo economico (Mise) e del ministero delle Infrastrutture (Mit) hanno sentenziato che l'impianto non potrà entrare in esercizio senza una variante al Piano regolatore del porto che implica complessi passaggi come la Valutazione di impatto ambientale (Via). Un nuovo percorso autorizzativo che apre uno scenario lungo e, secondo il comitato, che allontana qualsiasi possibilità che l'impianto possa entrare in funzione. I tecnici dei ministeri hanno in pratica confermato la tesi che il comitato sostiene da due anni, ovvero che il decreto interministeriale, firmato a maggio 2015, valga unicamente come via libera per l'impianto a terra, ma che non abbia alcuna valenza per la parte esterna al perimetro, cioè quella per l'approvvigionamento dei bomboloni con il gas portato a Chioggia dalle gasiere. Per il transito delle gasiere in porto, l'attracco e lo scarico di gpl su una banchina, peraltro non ancora collaudata e al momento sotto sequestro, serve la variante al Prg del porto.

«Un percorso che pone una pietra tombale sull'impianto», spiega Roberto Rossi, presidente del comitato, «Una variante implica talmente tanti passaggi e tanti pareri di enti finora glissati, che la società si renderà conto che è più conveniente trovare soluzioni alter-

native. Anche perché una variante al Prg implica quella famosa Via che la Provincia aveva escluso a meno che non fossero state osservate delle prescrizioni mai ottemperate. Come finirà l'esame dell'impatto ambientale per un impianto di queste dimensioni a 250 metri da case, scuole, attività produttive, porto commerciale, ferrovia, nel cuore di una laguna tutelata dall'Unesco e dalla Legge Speciale per Venezia e Chioggia? Secondo noi l'esito è scontato».

La necessità della variante è stata al centro del vertice di ieri, il secondo convocato dal Mise per un riesame congiunto del deposito. La riunione, a cui hanno preso parte i dirigenti di Mise, Mit e Mibact, i vertici di Costa Bioenergie con i loro legali, il sindaco Alessandro Ferro, il vicesindaco Marco Veronese, il presidente del consiglio comunale Endri Bullo e una delegazione del comitato No Gpl, si è aperta con una relazione sull'interpretazione data dal dirigente del Mise Gilberto Dialuce nel 2015 sul decreto interministeriale. Il dirigente ha confermato che il decreto riassume le autorizzazioni implicite solo per il perimetro interno del deposito, mentre per tutte le altre autorizzazioni (banchina, transito gasiere, traffico su gomma) occorrono i pareri degli enti preposti e l'avvio del percorso per la variante che compete all'Autorità portuale. L'istruttoria coinvolgerà anche altri enti tra cui il Comitato di gestione in cui siedono Regione, sindaco e Autorità marittima, il Consiglio supe-

riore dei lavori pubblici e nell'ultima istanza la Regione.

«Il Mise ci ha comunicato che l'autorizzazione del 2015 non è onnicomprensiva», spiega il vicesindaco, «La variante, con tutto l'iter che ne consegue (Via, Piano di sicurezza del porto), non può essere bypassata: si tratterebbe di adeguare il traffico petrolifero a un porto che a oggi è commerciale, come prevede il Piano Gottardo del 1981. Un iter complesso che non può prescindere dalle prescrizioni della Legge Speciale e che coinvolgerà Autorità di sistema e Capitaneria». «La partita è ancora aperta», sostiene il sindaco, «Le autorizzazioni che attualmente la ditta possiede non sono sufficienti affinché il deposito entri in funzione».

L'Autorità di sistema portuale precisa di attendere chiarimenti tecnici da parte dei Ministeri per poter mettere in campo tutte le azioni necessarie a definire i piani di sviluppo concreti per il porto, specificando che «gli scenari possibili sono limitati ed escludono dei significativi margini discrezionali da parte dell'Autorità». —

BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI





L'amministrazione a Roma: da sinistra Marco Veronese, il sindaco Alessandro Ferro ed Endri Bullo

LA NOTA DELLA SOCIETÀ INTERESSATA

Costa Bioenergie soddisfatta: «Per noi basta un'ordinanza»

CHIOGGIA. Linea rigida della ditta che ribadisce che il decreto interministeriale vale anche per la messa in esercizio e minaccia azioni legali nei confronti di chi ritarda l'avanzare dei lavori.

L'interpretazione di Costa Bioenergie sull'esito dell'incontro di ieri al Mise è decisamente opposta a quella del Comune e del comitato No Gpl. L'amministratore unico di Socogas (di cui Costa Bioenergie è braccio operativo, ndr), Giampaolo Zucchi, si dice soddisfatto dell'incontro e certo di aver sempre seguito l'iter corretto. «Secondo noi il decreto autorizzativo del 2015 vale anche per l'esercizio dell'impianto», spiega Zucchi, «è una conseguenza logica. Pensiamo a chi richiede un permesso a costruire per una casa, lo fa per andarci ad abitare, non certo per tenerla vuota. Nel nostro caso quel decreto vale per costruire l'impianto e metterlo in funzione. E per metterlo in funzione è chiaro che devono arrivare le navi gasiere. Siamo consapevoli che per l'ingresso delle navi in porto serviranno autorizzazioni ulteriori, rispetto al decreto, ma per noi basterà un'ordinanza della Capitaneria, che è l'organo di po-

lizia competente, che disciplini le modalità e non una variante al Prg del porto». Costa Bioenergie ieri ha diffuso una nota sull'esito del vertice. «Dall'incontro», si legge nella comunicazione, «è emerso che i ministeri (Mise e Mit), pur "politicamente" contrari al deposito, hanno preso atto, e non poteva essere altrimenti, della lapidaria sentenza del Consiglio di Stato che ha confermato la piena legittimità sia della realizzazione del deposito che dell'esistenza dell'autorizzazione all'esercizio. Resta da definire il procedimento amministrativo da seguirsi per garantire la sicurezza della navigazione conseguente al transito delle gasiere. Su quest'ultimo punto permangono opinioni giuridiche diverse».

La ditta specifica anche che il cantiere è in fase di ultimazione e che a breve inizieranno le selezioni per l'assunzione del personale. «Nel frattempo», specifica la nota, «la società avvierà le necessarie azioni risarcitorie per il ristoro dei danni subiti e per i tutti i ritardi dovuti a iniziative e comportamenti finalizzati a ostacolare l'avvio dell'attività». —

E.B.A.



La polemica

Il decreto
del libero
subappalto
Altro che lotta
ai corrotti

SERGIO RIZZO
pagina 25

La polemica

IL DECRETO DEL SUBAPPALTO LIBERO

Sergio Rizzo

Dal ritorno in grande stile del massimo ribasso al subappalto libero. Ecco il modo con cui un governo che poche settimane fa si vantava di aver spazzato via la corruzione pensa ora di far ripartire 600 opere pubbliche paralizzate. Demolendo proprio alcuni capisaldi della lotta al malaffare faticosamente affermati. Il decreto sblocca-cantieri è ancora una bozza, ma quello che c'è dentro fa ben capire la direzione di marcia. Non si parla più di sanatorie, è vero. Ed è anche saltata la follia più folle, quella di alzare fino a 5 milioni il limite per aggiudicare i lavori pubblici senza gara: anche se la soglia è stata comunque portata da 150 mila a 350 mila euro, il che farà sparire le gare per gli appalti meno grandi. In compenso, però, le mosse che dovrebbero rilanciare le opere guardano tutte a un passato affollato di ombre. Si comincia stabilendo che l'aggiudicazione degli appalti deve avvenire «sulla base del criterio del minor prezzo ovvero, previa motivazione, del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa». Viene così riesumato il deprecabile massimo ribasso, ossia quel sistema per cui le imprese ottenevano i lavori a prezzi stracciati salvo poi recuperare i soldi con gli interessi grazie a varianti, riserve e arbitrati. Un sistema capace in decenni di aprire la strada alle più gravi degenerazioni mortificando la concorrenza e la qualità delle opere. Se la nuova formula passerà, la cosiddetta «offerta economicamente più vantaggiosa», che non si basava esclusivamente sul prezzo ma teneva in considerazione anche gli elementi qualitativi, verrà ammessa solo in subordine e con precisi motivi. Mal sopportata, ora sarà definitivamente accantonata. E se il diavolo si nasconde nei dettagli, questa bozza è un autentico inferno. Come dimostra la norma che modifica l'articolo 105 del codice degli appalti tuttora in vigore. Quell'articolo fissa l'obbligo per i partecipanti a una gara di comunicare preventivamente l'identità degli eventuali subappaltatori, che non devono avere guai con la giustizia. Lo stesso articolo vieta a chi si aggiudica un'opera pubblica di dare lavori in subappalto agli altri partecipanti risultati sconfitti. Tutto questo per rendere più trasparenti i subappalti e soprattutto evitare accordi sottobanco fra le imprese, per cui vince una ma lavorano anche gli amici che hanno

perso, come si faceva una volta. Con le modifiche previste dalla bozza, però, adesso salterebbe tutto: via l'obbligo di comunicare l'identità dei subappaltatori e il divieto di subappaltare agli sconfitti.

E proprio come ai tempi dei direttori dei lavori compiacenti e dei collaudi senza freni, quando ben 36 dirigenti del ministero delle Infrastrutture venivano omaggiati con prelibati incarichi da collaudatore del Mose, arriva pure il colpo di spugna sui rispettivi albi. Per non parlare di altre stravaganze. Gli espropri, per esempio: sarà possibile avviarli anche soltanto in presenza di un piano di fattibilità dell'opera. Ma se poi l'opera fattibile non si fa? Boh... Oppure i controlli: si potrà esaminare l'offerta anche prima di aver verificato i requisiti di chi l'ha presentata. Ma se poi quello i requisiti non ce l'ha? Boh... Quanto all'istituzione di una nuova authority battezzata Andig, che sta per "Agenzia per la sicurezza delle dighe e delle infrastrutture idriche", se ne sentiva davvero il bisogno? Questo decreto definito sblocca-cantieri, che riscrive pezzi del codice degli appalti, ha nelle sue parti principali il marchio di fabbrica inconfondibile della Lega.

Del resto il Movimento 5 Stelle è ormai abituato a farsi passare sotto il naso le furbizie del suo ingombrante socio di governo. Ma stavolta una zeppa l'ha piazzata bene, nell'articolo 23 del codice degli appalti: dove verrà prescritto, dice la bozza, che «il progetto di fattibilità individua, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività». Dunque, prima di decidere di fare un'opera se ne dovranno valutare alcune versioni da sottoporre ciascuna al mitico esame modello Tav, e che vinca la migliore. Un passaggio burocratico in più, e che passaggio. Se questo è il turbo per i cantieri, stanno davvero freschi...

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'UTOPIA DELLA CITTÀ IDEALE**Zingonia, da abbattere le torri diventate un ghetto**

Saranno presto abbattute le sei torri con 204 appartamenti di Zingonia, in provincia di Bergamo. La città ideale nata dall'utopia di Enzo Zingone negli 60 non è mai decollata. Le palazzine sono solo un ghetto semi-abbandonato. — a pagina 10

Zingonia, da città ideale a ghetto

Al via gli abbattimenti delle torri

BERGAMO

Concepita da Enzo Zingone, l'utopia urbanistica si ispira alla Brasilia artificiale

Lunedì cominceranno i lavori preparatori per le demolizioni

Sara Monaci

Dal nostro inviato

ZINGONIA

Doveva essere un luogo residenziale d'élite, ispirandosi a Brasilia. Ma negli ultimi 20 anni si è trasformato in luogo di spaccio. Ora il progetto di riqualificazione di Zingonia, la grande area commerciale nel bergamasco che si estende nei territori di 5 comuni (Ciserano, Verdello, Verdellino, Osio Sotto e Boltiere), è a un punto di svolta. Oggi si terrà il comitato di vigilanza - costituito da Regione Lombardia, forze dell'ordine e rappresentanze del Comune di Ciserano e della Provincia - e dal lunedì cominceranno i lavori preparatori per la demolizione di 6 palazzine, con 204 appartamenti occupati abusivamente fino a poco tempo fa e ora chiusi con ordinanze urgenti.

Pochi giorni fa è arrivato qui il ministro degli Interni Matteo Salvini e a luglio inizierà la demolizione del quartiere. Gli edifici sono stati occupati per almeno 15 anni e così Via Monaco è diventata nel tempo luogo di spaccio e prostituzione. Dal 2009 la giunta di Ciserano ha cercato una via di uscita, prima trattando con gli abusivi, per lo più clandestini extracomunitari, e poi arrivando alla decisione di buttare giù i palazzi e ripartire da zero.

Da qui sorgerà la nuova Zingonia: il terreno senza più edifici verrà venduto, e con i 5 milioni di ricavi verranno costruite case popolari in un'altra zona; nel quartiere sorgeranno invece uffici e cen-

tri direzionali legati alle aziende.

Dovrebbe dunque rinascere quella che l'architetto romano Vincenzo Zingone aveva immaginato negli anni 60 come una sorta di Brasilia italiana, una città artificiale in cui andare a vivere e lavorare. L'architetto ci aveva già provato qualche anno prima con un quartiere di Trezzano sul Naviglio, favorendo vasti investimenti immobiliari e di industrializzazione.

Anche Zingonia portava con sé la promessa di spostare le imprese nel luogo dove vivevano i lavoratori, sfruttando la possibilità di avere una defiscalizzazione decennale, grazie al progetto Zif (Zingonia iniziative fondiari). E così in parte è stato: ai lati dell'lungo Corso Europa, che si estende nelle aree di 4 comuni (tranne Boltiere, che ha una sua zona industriale leggermente decentrata) si trovano migliaia di aziende, e qui passano 8 milioni di auto all'anno. Con i fondi per le aree depresse, Zingonia, nella mente dell'architetto Zingone, doveva riuscire a dare lavoro alle persone che vivevano nel territorio e che invece dovevano spostarsi nel capoluogo lombardo. Così, pensava l'architetto, poteva nascere una nuova comunità.

Ma non è andata esattamente così. Le imprese sì, si sono rafforzate. Peraltro qui ci sono storie aziendali inedite. Per esempio, ha la sede la Gse, che produce sottomarini e le cui attività sono coperte da segreto militare. Qui è stata anche progettata la prima camera iperbarica. C'è anche la sede della Robour, leader mondiale nel settore dei riscaldamenti. Ci sono aziende che per ampliarsi hanno comprato dalle amministrazioni comunali intere strade (a Ciserano sono state vendute per 105 euro a metro quadrato).

Ma dal punto di vista della comunità, Zingonia non è decollata. Zingone trovò il sostegno delle banche nel suo progetto immobiliare, ma non quello della politica. Nella testa di Zingone c'era un agglomerato di mille aziende

e 50 mila abitanti. Ma l'architetto sottovalutò il fattore umano: l'esistenza di 5 Comuni, con il loro campanilismo, e con popolazioni poco propense a creare un'unica comunità.

Ancora oggi in questa lunga strada si viene a lavorare, ma non a vivere. L'architetto ci provò, con la costruzione di una chiesa e di scuole, che oggi rimangono lì, simbolo di un'idea mai decollata.

Zingone poi, si racconta ancora qui, dopo essere stato ostacolato dalle amministrazioni, decise di andare a Panama, dove passò gli ultimi anni (e sua moglie a Zingonia viene ricordata più con il cognome del suo secondo marito, Lamberto Dini).

Alla fine anni degli anni Sessanta furono le aziende a tentare l'urbanizzazione. Nella necessità di dare case ai loro dirigenti, costruirono palazzine di lusso che in parte vennero anche vendute ai privati. Hanno nomi di donne: Anna 1, 2, 3 e Athena 1, 2, 3 nel Comune di Ciserano; Barbara 1 e 2 e Bettina, nel Comune di Verdellino, a cui si aggiungono Grattacielo e 4 torri.

Il progetto di demolizione riguarda solo le "Anna" e le "Athena", che da edifici dove vivevano 650 persone sono diventati luoghi di spaccio. La degenerazione è iniziata quando i dirigenti si sono spostati nel centro cittadino. Gli edifici sono passati di mano alla manodopera straniera, poi agli irregolari, e poi agli abusivi che occupavano sfruttando la possibilità di avere, con facili cavilli burocratici, la residenza in



un appartamento.

Nei primi anni 2000 si è verificato un fenomeno singolare: le banche hanno iniziato a proporre mutui con basse garanzie. Il sindaco di Ciserano Enzo Bagini racconta che i broker passavano di casa in casa. Il risultato: in Via Monaco i nuovi proprietari hanno cominciato a essere insolventi e la vita condominiale è stata azzerata. Poi le banche si sono ripresi gli immobili con le aste ma nel frattempo gli appartamenti venivano occupati o messi a disposizione con affitti in nero. Il Comune ha iniziato a bloccare le forniture di acqua, poi ha avviato progetti di messa in sicurezza fino ad arrivare nel 2016 alle perquisizioni con la «rimozione di ostacoli fissi», provvedimento che in Italia si usa generalmente solo per la criminalità organizzata. Sono state fatte 12 operazioni con carabinieri e polizia municipale. Anche i centri sociali e i movimenti anarchici, che prima difendevano l'area, hanno cominciato a difendere «solo le famiglie sane».

Bagini, eletto con una coalizione di centrosinistra, in questo progetto ha trovato alleanze bipartisan, e sottolinea come il decreto sicurezza di Salvini non sia tanto «ingiusto», quanto «inefficace». Per Zingonia il problema non sono i richiedenti asilo, ma i clandestini, che tuttavia sono difficili da rimpatriare «perché mancano accordi con i paesi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ENZO BAGINI
Sindaco di
Ciserano, uno dei
5 Comuni di
Zingonia



La demolizione. A luglio sei palazzine di Zingonia verranno demolite. Dalla prossima settimana iniziano i lavori di messa in sicurezza. Crolleranno 208 appartamenti occupati abusivamente da 15 anni e diventati luogo di spaccio e prostituzione. Sopra una delle palazzine, sotto le abitazioni occupate e murate