

Rassegna del 23/04/2019

ANCE VENETO

20/04/2019	Nuova Venezia	30	Ance contesta l'appalto per il campo di rugby «Ribasso eccessivo»	Bianchi Simone	1
------------	---------------	----	---	----------------	---

ASSOCIAZIONI ANCE

20/04/2019	Corriere della Sera	11	Decreto sblocca cantieri, allarme di Cantone «Troppa deregulation è pericolosa»	Marro Enrico	2
20/04/2019	Gazzettino	7	Cantone boccia il decreto sblocca-cantieri Ance: testo da migliorare. No dei sindacati	Di Branco Michele	4
21/04/2019	Gazzettino	26	Lettera. Sblocca-cantieri tra luci e ombre	Cavallin Ugo	5
20/04/2019	Gazzettino Venezia	17	Nuovo campo da rugby, le imprese edili si ribellano	De Gaspari Filippo	6
21/04/2019	Mattino Padova	3	I costruttori criticano i limiti al subappalto - «Occasione sprecata per recuperare lavoro»	Sandre Riccardo	8
20/04/2019	Sole 24 Ore	5	Intervista a Gabriele Buia - «Bene il subappalto, ma bisogna avere più coraggio sulla Pa»	G.Sa.	9

SCENARIO

21/04/2019	Adige	10	Casa: lavori boom, 3 miliardi in 10 anni	Terre Francesco	10
20/04/2019	Avvenire	9	«Sblocca-cantieri», i dubbi dell'Anac: contiene norma pericolosa	...	12
20/04/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7	Consorzio, la procura indaga sui sedimenti Verso nuove regole	A.Zo.	13
23/04/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3	Tav veneta costi-benefici sotto di 2 miliardi - Tav veneta, analisi pronta: negativa per due miliardi De Berti: «Inaccettabile»	Zambon Martina	14
20/04/2019	Corriere delle Alpi	15	Il presidente Pozza «E' un'opportunità senza precedenti Si vada avanti»	F. D. M.	16
23/04/2019	Corriere delle Alpi	17	Perse più di mille imprese Cadore e Agordino in crisi - Perse più di mille aziende in dieci anni emorragia in Cadore e Alto Agordino	Scottini Raffaele	17
20/04/2019	Gazzettino	13	Olimpiadi, un protocollo per far pagare le Regioni	Vanzan Alda	19
21/04/2019	Gazzettino Belluno	3	Zaia: «Sbocco a nord strategico» - Belluno -Lienz strategica parola di governatore	Favaro Mauro	21
23/04/2019	Gazzettino Venezia	8	Ora spuntano hotel anche tra le fabbriche - Alberghi anche fra le fabbriche	Trevisan Elisio	23
21/04/2019	Giornale di Vicenza	8	Valdastico Nord Fugatti: «Si fa» Ma il comitato dà battaglia	...	26
23/04/2019	Giornale di Vicenza	12	Piano casa Marzo, record di domande - Il Piano casa in archivio con il record di richieste A marzo sono oltre 100	Negrin Nicola	27
20/04/2019	Italia Oggi	29	Post sisma, elenco senza controlli	Damiani Michele	29
20/04/2019	Italia Oggi	23	Codice degli appalti riscritto - Il Codice contratti al tagliando	Mascolini Andrea	30
23/04/2019	Italia Oggi Sette Affari Legali	4	Il frazionamento in lotti dipende dai casi	Unnia Federico	32
23/04/2019	L'Economia del Corriere della Sera	40	Con gli sgravi e i tassi al minimo ristrutturare costa (quasi) la metà	Pagliuca Gino	33
21/04/2019	Nuova Venezia	3	«La Nuova Romea commerciale dimenticata ma indispensabile»	A.Z.	35
23/04/2019	Nuova Venezia	33	Al gruppo Simeon il prestigioso "Mercury Tower" di Malta	Monforte Giovanni	37
21/04/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	4	«Appalti più veloci per Cortina 2021 e Tav» - Cortina 2021 e Tav Brescia-Padova «Strada spianata ad appalti veloci»	Salmaso Albino	39
23/04/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12	Tav bloccata da 309 vincoli - La Tav e i 309 semafori rossi norme sismiche, tutto da rifare	Salmaso Albino	41
20/04/2019	Repubblica	6	Sblocca-cantieri, scatta l'allarme Cantone: "Decreto pericoloso"	Milella Liana	43

MIRANO

Ance contesta l'appalto per il campo di rugby «Ribasso eccessivo»

MIRANO. L'Ance di Venezia punta il dito contro la gara d'appalto per la ristrutturazione degli impianti sportivi destinati al rugby. Dopo aver premesso l'assenza di irregolarità, l'associazione dei costruttori fa però alcune osservazioni sulle procedure.

«Mentre si continua a discutere di revisione o abrogazione del Codice degli Appalti, è esemplare la vicenda della procedura negoziata del Comune di Mirano (la Città metropolitana ha svolto solo il ruolo di stazione appaltante), sull'adeguamento del campo da rugby», si legge nella nota. «La prima singolarità è che l'appalto, nato con una base d'asta di 438 mila euro, subisce, prima della gara, una decurtazione dell'8%, scendendo a 403 mila, in applicazione di una delibera della giunta regionale del 2017 che, con un ritardo di tre anni, approvava il prezzario regionale del 2014, autorizzando i progettisti ad apportare, con motivazione, variazioni in rialzo fino al 15% o in ribasso fino al 25%. Nel caso specifico non c'è traccia di alcuna motivazione a giustificazione del ribasso, ed è evidente che la delibera regionale, contro la quale Ance Venezia ha preso ferma posizione, può creare distorsioni. Questa gara parte con valori di prezzo riferiti al 2014, ulteriormente ribassati dal Comune di Mirano in modo significativo».

L'Ance di Venezia snocchia altri dati: «Lo stesso Comune invita alla gara 19 im-

prese, di cui 12 venete, 7 del Veneziano e 7 da fuori regione. Solo 7 imprese presentano l'offerta: 2 della provincia di Venezia, una di Padova e le non trivenete. Essendo pervenute meno di dieci offerte la gara va al massimo ribasso con un risultato singolare. Le imprese "locali", che dovrebbero avere costi minori, offrono un ribasso medio dell'8%, mentre le altre, che dovrebbero sopportare i costi di trasferta per attrezzature, macchinari e personale, propongono un ribasso medio più che doppio (19%), tanto che la gara viene aggiudicata con un ribasso di quasi 100 mila euro, pari al 23,44%, praticato su prezzi di cinque anni fa, già sforbiciati in partenza dell'8%. Difficilmente un'offerta del genere può essere considerata congrua. Il dubbio è che l'obiettivo sia aggiudicarsi gare a qualunque costo per poi puntare a revisioni dei conti in corso d'opera. Per questo seguiremo con la massima attenzione l'esecuzione dei lavori».

Interpellata sulla vicenda, la sindaca Maria Rosa Pavanello ha sottolineato che «il Comune di Mirano non c'entra nulla nella questione, bensì la Regione con i suoi regolamenti cui si fa riferimento. Abbiamo chiesto lumi alla Città metropolitana e tutto è regolare, così come al Coni, trattandosi di impianti sportivi. A vincere la gara è stato un consorzio emiliano, e questo sarà garante dell'esecuzione dei lavori». —

Simone Bianchi



Il Mirano Rugby in azione



Decreto sblocca cantieri, allarme di Cantone

«Troppa deregulation è pericolosa»

Il ministro Toninelli: subito lavori per 2,5 miliardi. Il testo ieri in Gazzetta

ROMA Il decreto legge «sblocca cantieri» è stato finalmente pubblicato ieri sulla Gazzetta Ufficiale, ma subito è scoppia una polemica sulle norme che ampliano l'area degli appalti sottoposti a procedure semplificate. Ad accenderla il presidente dell'autorità anticorruzione Anac, Raffaele Cantone. «Se deregolamentazione significa semplificazione, siamo d'accordo; se invece significa lasciare mani libere... credo sia una scelta legittima della politica ma anche pericolosa», ha detto ieri Cantone ai microfoni di *Radio Capital*. «Quando si gestiscono interessi pubblici — ha aggiunto — è necessario che ci siano le regole. Se non stabilisco le regole per come dare un appalto, lo posso dare a mio fratello e sarebbe legittimo».

Nel mirino di Cantone c'è la norma del decreto che aumenta da 150 mila a 200 mila il tetto degli appalti che possono essere assegnati sulla base di soli tre preventivi anziché dieci. «Credo sia una norma pericolosa — dice Cantone —. Se facciamo un preventivo per fare un lavoro a casa nostra, facciamo un minimo di sondaggio di mercato? Credo che vada fatto anche per la pubblica amministrazione. La previsione di un numero più alto di preventivi crea anche un minimo di concorrenza. Non mi va di dire che è una norma sblocca tangenti, è esagerato, ma non va nella giusta direzione. E non credo che servirà a sbloccare gli appalti. Non mi risulta che ci siano blocchi per gli appalti sotto i 200 mila euro. Il problema sono i grandissimi appalti, per i quali spesso viene fat-

ta una progettazione non corretta o gare fatte male».

Esulta, invece, il ministro delle Infrastrutture. La riforma, che riscrive il codice degli appalti, porterà secondo Danilo Toninelli, «a un'accelerazione degli investimenti di almeno 2,5 miliardi nel solo 2019». Sulla base di quanto previsto dal testo di 30 articoli, il ministro annuncia che verranno presi provvedimenti per mettere «subito in campo delle strutture commissariali che serviranno ad accelerare nel complesso investimenti pubblici per oltre 25 miliardi con riguardo a cantieri già aperti ma che purtroppo sono fermi».

Sul punto criticato da Cantone, il ministro spiega: «Abbiamo introdotto un iter più snello con la possibilità di indire una procedura negoziata con almeno 3 operatori per le opere fino a 200 mila euro, mentre l'affidamento diretto rimane entro i 40 mila euro». Inoltre, dice Toninelli, «una misura importante riguarda le autostrade: le concessioni in scadenza o vicine alla scadenza su cui ci sono investimenti in corso possono essere affidate a gara riutilizzando il progetto esistente. Il concessionario uscente può partecipare alla gara senza vantaggi».

Tra le opere che dovrebbero essere sbloccate figurano l'alta velocità Treviglio-Brescia, il nodo ferroviario di Firenze, la terza corsia Firenze-Pistoia, la Roma-Latina e la Lioni-Grottaminarda. In tutto sono 53 le grandi opere sopra i 100 milioni di euro bloccate sul territorio nazionale per un valore di oltre 50 miliardi, secondo il monitoraggio aggiornato dell'Ance, l'associazione dei costruttori. Le gran-

di opere ferme sono concentrate al Nord (28 cantieri per un totale di 31,8 miliardi). Quindici quelle bloccate al Sud (9,9 miliardi) e 10 al Centro (9,3 miliardi). Se venissero sbloccate tutte, dice l'Ance, si potrebbero creare 790 mila posti di lavoro.

«Lo sblocca cantieri — dice Gabriele Buia, presidente dell'Ance — è un primo segnale di attenzione a un settore, fondamentale per la crescita del Paese come chiedevamo da tempo. Ci voleva però più coraggio e speriamo in modifiche in Parlamento che mettano la pubblica amministrazione in grado realmente di operare. In particolare, occorre la riconfigurazione del reato di abuso di ufficio e della responsabilità erariale per colpa grave che blocca la firma di ogni amministratore. Diamo atto che il sistema di aggiudicazione "del massimo ribasso" è pressoché sparito e anche la restrizione della procedura negoziata va in un'ottica di maggiore trasparenza». I costruttori avvertono infine che sul subappalto si rischia «l'ennesima procedura di infrazione» perché l'aumento dal 30 al 50% dei lavori subappaltabili non sarebbe sufficiente rispetto all'impostazione europea contraria a questi vincoli.

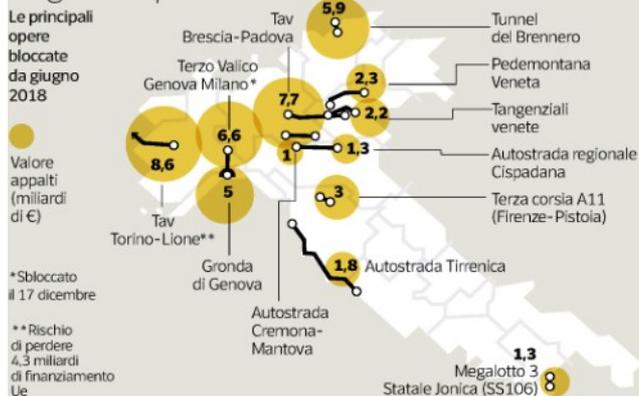
Di parere opposto, su questo e più in generale sulla riforma, i sindacati, che annunciano mobilitazioni. Per la Fillea-Cgil il decreto è «uno sblocca porcate: diminuiscono i controlli, la trasparenza, la qualità e le tutele». Per la Filca-Cisl si tratta di uno «sblocca illegalità che attacca i diritti dei lavoratori e non riattiverà le opere». Per la Feneal-Uil «si torna indietro di anni».

Enrico Marro

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le grandi opere ferme



21
miliardi di €
bloccati per le opere
in corso



418 mila
potenziali
posti di lavoro
persi

I fondi a disposizione del governo

150 miliardi di euro

stanziati per infrastrutture per i prossimi 15 anni

Spesi meno del **4%**



10
miliardi di €
investimenti in opere
approvate e mai partite
negli ultimi 3 anni



120 mila
aziende fallite
negli ultimi 10 anni



Raffaele Cantone (Anac)

Cantone bocchia il decreto sblocca-cantieri

Ance: testo da migliorare. No dei sindacati

PER IL PRESIDENTE DELL'ANAC LE NUOVE NORME SONO PERICOLOSE TONINELLI SODDISFATTO: SUBITO 2,5 MILIARDI IN PIÙ DI INVESTIMENTI

TIEPIDI I COSTRUTTORI: «IL GOVERNO AVREBBE DOVUTO DIMOSTRARE PIÙ CORAGGIO PER RILANCIARE LE INFRASTRUTTURE»

IL PROVVEDIMENTO

ROMA Danilo Toninelli esulta parlando di accelerazione degli investimenti da 2,5 miliardi di euro già nel 2019 ed accennando, in particolare, alla ripresa di cantieri aperti ma fermi che fanno capo a Rfi e infrastrutture stradali di competenza dell'Anas. Ma l'entusiasmo del ministro delle Infrastrutture deve fare i conti con la freddezza dei sindacati, l'aperta ostilità dell'Autorità anticorruzione ed il giudizio tiepido dei costruttori edili. Per non parlare, ovviamente, degli attacchi frontali delle opposizioni. Dopo la firma del Capo dello Stato, Sergio Mattarella, il decreto Sblocca cantieri è finalmente comparso sulla *Gazzetta Ufficiale*. Poche sorprese rispetto alle versioni circolate negli ultimi giorni: l'impianto del provvedimento (che contiene anche le norme per l'erogazione degli indennizzi ai cittadini e alle imprese della zona rossa di Genova) è rimasto sostanzialmente inalterato, nei suoi capisaldi, rispetto a quello definito dall'asse Lega-5 Stelle circa un mese fa. A cominciare dai subappalti: viene aumentato dal 30 al 50% dei lavori la soglia massima di possibilità di ricorso a questo strumento e si favorisce il pagamento diretto dei subappaltatori. È stato introdotto un iter semplificato per i lavori di minore entità economica con la

possibilità di indire una procedura negoziata con almeno 3 operatori per le opere fino a 200 mila euro, mentre l'affidamento diretto rimane entro i 40 mila euro. E per aiutare le piccole stazioni appaltanti viene reintrodotta, in via sperimentale, l'appalto integrato, con la possibilità di affidare la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori allo stesso soggetto. Per i lavori sotto 5 milioni, c'è la possibilità, per le stazioni appaltanti, di esaminare prima le offerte economiche e solo dopo i requisiti dei partecipanti alla gara. Tuttavia il pacchetto di norme messe a punto dal governo, ispirate dal desiderio di accelerare opere e cantieri, è stato accolto da un coro di critiche.

REAZIONI FREDE

«Il decreto che dovrebbe far ripartire le opere si rivela un semplice bluff da parte del governo che lo utilizza, invece, per colpire e disarticolare il Codice degli appalti» ha polemizzato la Uil, secondo la quale «non vi è alcuna norma di accelerazione per l'utilizzazione degli investimenti, in quanto nessuna modifica è stata fatta per limitare i tempi dei processi autorizzativi e burocratici che coinvolgono Cipe e Consiglio superiore dei lavori pubblici». Ancor più duro l'attacco della Cisl. «Siamo delusi e preoccupati da un testo che non solo non sbloccherà alcuna opera, ma che bloccherà invece quel percorso di legalità avviato faticosamente

nel settore delle costruzioni, notoriamente terra di conquista della criminalità» ha detto Franco Turri, segretario generale Filca. Le critiche della Cgil si sono invece concentrate sulla parte del provvedimento che riguarda le aree sismiche. «Il decreto - ha argomentato Alessandro Genovesi, segretario generale Fillea - si rivela in tutta la sua luce, quella di uno autentico sblocca-porcaite, che non solo non darà una accelerazione alla ricostruzione ma la renderà più selvaggia e meno trasparente». Più articolata la reazione dei costruttori. «Diamo atto che il sistema di aggiudicazione del massimo ribasso è pressoché sparito» ha commentato il presidente dell'Ance, Gabriele Buia. Il quale ha aggiunto che «il governo avrebbe dovuto avere più coraggio. Adesso speriamo in modifiche in Parlamento che mettano la Pa in grado di operare realmente. In particolare occorre la riconfigurazione del reato di abuso di ufficio e della responsabilità erariale per colpa grave che blocca la firma di ogni amministratore». Molto polemico Raffaele Cantone. «Credo che questa norma non sia corretta - ha spiegato il presidente dell'Anac - e mantengo le mie riserve: non mi va di dire che è una norma sblocca tangenti perché è esagerato, ma non va nella giusta direzione e non credo che servirà davvero a sbloccare gli appalti».

Michele Di Branco

© RIPRODUZIONE RISERVATA



AL LAVORO
Cantieri in autostrada

Il decreto Sblocca-cantieri tra luci e ombre

È stato necessario il forte richiamo del Presidente della Repubblica, perché il Governo, messi da parte i dissidi interni, finalmente licenziasse il decreto sblocca-cantieri, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 18 aprile e in vigore da venerdì 19.

Il testo, radicalmente modificato rispetto a quello approvato dal Consiglio dei Ministri del 20 marzo con la formula "salvo intese", si compone di 30 articoli, solo 5 dei quali riguardano gli appalti pubblici, l'accelerazione degli interventi infrastrutturali e la rigenerazione urbana.

Si tratta di una serie di interventi puntuali, volti a correggere, non sempre migliorando, un Codice, che di fatto aveva ingessato lo sviluppo infrastrutturale del Paese.

Va salutata con favore, ai fini della chiarezza normativa, la previsione del ritorno ad un Regolamento Unico, contenente le disposizioni di esecuzione, attuazione ed integrazione del Codice, ponendo fine al caos creato dal sovrapporsi di linee guida dell'Autorità anticorruzione e di decreti ministeriali.

Sul tema del subappalto, il Governo non ha avuto il coraggio di seguire le ferme indicazioni dell'Unione Europea nel senso della

liberalizzazione e si è limitato da un lato ad alcune modifiche di snellimento e sburocratizzazione, dall'altro ad un innalzamento della percentuale subappaltabile (dal 30 al 50% dell'opera), lasciando però inspiegabilmente, alla valutazione discrezionale della stazione appaltante, la scelta, se consentire o meno il ricorso al subappalto. Senz'altro positiva, invece, è la possibilità di ricorrere al criterio del minor prezzo fino alla soglia comunitaria (era ammesso fino a due milioni di euro), evitando il rischio di ribassi eccessivi con l'applicazione di automatismi per l'esclusione delle offerte anormalmente basse.

Al di là delle altre novità, merita di essere fatta una considerazione sul fatto che, ancora una volta, la disciplina dei lavori pubblici viene modificata con un provvedimento di urgenza, che entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, creando scompiglio in tutti gli operatori (stazioni appaltanti, imprese, professionisti), che si trovano a fronteggiare, dall'oggi al domani, norme nuove, non sempre di facile interpretazione e applicazione.

Ugo Cavallin

Presidente Ance Venezia



Nuovo campo da rugby, le imprese edili si ribellano

►L'Ance: «Appalto in regola ma le variazioni inserite hanno svantaggiato le nostre ditte» ►«Aziende del Sud hanno proposto ribassi enormi eppure dovrebbero avere più spese»

«CONTINUE DECURTAZIONI AL PREZZO: ALLA FINE LA GARA È STATA RISOLTA CON UN TAGLIO DEL 23% PER NOI INAVVICINABILE»

MIRANO

Nuovo campo da rugby, l'impianto che fa sognare gli appassionati è un incubo per gli edili. «Appalto in regola - precisa l'Ance, l'Associazione di costruttori edili di Venezia - ma che fa riflettere». Secondo l'associazione, l'appalto, nato con base d'asta di 438mila euro, ha subito prima della gara una decurtazione dell'8 per cento, passando a 403mila euro, grazie a una delibera regionale del 2017 che approvava il prezzario del 2014, autorizzando i progettisti ad apportare variazioni in rialzo fino al 15 per cento o in ribasso fino al 25 per cento. «A prescindere dal fatto - spiega l'Ance Venezia - che nel caso del campo da rugby di Mirano non c'è traccia di motivazioni che

giustificano il ribasso, è evidente che la delibera regionale può creare distorsioni: la gara è partita con prezzi riferiti al 2014, ulteriormente ribassati dal Comune». Prosegue l'Assoedili: «Lo stesso Comune ha invitato alla gara 19 imprese, di cui 12 venete (7 della provincia di Venezia) e 7 di fuori regione. Evidentemente i prezzi 'tirati' non hanno invogliato la partecipazione, visto che solo 7 imprese hanno presentato l'offerta: 2 del Veneziano, una di Padova e, soprattutto, tutte le non trivenete. Con meno di 10 offerte, la gara si è effettuata al massimo ribasso con il risultato che le tre imprese della zona, che dovrebbero avere costi minori, hanno offerto un ribasso medio dell'8 per cento, mentre altre da Barletta, Reggio Calabria, Rimini e Caserta, che dovrebbero sopportare i costi di trasferimento di attrezzature, macchinari e personale a Mirano, hanno proposto un ribasso più che doppio (19 per cento), tanto che la gara è stata aggiudicata con un ribasso di quasi 100mila euro, il 23,44 per cento».

Il dubbio che Ance solleva è che l'obiettivo sia quello di aggiudicarsi gare a qualunque costo per poi puntare a revisioni in corso d'opera. «L'esperienza - commenta Ugo Cavallin, presidente di Ance Venezia - insegna che questi risparmi possono andare a discapito del trattamento dei lavoratori o della loro sicurezza».

LA RISPOSTA

«Primo - risponde però la sindaca Maria Rosa Pavanello - chi si è aggiudicato la gara è un consorzio che potrà poi assegnare i lavori a una delle ditte che lo formano. Secondo, non applicare il tariffario regionale non è possibile perché il Coni chiede un giudizio di congruità dei prezzi e per la struttura che ha un Comune come il nostro, il tariffario di riferimento è per forza quello della Regione. Terzo, per avere punteggi alti su bandi regionali, applicare le tariffe regionali è corsia preferenziale, quindi i Comuni non hanno possibilità di derogare alla regola. In ogni caso faremo tutte le verifiche del caso».

Filippo De Gaspari



LA REPLICA DEL SINDACO

«Non potevamo derogare dalle tariffe della Regione, dipende pure dal Coni, e la cosa serve anche per i bandi. Comunque vigileremo sui lavori»





"MISCHIA" SUL CAMPO DA RUGBY Dubbi degli edili sul futuro impianto di via Matteotti. In alto, la sindaca Pavanello

LA PROTESTA

**I costruttori criticano
i limiti al subappalto
SANDRE / APAG.3**

«Occasione sprecata per recuperare lavoro»

Cazzaro (Ance) critica il limite al subappalto: niente da festeggiare, non permette alle aziende di specializzarsi e aumenta i costi

PADOVA. «Lo sblocca cantieri è un'occasione sprecata». A dirlo il presidente dell'Associazione dei Costruttori edili che fa capo ad Assindustria, il padovano Mauro Cazzaro, che ragiona su una serie di norme da una parte troppo timide nel liberare le forze di un settore in forte compressione e dall'altra troppo lasche per evitare rischi consistenti in merito alla qualità del costruito.

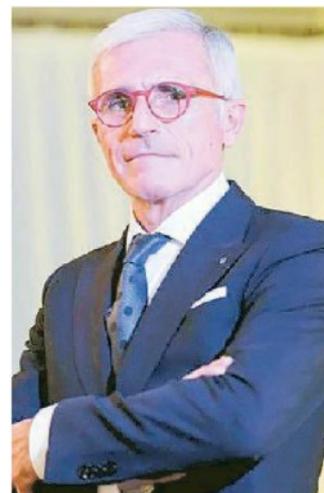
«Guardando le norme del decreto Sblocca Cantieri c'è poco da festeggiare» ha esordito il presidente di Ance Padova. «Il nostro settore ha sofferto molto, perdendo circa 700 mila posti di lavoro tra il 2012 e oggi. In pratica come se chiudessero due gruppi come Fiat Chrysler in uno solo colpo. Un disastro silenzioso che potrebbe essere sistemato se effettivamente si sbloccassero quelle 53 grandi opere che giacciono ferme sul territorio nazionale. Opere infrastrutturali per un valore complessivo superiore ai 50 miliardi di euro, principalmente viarie e ferroviarie, nella più parte previste nel Nord Italia. Opere che oltre a dare un nuovo slancio all'economia del territorio (il moltiplicatore sul Pil è del 1,4) potrebbero dare lavoro, secondo le stime dell'Ance a quasi 800 mila disoccupati».

Per il presidente di Ance Padova le norme previste dal decreto nazionale rischiano di non essere sufficienti a rilanciare il settore. «Alzare l'asticella del possibile subappalto solo fino al 50% del valore complessivo del bando» spiega Cazzaro «oltre a non essere a norma con una legislazione europea, che invece vorrebbe la completa liberalizzazione

del subappalto, non permettono alle imprese di specializzarsi. In pratica se io che faccio opere edili posso affidare solo il 50% del valore delle opere ad altre ditte, mi troverò costretto ad assumere da precari impiantisti, piastrellisti e quant'altro. I miei costi di produzione saranno più alti, i miei dipendenti meno specializzati o perlomeno stabili, e i miei utili più bassi, mettendo così un'ulteriore ipoteca sulla mia stabilità interna».

Ma per Cazzaro anche il limite posto a 200 mila euro per la gare semplificate e la reintroduzione del criterio del massimo ribasso sono errori gravi. «Con 200 mila euro ci si fa, sì e no, una rotonda» continua il presidente dell'Ance «troppo poco per diventare appetibile come soglia. Invece già a partire da 201 mila euro le gare daranno libere sovrappollando ulteriormente i bandi. Nel frattempo però si reintroduce il criterio del massimo ribasso che mette a rischio di fatto la qualità dei lavori: in sistemi sani, come quello veneto, c'è un prezzario regionale (il cui range per noi è comunque troppo ampio) che garantisce la sostenibilità delle offerte ma in generale è evidente che prezzi troppo bassi portano gravi problemi in corso d'opera, mette a rischio la fattibilità dell'opera». —

Riccardo Sandre



Mauro Cazzaro dell'Ance



INTERVISTA

Gabriele Buia. Il presidente Ance critica il mancato inserimento di norme su danno erariale e abuso d'ufficio

«Bene il subappalto, ma bisogna avere più coraggio sulla Pa»

«**S**ul codice degli appalti vediamo importanti segnali di apertura, a partire dalla semplificazione per i comuni, anche se speriamo siano corretti alcuni aspetti in fase di conversione del decreto legge. Troviamo invece che ci sia stato poco coraggio sulla filiera che riguarda il funzionamento della macchina della Pa, in particolare non vedo le norme annunciate che avrebbero dovuto circoscrivere e precisare il danno erariale e l'abuso di ufficio per i funzionari». Prevale una soddisfazione prudente nella valutazione che il presidente dell'Ance, Gabriele Buia, dà del decreto sblocca cantieri finalmente pubblicato in Gazzetta ufficiale.

Buia critica invece i sindacati per le polemiche sulla riforma del subappalto. «Abbiamo una procedura di infrazione europea – dice – che contesta radicalmente le norme sul subappalto. Ora la riforma del codice va in direzione europea e si contesta in modo strumentale, scomodando il rischio di infiltrazioni mafiose. Voglio ricordare a tutti che i subappalti vengono affidati dopo che le amministrazioni hanno effettuato controlli antimafia. È e resterà così. Decidiamo se vogliamo andare in Europa oppure no».

Sui commissari Buia dice che «sono necessari per alleggerire le procedure burocratiche e sbloccare il progresso». Precisa però che «noi preferiamo il modello adottato per Rfi in particolare sulla Napoli-Bari a certi supercommissari che agiscono con le corsie preferenziali solo su alcune opere e non su altre».

Infine sulla dura valutazione del presidente dell'Anticorruzione Cantone, Buia dice di «preferire l'Anac controllore all'Anac regolatore» e che «è ora di mettere da parte le polemiche per mettere al centro l'unico obiettivo di far ripartire gli appalti».

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GABRIELE BUIA
Presidente dell'Ance, l'associazione nazionale costruttori edili



Casa: lavori boom, 3 miliardi in 10 anni

Record di detrazioni fiscali: 152 milioni per oltre 120mila contribuenti

Nelle dichiarazioni 2018 sui redditi 2017 quasi 120mila trentini detraggono 115 milioni per ristrutturazioni edilizie, +12% in un anno e il doppio di cinque anni fa

Altri 37 milioni sono sconti fiscali per interventi di risparmio energetico, in crescita del 21%. Contribuisce l'aiuto della Provincia che però la giunta Fugatti deve ancora rinnovare

Trento e Bolzano al top in Italia per utilizzo degli sconti fiscali sull'abitazione
Le detrazioni complessive abbassano l'Irpef totale da 2,2 a 1,5 miliardi

FRANCESCO TERRERI

Trentini al top in Italia per interventi sulla casa, spinti dalle agevolazioni fiscali nazionali e da quelle aggiuntive decise negli ultimi anni dalla Provincia. L'anno scorso oltre 120 mila contribuenti hanno portato in detrazione nella dichiarazione dei redditi spese per ristrutturazione del patrimonio edilizio per 115 milioni di euro e spese per interventi di risparmio energetico per quasi 37 milioni. Totale 152 milioni, record storico, in crescita del 14% rispetto all'anno precedente e di ben il 70% rispetto a cinque anni fa. La cifra portata in detrazione è il 50% della spesa nel caso delle ristrutturazioni, dal 50 al 65% della spesa, in base al tipo di intervento, nel caso del risparmio energetico. Lo sconto fiscale sull'Irpef,

inoltre, viene spalmato su dieci anni. Vuol dire che 152 milioni di detrazioni corrispondono a oltre 300 milioni di lavori in un anno e ad almeno 3 miliardi di lavori negli ultimi dieci anni.

Trento è sul podio nazionale per l'utilizzo delle detrazioni sulla casa, battuto solo da Bolzano. Nella dichiarazione 2018 sui redditi 2017, 119.644 contribuenti della nostra provincia hanno usufruito di detrazioni per il recupero del patrimonio edilizio per 115,2 milioni, +11,9% in un anno e il doppio dei 56,7 milioni del 2012. A testa fanno 963 euro. Meglio dei trentini fanno solo i bolzanini con 1.050 euro, mentre al terzo posto ci sono i valdostani con 890 euro. La media nazionale è di 630 euro di detrazione pro capite.

Per quanto riguarda l'ecobonus, cioè gli interventi di risparmio energetico, dal cappotto agli edifici ai pannelli solari, le detrazioni sono andate a 40.405 contribuenti per un totale di 36,8 milioni, il 20,9% in più dell'anno prima e il 14,2% in più del 2012. La cifra corrisponde a 911 euro a testa, dietro Bolzano che si attesta a 1.150 euro ma davanti al Veneto, terzo con 820 euro. A livello nazionale la media è di 610 euro a contribuente.

Da tre anni la Provincia sta spingendo

ristrutturazioni e interventi di risparmio energetico pagando gli interessi sui mutui bancari che anticipano le detrazioni d'imposta. Come ha ricordato Assoartigiani nella recente manifestazione al PalaLevico, negli ultimi due anni 8 milioni di contribuenti pubblici hanno attivato lavori di centinaia di aziende per 280 milioni. Si è in attesa che la giunta Fugatti rinnovi questo intervento, considerato di successo sia per i cittadini che per le piccole imprese.

Le detrazioni per la casa sono le più importanti tra quelle di cui beneficiano i trentini, dopo la detrazione per il lavoro dipendente. I redditi 2017 dichiarati l'anno scorso da 415 mila contribuenti della provincia ammontano a 8,9 miliardi, in aumento dell'1,4% sull'anno precedente. Di essi 4,8 miliardi (+2,7%) fanno capo a 243.722 lavoratori e lavoratrici dipendenti. L'Irpef lorda complessiva è pari a 2 miliardi 255 milioni, ma scende a 1 miliardo 561 milioni grazie a 770 milioni di detrazioni d'imposta (+2,6%). La detrazione per lavoro dipendente vale 435 milioni. Quella per le ristrutturazioni arriva, come detto, a 115 milioni, mentre la detrazione per carichi di famiglia è a 108 milioni. Seguono i 64 milioni detratti per spese mediche, scolastiche e interessi sui mutui.

Artigiani in campo

«Il Trentino è primo in Italia per utilizzo pro capite delle detrazioni fiscali per ristrutturazioni e risparmio energetico. A cui si aggiunge il provvedimento della Provincia che paga gli interessi sui mutui bancari che anticipano le detrazioni d'imposta» ha sottolineato di recente a Levico il presidente di Assoartigiani Marco Segatta. «I contributi aiutano i cittadini e portano lavoro alle imprese. Riusciamo a renderli strutturali, togliendo l'incertezza alla fine di ogni anno?».





«Sblocca-cantieri», i dubbi dell'Anac: contiene norma pericolosa

Roma

Dopo settimane di attesa, il decreto "Sblocca-cantieri" è finalmente operativo, dopo la firma del presidente della Repubblica. Il testo, approvato per la seconda volta nell'ultimo Consiglio dei ministri a Reggio Calabria, fa esultare il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli: «Siamo di fronte al più grande piano di rilancio degli investimenti pubblici da molti anni a questa parte», con un "assaggio" importante già nel 2019 «per 2,5 miliardi». Tra le novità più significative, c'è l'aumento dal 30 al 50% dei lavori della soglia massima per ricorrere ai subappalti. Inoltre, viene eliminato l'obbligo di indicare la «terna» di subappaltatori già in sede di offerta. «Abbiamo introdotto un iter più snello per i lavori di minore entità economica», mentre «l'affidamento diretto rimane entro i 40mila euro», spiega Toninelli. Aggiungendo che una «misura importantissima riguarda le varianti in corso d'opera per infrastrutture strategiche: abbiamo introdotto una semplificazione per cui non dovrà essere il Cipe ad approvarle se non superano il 50% del valore del progetto». Torna, anche se in via sperimentale, l'appalto integrato e per i lavori sotto i 5 milioni di euro c'è la possibilità, per le stazioni appaltanti, di esaminare prima le offerte economiche e solo dopo i requisiti dei partecipanti alla gara. Quanto alle concessioni autostradali in scadenza o vicine alla scadenza sulle quali ci sono investimenti in corso, possono essere affidate a gara riutilizzando il progetto esistente. Il concessio-

nario uscente può partecipare, ma senza vantaggi competitivi per il solo fatto di essere il titolare del progetto o dei lavori in essere.

Un impianto che non piace, però, al presidente dell'autorità Anticorruzione, Raffaele Cantone. Che ai microfoni di *Radio Capitale*, parlando di questo testo, in particolare dell'aumento del livello degli appalti affidati previa richiesta di tre preventivi, dice: «Credo sia una norma pericolosa». Il numero uno dell'Anac mantiene le riserve, ma «non mi va di dire che è una norma "sblocca tangenti", è esagerato. Non va nella giusta direzione». Per lui questa legge è inutile per gli appalti sotto i 200mila euro, «perché quei cantieri non sono mai stati bloccati» e «rischia di non risolvere nulla» per i lavori di importo superiore, che sono invece quelli bloccati e che resteranno bloccati anche con il nuovo decreto. «Il rischio concreto – spiegano dall'Anac – è che le imprese si mettano d'accordo fin da prima della gara, prefigurando una turbativa d'asta a tutti gli effetti».

I motivi per il completamento delle opere sono diversi: imprese vincitrici degli appalti fallite per la crisi, mancanza di risorse economiche in corso d'opera e, soprattutto i ricorsi amministrativi, che obbligano l'amministrazione pubblica a fermarsi in autotutela per evitare in futuro di dover rifondere i ricorrenti in caso di sconfitta. Un esempio? La Galleria Pavoncelli in Irpinia, una delle grandi incompiute italiane che si trascina dal terremoto del 1980. O l'alta velocità in provincia di Firenze.



Mose e laguna

Consorzio, la procura
indaga sui sedimenti
Verso nuove regole

VENEZIA Per ora il fascicolo è solo conoscitivo, senza indagati e senza ipotesi di reato. Ma il pm Giorgio Gava vuole vederci chiaro e per questo alcune settimane fa ha delegato i carabinieri del Noe a raccogliere presso la sede del Consorzio Venezia Nuova, il pool di imprese che stanno realizzando il Mose e numerosi interventi in laguna, la documentazione relativa ai lavori del passato nel canale Bastia, dove era stato eseguito un ripristino morfologico e ambientale con il riutilizzo di sedimenti scavati altrove. Le analisi effettuate da una commissione di esperti avevano infatti rilevato delle concentrazioni di metalli superiori a quelle previste dal famoso protocollo fanghi del 1993, in particolare per quello che riguardava cromo (il triplo del limite) e nichel (poco oltre la soglia). Sulla base di questo studio, i commissari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola avevano trasmesso più di un anno fa una segnalazione al Provveditorato alle opere pubbliche, ai carabinieri del Nucleo operativo ecologico e all'Arpav. E proprio da qui è nata l'inchiesta, assegnata al pm Gava, che è ancora agli albori e che punta a verificare se sia stato commesso qualche reato legato all'illecito smaltimento dei rifiuti.

In realtà questa situazione nasce all'interno di un dibattito aperto da tempo sulla questione dei sedimenti. Da un paio d'anni varie parti,

in primis sia Fiengo che il presidente dell'Autorità portuale Pino Musolino, sollecitano un intervento di modifica del protocollo di 25 anni fa, che è troppo restrittivo e comporta spese enormi, visto che anche i sedimenti classificati di tipo B, che sono i più diffusi in laguna, devono essere trattati in maniera speciale, con un incremento notevole dei costi. La commissione, di cui fa parte anche l'ex rettore di Ca' Foscari e assessore veneziano Pier Francesco Ghetti, ha concluso il suo lavoro alcuni mesi fa, di fatto sancendo che anche i sedimenti di tipo B sono compatibili con il riutilizzo in laguna. «Va verificato il rischio reale ed è stato dimostrato che non ci sono effetti negativi sulla vita della laguna - sottolinea Ghetti - La modalità di gestione attuale non ha giustificazioni nel rischio ambientale e diventa solo uno spreco di soldi pubblici». La bozza di lavoro ha già avuto il via libera di tutti gli enti a livello locale, dalla Regione alla Città Metropolitana, dal Porto al Comune, fino all'Ispra. Ora è all'attenzione del ministero, ma di fronte a un bivio procedurale: se la soluzione fosse quella di inserirla in un decreto legge i tempi potrebbero allungarsi, mentre l'auspicio del territorio è che ci sia un rinnovamento del protocollo che avverrebbe in maniera più rapida.

A. Zo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Barene

Il tema dei sedimenti è molto importante per la ricostruzione delle barene e per lo scavo dei canali portuali



INFRASTRUTTURE

Tav veneta
costi-benefici
sotto di 2 miliardi

VENEZIA L'analisi costi-benefici sulla Tav veneta sarebbe sul tavolo di Toninelli da oltre un mese. Negativa per circa due miliardi. Si tergiversa a causa delle Europee ma il M5S spera ancora nell'addio al quadruplicamento. Non ci sta la Lega. De Berti: «Inaccettabile, serve e serve subito».

a pagina 3 **Zambon**

Infrastrutture e territorio, il nodo politico

Tav veneta, analisi pronta:
negativa per due miliardi
De Berti: «Inaccettabile»

L'assessore

Linea storica ormai
satura. Quadruplicamen-
to necessario subito

VENEZIA Il binario morto su cui si è arenata la Tav veneta è tutto romano. Ma è nel Veronese, snodo cruciale della linea ad alta velocità, che la politica, tutta al femminile per inciso, sta alzando la voce. Il braccio di ferro fra Lega e M5S si gioca sul quadruplicamento o meno della tratta veneta. I pentastellati, infatti, sperano ancora di portare a casa il potenziamento della linea storica come per la Venezia-Trieste. Questa puntata del *feuilleton* che inchioda il corridoio Mediterraneo giusto nel tratto in cui incrocia, a Verona appunto, il corridoio Scandinavo prende le mosse dal giallo sull'analisi costi-benefici sulla Brescia-Padova commissionata dal ministro alle Infrastrutture, Danilo Toninelli al professor Marco Ponti. Interrogato una settimana fa in commissione Trasporti, il sottosegretario del Mit (ministro delle Infrastrutture e Trasporti) Michele Dell'Orco (M5S) negava l'analisi fosse

pronta ma al Corriere del Veneto risulta che il dossier sia sul tavolo di Toninelli da più di un mese. A lanciare il primo *j'accuse*, nei giorni scorsi, la prima delle tre veronesi protagoniste, la deputata del Pd Alessia Rotta: «Ci risulta che l'analisi non solo sia pronta, nonostante Dell'Orco abbia negato in commissione, ma anche che tracci un bilancio negativo per 2 miliardi circa. È curioso, infine, che nel M5S si cominci a parlare con insistenza delle 309 prescrizioni soprattutto ambientali formulate dal Cipe». L'ipotesi è che la soddisfazione di alcune delle prescrizioni ambientali possa aiutare a far ingoiare il boccone amaro di un quadruplicamento su cui la Lega, in Veneto pare non transigere.

Proprio in questi giorni un'altra veronese, la deputata del M5S Francesca Businarolo, già nota per aver eletto il proprio domicilio istituzionale in uno dei terreni espropriati per la Tav, ha postato una lunga nota: «Io sono da sempre contraria alla realizzazione del Tav Brescia-Verona. Chi mi conosce lo sa. Ebbene dopo tante mobilitazioni, ora siamo di fronte ad una situazione nuova: infatti, nei giorni scorsi, il Governo ha reso noto

che sono allo studio le soluzioni migliori per rendere più sostenibile ed efficiente possibile un'opera ereditata dal passato, ma che può ancora essere modificata in modo significativo». Il riferimento, ci spiega Businarolo, è «alle parole di Di Maio al Vinitaly, perché quelle 309 prescrizioni arrivano dai Comuni toccati, sono in gran parte ambientali e riguardano, ad esempio, l'adeguamento anti sismico dell'opera». Ponti, da parte sua, si limita a un laconico: «Sì, al ministero si è in fase di analisi delle modifiche migliorative al progetto iniziale». Chi a Roma si è interessato delle sorti della Tav veneta si lascia scappare un «uno dei temi sul tavolo è ancora il potenziamento dell'esistente».

La parte più difficile spetta ai pentastellati sul territorio, la deputata Arianna Spessotto valuta: «Non anticipo nulla, aspetto l'annuncio del mini-



stero. Noi siamo sempre stati per il potenziamento della linea storica ma la Lega preme per il quadruplicamento». Che ormai non sia una battaglia combattuta in punta di fioretto bensì all'arma bianca è confermato dalla terza veronese sulle barricate: l'assessore regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti: «Potenziamento della linea storica? Non esiste! E non esiste per un motivo: il potenziamento non risolve i problemi di saturazione della linea». De Berti, paziente tessitrice del difficile dialogo col Mit, ormai ha perso le staffe: «Basta una freccia in ritardo perché, a cascata, siano in ritardo i regionali e anche i treni merci. Le aziende a Transpotec mi hanno supplicato di risolvere il problema del trasporto merci. Su quella linea non ci sta neppure un treno in più! Vediamo di capirci: il quadruplicamento non serve tanto per la velocità quanto per separare i tipi di traffico. È fondamentale che la linea storica sia dedicata al trasporto regionale dei pendolari, si riuscirebbe così a potenziarla. Sulla nuova linea correrebbero le frecce e ci sarebbe lo spazio per i merci. Ci sono interventi possibili per risparmiare? Ci mancherebbe, siamo qui. Ma che la finissero con questo non decidere! Abbiamo perso un anno. Sarà bene che riparta la Brescia-Verona fermata dalle dichiarazioni a mezzo stampa più letali degli atti ufficiali e che si inizi a progettare i 45 km fra Vicenza e Padova. L'A4 è saturata, un incidente al giorno, la ferrovia pure. Che cosa vogliono, il teletrasporto? Non c'è più tempo».

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il quadro

- L'analisi costi-benefici sulla Tav veneta sarebbe sul tavolo del ministro Toninelli da più di un mese

- La mancata pubblicazione sarebbe legata all'esito negativo per circa due miliardi.

- Il rischio, alla vigilia delle Europee e con un clima già teso in seno al governo, è che si apra un nuovo fronte fra Lega e Movimento 5S

309

Sono 309 le prescrizioni del Cipe sulla tratta fra Brescia e Verona, quasi tutte ambientali ma anche di adeguamento sismico



LA POSIZIONE DELLA CAMERA DI COMMERCIO

Il presidente Pozza «È un'opportunità senza precedenti Si vada avanti»

**«Va colto il momento
con gli operatori uniti
Studiamo quello
che è possibile fare»**

BELLUNO. C'è il consenso, anche oltre confine, per sfondare a Nord. Meglio se con l'autostrada, ma – è l'invito di Mario Pozza, presidente della Camera di Commercio e di Unioncamere – si faccia un bagno di realismo e, in base alle risorse che si trovano, si decida il progetto. Al di là del confine Pozza ha trovato il consenso – così asserisce – degli analoghi organismi del Tirolo. Si tratta di recuperare quello di Lienz e dintorni. Citiamo questa cittadina perché l'ipotesi più realistica è che venga costruita una galleria sotto il monte Cavallino.

Quindi – è una prima conclusione del presidente – a breve ci incontreremo con tutti gli organi di competenza e cominceremo a chiarirci le idee. Intanto il 16 maggio, a Padova, si terrà un convegno di UnionCamere e di altri soggetti economici per fare il punto sulle infrastrutture. Le conclusioni saranno portate ad un analogo appuntamento a Roma. Ma facciamo un passo indietro. Per completare l'autostrada ci vogliono 9 miliardi, un miliardo e mezzo per la ferrovia. Sono cifre importanti, di fronte alle quali anche Zaia ha dimostrato qualche tentennamento.

È comprensibile in tempi come questi – ammette Pozza -, trovare tutte queste risorse sarà problematico. Quindi il sistema camerale

invita a studiare ciò che è possibile fare. Il presidente Zaia ha detto che intanto si migliori l'esistente. Bene, si proceda, magari con più solerzia, non solo sull'Alemagna, anche su altri itinerari. Resta, tuttavia, pur sempre il problema dello sfondamento a nord, magari in galleria, sotto il Cavallino, con una arteria che se non è autostrada, poco ci manchi. Per il presidente della Cciaa, infatti, va colto il momento positivo che vede uniti gli operatori economici della provincia.

«È un'opportunità, quasi senza precedenti, che prosocché tutti i soggetti si siano espressi contro la carenza di infrastrutture e, quindi, sulla necessità di incrementarle». Per Pozza sarà il caso di seguire questo movimento con un tavolo permanente di confronto, che serva anche da stimolo. «Una volta tanto che abbiamo iniziato a fare sistema, si cerchi di proseguire speditamente» afferma. Pozza ha il timore che l'interesse o il bene davvero comune non riesca a far capolino rispetto alle soluzioni interessanti ma parziali che possono essere proposte dai singoli soggetti. «È evidente – esemplifica – che una ricalibratura dell'esistente non va assolutamente cestinata se non si dovesse riuscire a recuperare tutte le risorse necessarie per le iniziative più ambiziose». Senza dimenticare che la priorità in questo momento è la copertura della provincia con la banda larga. —

F. D. M.



UNA CRISI LUNGA 10 ANNI

Perse più di mille imprese Cadore e Agordino in crisi

Più di mille imprese perse nell'arco di un decennio nel Bellunese. È la fotografia che dà il sistema statistico regionale. Il 2018 si è chiuso con 14.039 imprese attive in provincia contro le 15.298 del 2009. Un taglio

dell'8,2 per cento, che diventa del 13,1 nel settore artigiano. Ad avere la peggio le piccolissime aziende, quelle con meno di cinque dipendenti. Particolarmente colpiti Cadore e Alto Agordino. SCOTTINI / APAG.17

L'ECONOMIA IN MONTAGNA

Perse più di mille aziende in dieci anni emorragia in Cadore e Alto Agordino

Colpito soprattutto il settore artigiano, ad avere la peggio le imprese individuali. Martoriato il comparto dell'edilizia

Le associazioni di categoria chiedono infrastrutture stradali e virtuali (banda larga)

Raffaele Scottini

BELLUNO. Più di mille imprese perse nell'arco di un decennio nel Bellunese. È la fotografia che dà il sistema statistico regionale. Il 2018 si è chiuso con 14.039 imprese attive contro le 15.298 del 2009. Un taglio dell'8,2 per cento, il più pesante tra le province venete, che diventa del 13,1 nel settore artigiano. Ad avere la peggio sono state soprattutto le piccolissime aziende, quelle con meno di cinque dipendenti. L'edilizia è stato il settore più martoriato. Particolarmente colpito Cadore, ma anche l'Alto Agordino soffre in generale tutta la fascia alta della provincia.

IMPRESE ATTIVE

Dopo l'esplosione della crisi nel 2008, la flessione è inesorabile. Il Bellunese ha perso 1.259 imprese dal 2009 al 2018, di cui 369 nell'ultimo anno. Nel 2013 il calo sotto quota 15 mila (14.859) e la progressione negativa è continuata.

SETTORE ARTIGIANO

In dieci anni, 728 imprese attive in meno. Nell'ultimo anno per la prima volta sotto quota 5.000, ma la marcia indietro è iniziata un anno più tardi,

perché il 2010 si era chiuso con un dato di 5.553 contro 5.545 nel 2009. L'ultimo passo indietro tra il 2017 e il 2018, da 5.004 a 4.817.

CONFARTIGIANATO

«Il comparto dell'edilizia è quello che ha sofferto di più dalla crisi del 2008 in avanti», commenta Claudia Scarzanello, presidente di Confartigianato. Chi si sta assestando sul mercato «sono le imprese con una dimensione dai cinque dipendenti in su, che si espandono pur mantenendo una dimensione artigianale che garantisce la flessibilità che richiede il mercato». L'effetto ghigliottina c'è stato sulle aziende individuali, schiacciate dai costi e dalla burocrazia.

AZIENDE E SPOPOLAMENTO

«Il depauperamento della montagna e la chiusura delle aziende è un circolo vizioso», sottolinea la presidente di Confartigianato. Non si può prescindere dai ragionamenti socio-culturali: «Quando le aziende chiudono, perde di valore il territorio, compreso il valore degli immobili. Non bisogna perdere le speranze, siamo ancora in tempo, ma se fra qualche anno avremo perso qualche opportunità, di tempo non ce ne sarà più. Non possiamo non cogliere l'impulso per lo sviluppo dato dai Mondiali di sci e, speriamo, dalle olimpiadi invernali».

CONFINDUSTRIA

«Le imprese che hanno saputo innovarsi e internazionalizzarsi sono quelle che hanno resistito meglio, superando la crisi in modo anche brillante», dice Andrea Ferrazzi, direttore di Confindustria. «Negli ultimi quattro-cinque anni il numero delle imprese che rappresentiamo, e degli addetti soprattutto, è sostanzialmente stabile».

STRADE E BANDALARGA

«Il tema della nascita di nuove imprese è strategico per il futuro della montagna, sfruttando la sostenibilità ambientale e l'innovazione tecnologica. Ma il prerequisito imprescindibile è quello delle infrastrutture», evidenzia Ferrazzi, che parla di «collegamenti sia fisici che virtuali, quindi strade e banda larga».

COMUNI

In Cadore, Calalzo accusa un calo del 17,8 per cento di imprese attive dal 2009 al 2018 (da 179 a 147), Danta del 53 per cento (da 28 a 13), Dognezzana del 12,8 (da 225 a



196), Lorenzago del 15 (da 40 a 34), Lozzo del 21,4 (da 140 a 110), San Vito dell'11,6 (da 214 a 189), Valle del 19,6 per cento (da 112 a 90), Vigo del 15,9 (da 138 a 116).

In alto agordino, Rocca Pietore registra una diminuzione del 19,3 per cento di imprese attive (da 124 a 100), Voltago del 25,4 (da 51 a 38), Gosaldo del 16,1 (da 31 a 26), Livinallongo del 9,4 (da 159 a 144). Quanto ai due centri maggiori, Belluno ha chiuso il 2018 con 2.317 imprese attive contro 2.363 del 2009 (meno 1,9 per cento) e tiene meglio di Feltre (1.348 contro 1.453, cioè meno 7,2 per cento). Sedico è passata da 631 a 600 (meno 4,9).

INCONTROTENDENZA

Solo sei Comuni mostrano un aumento: Cortina da 708 a 713, Cencenighe da 85 a 90, Cibina da 19 a 24, Canale da 56 a 63, Lamon da 143 a 151, Ospitale da 12 a 18. Stabili Chies e La Valle. —



Il comparto dell'edilizia è quello che ha sofferto maggiormente nel panorama delle imprese dopo l'esplosione della crisi nel 2008

Olimpiadi, un protocollo per far pagare le Regioni

► Lo Stato si farà carico di sicurezza e dogane, ma non vuole rimetterci

► Se il saldo sarà negativo la differenza sarà sostenuta da Veneto e Lombardia

MA L'ACCORDO PUBBLICATO IERI SUL BUR RECEPISCE LO STUDIO DE LA SAPIENZA

GIOCHI 2026

VENEZIA È una sorta di clausola di salvaguardia, a chiara matrice pentastellata, quella contenuta nell'Accordo - pubblicato ieri sul Bur - tra il Governo della Repubblica Italiana, la Regione Lombardia, la Regione del Veneto, il Comune di Milano, il Comune di Cortina d'Ampezzo e il Coni. Oggetto dell'accordo è la copertura finanziaria delle Olimpiadi invernali del 2026, qualora venissero assegnate a Milano-Cortina: nero su bianco, viene puntualizzato che se lo Stato dovesse rimetterci, saranno gli enti territoriali - cioè le due Regioni - a farsi carico dell'eventuale "saldo negativo".

Ma perché questo accordo se il Governo ha già dato le garanzie per la candidatura di Milano e Cortina per ospitare le Olimpiadi invernali del 2026? Perché, evidentemente, a Palazzo Chigi vogliono essere sicuri di non rimetterci. Lo Stato dovrebbe infatti farsi carico delle spese generali, dalla sicurezza alle dogane, che ammontano a circa 415 milioni di euro. In realtà, stando a uno studio commissionato da Palazzo Chigi all'Università La Sapienza di Roma, lo Stato dai Giochi dovrebbe guadagnarci, essendo sta-

te stimate maggiori entrate fiscali per circa 600 milioni. Tant'è, Roma ha voluto tutelarsi.

IL TESTO

L'Accordo si articola in 3 articoli. Il terzo è quello determinante: "Le risorse finanziarie e gli oneri relativi alla copertura dei costi per l'organizzazione e lo svolgimento dei Giochi Olimpici e Paralimpici invernali del 2026, nel caso di designazione di Milano e Cortina d'Ampezzo, sono esclusivamente a carico degli enti territoriali facenti parte del Comitato promotore". E cioè le due Regioni, Veneto e Lombardia. "Gli Enti territoriali - recita ancora l'articolo 3 - facenti parte del comitato promotore si impegnano a rifondere allo Stato, attraverso modalità da individuarsi con successivi provvedimenti, l'eventuale saldo negativo derivante dalla differenza tra le maggiori entrate erariali conseguenti allo svolgimento dei Giochi Olimpici e Paralimpici invernali del 2026 e i maggiori costi diretti e indiretti gravanti sul bilancio dello Stato e sostenuti dal medesimo Stato, al fine di assicurare l'organizzazione e lo svolgimento dei Giochi". Insomma, lo Stato non vuole rimetterci. Però l'Accordo recepisce anche lo studio dell'Università La Sapienza che prevede un saldo positivo per le casse centrali di 186,8 milioni di euro, somma risultante dalla differenza tra la stima delle entrate fiscali cumulate nel 2028 (601,9 milioni) e il totale delle spese previste per l'ammini-

strazione centrale (415 milioni).

IL VERDETTO

Finita all'inizio del mese l'ispezione della commissione valutatrice del Cio, durante la quale è stata annunciata la firma da parte dei premier Giuseppe Conte della seconda lettera di garanzia per la candidatura di Milano e Cortina per ospitare le Olimpiadi invernali del 2026, la parola ora passa a Losanna: il 24 giugno i componenti del Comitato internazionale olimpico si pronunceranno sui due dossier, quello delle Alpi italiani e quello della Svezia. È, incrociando le dita in attesa del verdetto, c'è già chi si intesta il risultato: «Se le Olimpiadi si faranno - ha detto l'altro giorno il governatore lombardo Attilio Fontana - sarà perché c'è la Lega e c'è Giorgetti». Cioè il sottosegretario con delega allo Sport che, a detta di Fontana, «ha saputo portare il Governo al nostro fianco. Al di là dei soldi, ha fatto in modo che tutto il Paese fosse con noi e queste cose al Cio contano». Il pentastellato Riccardo Fraccaro, ministro per i Rapporti con il Parlamento, aveva invitato invece a fare squadra: le Olimpiadi «possono essere un'occasione e noi speriamo che, a differenza del passato, si possano fare in maniera positiva e sostenibile, che portino una vera ricchezza al territorio e non diventino degli abusi per il territorio. Siamo convinti che se facciamo squadra possiamo dare una dimostrazione migliore rispetto al passato».

Alda Vanzan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ASPETTANDO IL VERDETTO Da sinistra Ghedina, Fontana, Sala, Di Tommaso, Zaia e Malagò

Zaia: «Sbocco a nord strategico»

► Il governatore: «La Venezia-Monaco per noi è fondamentale ma non ho ancora capito quali opere sono state svincolate»

► «Il prolungamento della A27 mira alla valorizzazione delle nostre montagne, il dibattito sull'ambiente va affrontato»

«Non ho ben capito che opere abbia svincolato il ministro Danilo Toninelli. Tutto il Paese ha bisogno di opere pubbliche. Non ho capito perché si debba fare la lista di quelle che bisogna sbloccare». Il governatore Luca Zaia non usa giri di parole guardando al futuro delle infrastrutture del bellunese e del Veneto. Tra queste c'è anche il collegamento sciistico tra il Comelico e la Val Pusteria e il prolungamento dell'autostrada A27. «Siamo per promuovere la Venezia-Monaco. Per noi è strategico e prioritario - detta Zaia - rientra in una visione generale della valorizzazione della montagna veneta».

Zaia non tralascia il dibattito aperto sul fronte ambientale (quello, ad esempio, che ha messo un freno al progetto Padola-Sesto). «Penso però che la presenza dell'uomo garantisca ambiente. E' la sua assenza che non lo garantisce», un modo indiretto di rispondere a quanti sostengono (Bard in testa) che «a Roma si decide di far morire il Comelico e a Venezia non si decide il futuro infrastrutturale della nostra provincia. Mentre la questione autonomista veneta e bellunese viene rimpallata tra enti e ministeri perché non arrivi a una conclusione».

Favaro a pagina III

Belluno-Lienz strategica parola di governatore

► Zaia vuole il prolungamento della A27 «La Venezia-Monaco è una priorità»

► «Fondamentale anche il collegamento sciistico tra Comelico e la Val Pusteria»

Il nodo delle infrastrutture

«L'AMBIENTE? PENSO CHE LA PRESENZA DELL'UOMO IN MONTAGNA SIA LA GARANZIA DI PIENA TUTELA»

LA REGIONE

BELLUNO «Non ho ben capito che opere abbia svincolato il ministro Danilo Toninelli. Tutto il Paese ha bisogno di opere pubbliche. Non ho capito perché si debba fare la lista di quelle che bisogna sbloccare». Il governatore Luca Zaia non usa giri di parole guardando al futuro delle infrastrutture del bellunese e del Veneto. Tra queste c'è anche il collegamento sciistico tra il Comelico e la Val Pusteria e il prolungamento dell'autostrada

A27.

MONTAGNA DA VALORIZZARE

«Siamo per promuovere la Venezia-Monaco. Per noi è strategico e prioritario - detta Zaia - rientra in una visione generale della valorizzazione della montagna veneta, sempre affrontando il dibattito sul fronte ambientale. Penso però che la presenza dell'uomo garantisca ambiente. E' la sua assenza che non lo garantisce». Con queste parole il governatore risponde in modo indiretto a quanti in queste ore hanno lanciato l'allarme, come Vivaio Dolomiti, Confindustria e il movimento Belluno autonoma regione dolomiti (Bard). «A Roma si decide di far morire il Comelico - scrive il Bard - e a Venezia non si decide il futuro infrastrutturale della nostra provincia. Mentre la questione au-

tonomista veneta e bellunese viene rimpallata tra enti e ministeri perché non arrivi a una conclusione». Ma il governatore non si ferma qui. «Se nella lista delle opere, ad esempio, non c'è la Tav, vuol dire che se la sono dimenticata, perché noi la vogliamo fare. Per quanto riguarda il tratto veneto la vogliono tutti. Punto - mette in chiaro - è la dimostrazione che non servono elenchi. Ciò che serve è sbloccare tutte le opere. Aggiungo an-



che la superstrada Pedemontana e la Valdastico nord – incalza – ci sono un sacco di opere che bisogna fare. Del resto siamo dei grandi pagatori di tasse, 150 miliardi all'anno, e non capiamo perché qualcuno viene con la lista della spesa ridotta».

AVANTI CON L'AUTONOMIA

Di pari passo, sulla questione dell'autonomia tira dritto come un treno. «Anche il ministro Tria ha detto che con l'autonomia si deve andare avanti – scandisce Zaia – non si deve guardare in negativo al dibattito in corso. Le nostre audizioni sono andate bene. E lo stesso Tria, appunto, alla fine del suo intervento ha detto che si va avanti. Mi dicevano che non avrei mai fat-

to il referendum. Invece l'ho fatto. E farò anche l'autonomia». Per questo si augura che il governo continui la propria azione: «Non tifo perché se ne vada a casa. Nel contratto c'è anche l'autonomia, se cade il governo vuol dire che non si fa. Invece è bene che si faccia. E velocemente».

NON SOLO GRANDI OPERE

Zaia si è anche espresso sul possibile aumento dell'Iva: «Sarebbe un fallimento e una sconfitta. Ma non mi sembra sia all'ordine del giorno. L'ha chiarito anche il ministro dell'Economia». Infine, c'è stato un riferimento al tema della salute e alla carenza di specialisti negli ospedali. C'è la possibilità che i

buchi negli organici vengano coperti con medici provenienti dall'estero. In particolare dall'Est Europa. «E' una sconfitta. Ma è il segno dei tempi – conclude Zaia – oggi bisogna rispondere alle esigenze del comparto sanitario. Ricordo che a livello veneto mancano 1.300 medici. E 56mila in ambito nazionale. Bisogna urgentemente cambiare la programmazione. Sono assolutamente per eliminare il numero chiuso all'università. Se non altro perché non possiamo selezionare un bravo chirurgo a 19 anni con un test di ammissione, ma lo dobbiamo vedere in sala operatoria. Dall'altro lato bisogna rivedere tutto il modello delle scuole di specialità».

Mauro Favaro



LA REPLICA Di A27 e Comelico-Pusteria, ieri ha parlato Luca Zaia



IL PRESIDENTE Luca Zaia



PROTESTA Uno dei tanti striscioni comparsi sui balconi delle case comeliane dopo la bocciatura dell'atteso carosello bianco

Marghera

Ora spuntano hotel anche tra le fabbriche

Un albergo e due centri commerciali a distanza di poche decine di metri l'uno dall'altro in via Fratelli Bandiera, all'incrocio con via delle Macchine, a Marghera. Un fondo inglese è pronto per partire con la realizzazione dell'hotel al posto dell'ex fabbrica di occhiali Galileo, mentre poco più in là sorgeranno un mercato multietnico per residenti e turisti e un supermercato della catena Emisfero, rivitalizzando così quella che per decenni è stata una porzione importante della prima zona industriale e che ora, tra via Fratelli Bandiera e via dell'Elettricità, è destinata a sviluppo terziario e commerciale.

Trevisan a pagina VIII

Alberghi anche fra le fabbriche

►Oltre alle nuove strutture previste in via Ulloa ▶Un fondo inglese è deciso a costruire un hotel spunta un altro progetto ricettivo e commerciale nel sito della ex Galileo, di fronte aprirà Emisfero

ECONOMIA

MESTRE È come un'epidemia che, invece di diffondere una malattia, moltiplica gli investimenti sul mattone, e da Mestre si sta diffondendo anche a Marghera: nella parte più a nord della fascia di terreno compresa tra via Fratelli Bandiera e via dell'Elettricità sono pronti a partire alberghi e centri commerciali come se quelli esistenti in periferia, sulla Romeo, tra Tangenziale e Terraglio e a Marcon non esistessero. Se da un lato, dunque, in centro a Mestre stanno nascendo condomini come tanti funghi giganti in mezzo ad abitazioni più piccole, dall'altro ai bordi del centro cemento e acciaio modellano ostelli, alberghi, residence. E, attraverso la stazione ferroviaria di Mestre, l'"epidemia" è sbarcata anche a Marghera. Appena di là della stazione c'è via Ulloa con l'area da 8 ettari del gruppo Salini dove da anni è in programma la costruzione di un albergo, un cen-

tro commerciale, residenze e verde pubblico. In attesa che quel mega progetto parta, sono intanto in rampa di lancio un hotel e due centri commerciali che si affacceranno in via Fratelli Bandiera.

I PROGRAMMI

Partendo dall'hotel, il fondo inglese che qualche anno fa aveva acquistato l'ex Galileo, storica fabbrica di occhiali e lenti di precisione, ha rotto gli indugi dopo aver completato l'iter delle autorizzazioni che prevedeva anche il reperimento delle aree da destinare a standard per parcheggi: per farlo il fondo ha acquistato lo spazio che si estende alle spalle dei capannoni della ex Galileo fino al Molo Cinque su via dell'Elettricità.

Poi ci sono due iniziative commerciali parallele, nel senso che sono una di fronte all'altra all'incrocio tra via Fratelli Bandiera e via delle Macchine: da un lato sempre un fondo inglese ha in

programma la realizzazione di un grande mercato multi etnico che sarà a disposizione sia dei residenti sia dei tanti turisti in visita a Venezia e che troveranno posto da dormire anche nel vicino nuovo hotel. Dall'altra parte di via delle Macchine, sempre all'incrocio con via Fratelli Bandiera, in una porzione dei grandi spazi dell'ex Feltrificio Veneto della famiglia Mevorach troverà presto collocazione una filiale di Emisfero, l'azienda di ipermercati e centri commerciali del gruppo Unicomm Srl nata nel novembre del 2002 a Vicenza e sviluppatasi tra Veneto, Friuli Venezia Giulia e



Umbria.

Osservando la zona su una mappa si comprende che è strategica sotto più punti di vista: in primo luogo si affaccia su via Fratelli Bandiera lungo la direttrice per Venezia e, da lì, per arrivare a piazzale Roma con i mezzi pubblici ci si impiegano dieci minuti; poi è all'imbocco di via Durando che porta in piazzale Giovannacci e quindi in via Ulloa, vale a dire alla stazione ferroviaria di Mestre: per ora c'è il sottopasso che porta ai binari e alle biglietterie ma quando la piastra sopraelevata sarà stata finalmente realizzata, il collegamento sarà ancora più interessante.

AREA STRATEGICA

Da piazzale Giovannacci, tra l'altro, si dirama anche via Rizzardi, che è stata una delle prime strade dedicate alla ricettività alberghiera molto prima che scoppiasse il fenomeno del turismo di massa. Hotel e pensioni sorti lungo quella strada, infatti, erano a servizio dei dirigenti e dei quadri, nonché dei rappresentanti che operavano per le fabbriche di Porto Marghera, quando ancora la zona industriale era una delle più importanti del Paese e d'Europa. Poi, come per gli stabilimenti, pure per gli alberghi è iniziato un lento declino che potrebbe essere interrotto se anche

quelle aziende venissero rimodernate e adeguate agli standard turistici. Tra l'altro proprio per via Rizzardi passa il tram, mentre in via Fratelli Bandiera ci sono solo bus urbani ed extraurbani. Il rischio è che, come per il lato mestrino dove i pendolari si lamentano per i mezzi impraticabili a causa della ressa coi turisti, pure sul lato di Marghera si verifichi lo stesso problema. Questa, però, è una questione di programmazione perché, leggendo i report degli esperti, da anni dicono che le aree a ridosso della ferrovia sono le più appetibili per gli investitori e che la potenzialità è di 20 mila posti letto.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le potenzialità



Ventimila posti letto attorno alla stazione

Gli esperti da anni calcolano che le potenzialità delle aree a ridosso della ferrovia che porta a Venezia siano enormi, 20 mila posti letto, parte dei quali sono già stati realizzati in questi anni, e il problema diventa di mobilità per trasportare tutta questa gente.



LO SVILUPPO

Previsto anche un mercato etnico nell'area da cui si potrà raggiungere il centro storico in dieci minuti di autobus



DA FABBRICA A HOTEL La sede della ex Galileo in via Fratelli Bandiera è destinata a ospitare un albergo (Nuove Tecniche/ Tommaso Biondo)

L'A31 IN TRENTINO

**Valdastico Nord
Fugatti: «Si fa»
Ma il comitato
dà battaglia**

«In queste settimane noto che l'opinione pubblica si stupisce per quello che diciamo sull'autostrada della Valdastico: la faremo. Cercheremo di eliminare tutte le problematiche ambientali, alcune le abbiamo risolte, sicuro è che andiamo avanti». Così il governatore trentino Maurizio Fugatti, che come noto ha proposto al Ministero delle infrastrutture lo sbocco dell'A31 tra Serravalle e Marco, a sud di Rovereto. Intanto il coordinamento trentino "No A31" critica chi «in un'ottica personalistica, che mira a salvaguardare un territorio rispetto agli altri, si limita a contestare il punto in cui questa opera dovrebbe passare e uscire senza mettere in discussione tutta l'impalcatura del progetto». Gli aderenti al coordinamento si dissociano quindi da quella che viene definita una «visione localistica». Per loro la Valdastico nord «non ha senso: in alcun luogo, in alcun tempo». Di qui l'invito a mobilitarsi rivolto a «le cittadine ed i cittadini nella comune direzione di un rifiuto completo all'opera, inserendo tale mobilitazione in una ottica ampia e solidale anche con chi nella valle dell'Astico, in Veneto, rischia che un assenso da parte trentina dia il via già ora ai lavori sul suo versante». ●



VICENZA. Cento richieste

Piano casa Marzo, record di domande

di **NICOLA NEGRIN**

Marzo, record di richieste per il Piano casa. Ben 102, la metà dell'intero 2019, perché la nuova normativa "Veneto 2050" entrata in vigore ad aprile prevede meno deroghe e limiti più stringenti per ottenere licenze e costruire.

▶ PAG 12

EDILIZIA. Il 31 marzo è scaduta la legge 14 del 2009 ed è stata sostituita dalla "Veneto 2050"

Il Piano casa in archivio con il record di richieste A marzo sono oltre 100

In un solo mese quasi la metà delle domande arrivate in tutto il 2018
La nuova normativa prevede meno deroghe e limiti più stringenti

“ Ci sono state alcune ombre ma ha permesso al settore di resistere alla crisi

LUCIO ZOPPELLO
ASSESSORE AL TERRITORIO

Nicola Negrin

Ci sono state polemiche, ci sono stati contenziosi e ci sono state critiche. Una cosa, però, è certa: la legge regionale numero 14 dell'8 luglio 2009, detta più semplicemente Piano casa, ha sicuramente dato da lavorare a imprese e professionisti negli ultimi dieci anni. Ma non solo. Nell'ultimo periodo ha portato un notevole carico di lavoro anche all'interno degli uffici comunali, e in particolare al terzo piano di piazza Biade, dove a marzo al settore

edilizia è andato in scena un continuo via vai di architetti, ingegneri o residenti, desiderosi di presentare (e vedere approvata) la propria pratica entro il 31 marzo 2019, data di scadenza appunto della normativa. Il risultato di quella legge finita ormai in archivio in ogni caso si legge nei numeri: 102 richieste presentate solo nel mese di marzo. Tre al giorno: quasi la metà di tutte quelle che sono arrivate nel corso del 2018. Non è un dato casuale, considerato che i privati prima del 28 marzo, giorno dell'approvazione in Regione della nuova legge sull'edilizia "Veneto 2050", non avevano informazioni su quanto sarebbe accaduto una volta scaduto il Piano casa.

IL RUSH FINALE. La corsa al Piano casa ha costretto i funzionari del settore edilizia agli straordinari, obbligando-

li ad esaminare a marzo più di tre richieste al giorno; cinque se si considerano i giorni effettivi, escludendo quindi sabato e domenica. Sia chiaro, la città del Palladio non rappresenta un unicum nel panorama veneto. A Padova, ad esempio, sono giunte 310 domande nello stesso mese. Una mole considerevole, al punto che gli stessi uffici hanno messo in atto misure straordinarie chiedendo ai professionisti la «collaborazione», inviando copie cartacee di cortesia degli elaborati presentati in via telematica.



«Sì - conferma l'assessore a territorio Lucio Zoppello - non è stato sicuramente un periodo facile e continua a non esserlo, in quanto si sta esaminando la documentazione per il via libera o meno. Il dato comunque positivo è che il Piano casa ha permesso a molte aziende di avere lavoro in un momento difficile». Il dato meno positivo, in realtà, è che, come raccontato, ha consentito ai privati di andare oltre la pianificazione urbanistica, portando alla nascita di supermercati non del tutto previsti.

LA TENDENZA. L'assessore Zoppello, che è laureato in ingegneria civile e che per lavoro si occupa come libero professionista di pratiche edilizie, lo sa bene: «Il 90 per cen-

to delle gru che si sono viste in questi anni erano legate al Piano casa», aveva raccontato a fine dicembre. La legge entrata in vigore nell'estate del 2009 è stata di gran lunga la più utilizzata nel capoluogo berico. A conti fatti dal 2010 al 2018 si sono contate 2.181 richieste di Piano casa, alle quali si sono poi aggiunte le 102 di marzo, le 21 di febbraio e le 13 di gennaio. L'anno con il numero più alto è stato il 2017 (294 istanze depositate) mentre nel 2014 le domande si sono fermate a quota 191 (il numero più basso). I dati, va precisato, parlano delle richieste che sono state presentate dai privati (tra permessi di costruire e Scia) e non dei via libera che sono stati concessi dagli uffici. La tendenza è di cerca di

un 10 per cento di dinieghi.

IL FUTURO. Scaduto il Piano casa, si guarda ora a "Veneto 2050", nome che identifica la nuova legge che regola l'edilizia. L'assessore Cristiano Corazzari in sede di Consiglio regionale era stato chiaro. «Il Piano casa era nato per tamponare la crisi del settore in un momento di contrazione mondiale, "Veneto 2050" regola in modo stabile il settore e va a braccetto con la legge sul consumo zero di suolo». A differenza della precedente legge, ad esempio sono stati fissati limiti precisi sulle deroghe (in particolare su quelle che regolavano le distanze). «La svolta è significativa - conclude Zoppello - ed è necessario studiare a fondo la normativa». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Inumeri

136

LE ISTANZE PRESENTATE DA GENNAIO A MARZO 2019

Il rush finale ha visto privati e professionisti depositare a palazzo degli uffici 102 domande solo a marzo. Altre 21 sono arrivate a febbraio; 13 a gennaio

2.317

IL NUMERO COMPLESSIVO DI ISTANZE PRESENTATE

Dall'anno di introduzione il Comune ha dovuto vagliare oltre duemila domande per il Piano casa. L'anno più "prolifico" è stato il 2017 con 294 richieste

10

LA PERCENTUALE DI ISTANZE RESPINTE

Non tutte le richieste che sono arrivate negli uffici sono state accolte. La percentuale di "bocciatura" si aggira attorno al 10 per cento

200

LA DISTANZA IN METRI PREVISTA NEL PIANO CASA

Veneto 2050 rispetto al Piano casa elimina la possibilità di costruire l'ampliamento "staccato" di 200 metri dall'edificio originale



Dal 2010 al 2019 in Comune sono arrivate 2.317 richieste relative al Piano casa



NESSUNA VIGILANZA SUI REQUISITI DI ISCRIZIONE

Post sisma, elenco senza controlli

Elenco dei professionisti per la ricostruzione post sisma fuori controllo. La legge 189/2016, che lo ha istituito, ha richiesto per potersi iscrivere l'appartenenza a un ordine professionale. Tuttavia, non sono pochi gli iscritti privi di tale requisito, anche perché gli stessi uffici del commissario straordinario avrebbero suggerito di mentire sull'appartenenza all'ordine a figure professionali ritenute necessarie alle attività di ricostruzione, come per esempio gli archeologi. Ad accendere i riflettori sulla situazione i deputati Emanuele Prisco, Francesco Acquaroli e Paolo Trancassini (Fdi) in un'interrogazione parlamentare rivolta al presidente del consiglio Giuseppe Conte.

L'articolo 4 del dl 189/2016 (interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici del 2016) ha istituito un elenco speciale finalizzato «ad assicurare la massima trasparenza nel conferimento degli incarichi di progettazione e direzione dei lavori per la fase di ricostruzione». Nell'elenco vengono iscritte tutte le professionalità abilitate a partecipare alle operazioni di recupero nelle aree colpite dal terremoto. I requisiti per l'iscrizione all'elenco sono stati definiti con l'ordinanza 12/2017 del commissario straordinario alla ricostruzione. Tra i requisiti, vi è l'iscrizione ad un albo professionale. «In questo modo», denuncia l'onorevole Prisco, «sono risultati esclusi dalla possibilità di iscrizione all'elenco gli archeologi, professionisti che non hanno un albo professionale, ma le cui competenze sono invece obbligatoriamente richieste, ad esempio, durante le fasi di scavo e ricostruzione, per le quali è necessaria sia la relazione di archeologia preventiva sia la presenza di un archeologo professionista. La vicenda», continua Prisco, «assume

contorni discutibili se si considera che, sulla base di segnalazioni giunte all'interrogante, sembra che gli stessi uffici del commissario straordinario suggerirebbero, alle categorie non rappresentate in appositi albi, di inserirsi nell'elenco speciale dichiarando iscrizioni fittizie ad altri albi professionali per bypassare il sistema, contigenza questa espressamente riportata da uno dei professionisti iscritti». Una situazione simile a quella degli archeologi si era presentata per i restauratori, inizialmente esclusi dalla possibilità di iscriversi all'elenco. Nel settembre del 2018, tuttavia, è stata inserita nell'elenco la possibilità di specificare l'opzione soggettiva «restauratori dei beni culturali», prevedendo solo per tali professionisti la possibilità di iscriversi. «In questo modo», prosegue Prisco, «si è creata una ingiustificata disparità nel riconoscimento della professione». Gli archeologi, sottolineano i tre deputati, si trovano ad affrontare una situazione paradossale, in quanto non possono iscriversi all'elenco in questione, ma rientrano tra i professionisti della cultura regolarmente iscrivibili nell'elenco tenuto dal Ministero dei beni culturali, in base al codice dei beni culturali istituito dal dlgs 42/2004, dedicato agli interventi di tutela e prevenzione delle opere architettoniche.

Ma la preoccupazione del deputato è anche un'altra: «Chi controlla il rispetto dei requisiti per l'iscrizione? Come possiamo assicurarci che nell'elenco non ci siano lavoratori completamente estranei alle attività di ricostruzione? La mancanza di un sistema di controllo ferreo apre la strada agli abusivi, proprio ciò che si voleva combattere con l'istituzione dell'elenco in questione».

Michele Damiani



Codice degli appalti riscritto

Modificate 80 norme su 217: subappalto ammesso fino al 50%, ritorna l'appalto integrato e l'incentivo per la progettazione ai tecnici della p.a.

Subappalto ammesso fino al 50%, ritorno all'appalto integrato (progettazione esecutiva e costruzione) fino al 2021 senza le attuali limitazioni, ripristino dell'incentivo ai tecnici delle pubbliche amministrazioni per la progettazione. A tre

anni dall'entrata in vigore del codice dei contratti pubblici è stato pubblicato in G.U. il decreto legge sblocca-cantieri che si configura come un corpus correttivo che tocca più di 80 disposizioni su un totale di 217.

Mascolini a pag. 23

Di sbloccacantieri in G.U.: subappalto al 50%, appalto integrato, incentivi ai tecnici

Il Codice contratti al tagliando

Modificate oltre 80 disposizioni su un totale di 217

DI ANDREA MASCOLINI

Subappalto ammesso fino al 50%, ritorno all'appalto integrato (progettazione esecutiva e costruzione) fino al 2021 senza le attuali limitazioni, ripristino dell'incentivo ai tecnici delle pubbliche amministrazioni per la progettazione, innalzamento a 200 mila euro del limite massimo cui ricorrere per gli affidamenti di contratti di lavori con procedura negoziata e consultazione di almeno tre imprese, estensione a 15 anni del periodo utile per qualificare le imprese di ostruzioni, prezzo più basso ammesso per appalti sotto soglia Ue, stop alla soft law e ritorno al regolamento attuativo del codice (al momento unificando i provvedimenti già emessi).

A tre anni dall'entrata in vigore del codice dei contratti pubblici (decreto 50/2016) è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 92 del 18 aprile 2019 il decreto legge «sblocca cantieri» (18 aprile 2019, n. 32) che si configura come un corpus correttivo che tocca più di ottanta disposizioni su un totale di 217 norme, alcune riscritte completamente. Tutto ciò in attesa che si arrivi alla definizione della delega per la più profonda riscrittura del codice, affidata al disegno di legge depositato in Senato pochi giorni fa. In sostanza da qui a tre anni occorre prepararsi ad un continuo «cantiere normativo»: prima le norme urgenti, poi quelle a regime, comprensive di un nuovo re-

golamento. Ed è proprio sulla disciplina regolamentare che si segnala l'intervento più forte del decreto «sblocca cantieri» che fa tabula rasa di linee guida emanate ed emanande (unificandole, assieme a provvedimenti già emessi, in un regolamento che dovrà essere emesso entro sei mesi dall'entrata in vigore del decreto-legge (cioè entro il 19 ottobre 2019). L'altra importante novità, sulla quale le frizioni fra Lega e M5S non sono mancate, è quella dei commissari straordinari che, legibus soluti, dovranno sbloccare le opere non completate o non avviate. Per i tecnici delle amministrazioni pubbliche viene ripristinato l'incentivo del due per cento per la fase di progettazione e vengono allentate le briglie sulla nomina dei commissari di gara: sarà consentito nominare tecnici interni laddove non ve ne siano indisponibili nell'albo Anac. Viene inserita una «finestra» per potere fare ricorso all'affidamento di contratti di progettazione esecutiva e costruzione (appalti integrati): per progetti approvati entro dicembre 2020 si potrà appaltare (fino a fine 2021) i lavori ponendo a base di gara il progetto definitivo; a tutela dei progettisti è stata inserita la disposizione che impone alle stazioni appaltanti, di indicare le modalità per l'obbligo di indicare le modalità per il pagamento diretto del progettista di cui si avvale l'impresa negli appalti integrati. Per gli affidamenti di lavori, forniture e servizi

(ad eccezione di quelli ad alta intensità di manodopera, dei servizi di ingegneria e architettura e quelli ad alto contenuto tecnologico o innovativo) sotto soglia (5,2 per lavori, 221 mila per servizi e forniture) sarà possibile ricorrere al prezzo più basso; viene poi eliminato il tetto del 30% per l'elemento prezzo nell'applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Viene soppresso l'obbligo di indicare la terna nel subappalto e si innalza dal 30 al 50% il tetto per il subappalto che però non è fissa ma sarà rimessa alle valutazioni delle stazioni appaltanti che potranno fissarla in una forcella da 0 a 50% («fino al 50%» dice la norma).

Viene ammessa la possibilità di affidare le manutenzioni ordinarie e straordinarie di lavori, ad eccezione degli interventi che prevedono il rinnovo o la sostituzione di parti strutturali dell'opera sulla base di un progetto definitivo, senza procedere alla redazione del progetto esecutivo. Viene eliminato il passaggio al Cipe per le varianti (fino al 50%) delle opere infrastrutturali



strategiche.

Aumenta l'arco temporale di riferimento per ottenere la qualificazione dalle Soa (società organismi di attestazione) per le imprese di costruzioni: il periodo di attività documentabile riferita ai requisiti di capacità tecnica, finanziaria ed economica passa, anche in ragione della crisi del settore, da dieci a quindici anni. Dal punto di vista delle procedure, rimane inalterata la soglia per gli affidamenti diretti (40 mila) ma passa da 150 mila a 200 mila il tetto fino al quale si può procedere alla scelta dell'impresa attraverso procedura negoziata senza pubblicazione del bando di gara; con consultazione di almeno tre imprese (oggi sono 10). Salta l'obbligo di centralizzazione degli appalti per i comuni non capoluogo che torneranno a gestire autonomamente le gare; la riduzione del numero delle stazioni appaltanti si allontana.

—© Riproduzione riservata—

Le novità del decreto

- Istituzione di un regolamento unico all'interno del quale verranno riuniti una serie di provvedimenti attuativi del Codice dei contratti
- Riduzione degli oneri informativi a carico delle amministrazioni
- Possibilità di affidare gli interventi di manutenzione sulla base del progetto definitivo
- Semplificazione e velocizzazione delle procedure di aggiudicazione per appalti di importo inferiore alle soglie previste a livello comunitario, con la reintroduzione della preferenza del criterio del minor prezzo e l'eliminazione dell'obbligo di indicare la terna dei subappaltatori
- Possibilità, per le stazioni appaltanti, in caso di indisponibilità di esperti iscritti nell'albo tenuto dall'Autorità nazionale anticorruzione, di nominare la commissione di gara anche solo parzialmente
- Sblocco della realizzazione di alcune opere pubbliche ritenute strategiche, prevedendo la nomina di commissari straordinari o l'esercizio di poteri sostitutivi
- Norme ad hoc per l'erogazione degli indennizzi a cittadini e imprese che stiano subendo disagi a causa del cantiere per la ricostruzione dell'ex ponte Morandi a Genova, nonché per le zone simiche
- Semplificata la disciplina degli interventi nelle zone colpite da eventi sismici, con l'introduzione di un regime autorizzatorio differenziato a seconda che si tratti di interventi considerati «rilevanti», di «minore rilevanza» o «privi di rilevanza»

CONSIGLIO DI STATO

Il frazionamento in lotti dipende dai casi

Il principio della suddivisione in lotti può essere derogato, seppur attraverso una decisione adeguatamente motivata dal momento che essa è espressione di scelta discrezionale, sindacabile soltanto nei limiti della ragionevolezza e proporzionalità, oltre che dell'adeguatezza dell'istruttoria, in ordine alla decisione di frazionare o meno un appalto «di grosse dimensioni» in lotti. L'adozione dell'opzione del lotto unico risulta ragionevole qualora la commessa riveste carattere unitario, in quanto sia il servizio di gestione e controllo sia il servizio complementare hanno ad oggetto le medesime aree di parcheggio e i medesimi impianti di risalita. La scelta di non frazionare l'appalto in lotti, nel caso in cui l'unitarietà sia imposta dall'oggetto dell'appalto e dalle modalità esecutive scaturenti dalla situazione materiale e giuridica dei luoghi entro cui operare può ritenersi ragionevole e non illogica o arbitraria: non può sottacersi infatti, sotto altro concorrente profilo, che le attività prestazionali oggetto dei suddetti servizi non esigono specializzazioni, né qualifiche particolari che impongano, giustificano o rendano anche solo opportuna una suddivisione in lotti. È questo il passaggio centrale della sentenza del Consiglio di stato n. 2044/2018 del 31 gennaio scorso con la quale è stata fatta chiarezza sul delicato tema della suddivisione in lotti da parte delle stazioni appaltanti. Secondo l'art. 51 del Codice appalti, il comma 1 stabilisce che, sia nei settori ordinari che in quelli speciali, le Stazioni appaltanti debbano suddividere, allo scopo di favorire l'accesso delle microimprese, piccole

e medie imprese, tutti gli appalti in «lotti funzionali» o «prestazionali», in conformità alle categorie o specializzazioni nel settore dei lavori, servizi e forniture. La norma detta altresì che le p.a. appaltanti debbano, in caso di mancata suddivisione in lotti, dare una congrua motivazione nel bando di gara, nella lettera di invito o nella relazione unica di cui agli artt. 99 e 139. Secondo il Consiglio di stato, «la scelta di non frazionare l'appalto in lotti nel caso in cui l'unitarietà sia imposta dall'oggetto dell'appalto e dalle modalità esecutive scaturenti dalla situazione materiale e giuridica dei luoghi entro cui operare, può ritenersi ragionevole e non illogica o arbitraria: non può sottacersi infatti, sotto altro concorrente profilo, che le attività prestazionali oggetto di certi servizi non esigono specializzazioni, né qualifiche particolari che impongano, giustificano o rendano, anche solo opportuna, una suddivisione in lotti». L'equilibrio che il frazionamento in lotti di un appalto crea tra la promozione della concorrenza nella misura più ampia possibile e il coesistente interesse pubblico al migliore utilizzo possibile delle risorse finanziarie della collettività è quindi estremamente labile e può facilmente essere travolto, nel peggiore dei casi, da un illecito frazionamento da parte della p.a. che perfeziona il reato di abuso d'ufficio. Il principio della suddivisione in lotti può, dunque, essere derogato, secondo una scelta discrezionale dell'Amministrazione, ma la decisione di frazionare o meno un appalto di «grosse dimensioni» in lotti deve risultare adeguatamente motivata.

Federico Unnia



Con gli sgravi e i tassi al minimo ristrutturare costa (quasi) la metà

Viaggio nell'intreccio di bonus, tetti, condizioni bancarie, nuovo e vecchio: quando conviene avviare i lavori prima di entrare nell'alloggio. Per 90 mila euro di interventi la spesa effettiva è tra 52 e 55 mila

di **Gino Pagliuca**

Gli italiani nel 2018 hanno speso, secondo l'Associazione nazionale dei costruttori edili (Ance), poco più di 47 miliardi per lavori di manutenzione della casa. Di questi, esattamente la metà hanno riguardato opere per cui è stato chiesto il bonus fiscale sulla ristrutturazione o quello sul miglioramento delle prestazioni energetiche. Per avere un'idea di quanto siano rilevanti queste cifre si può aggiungere che nello stesso periodo il fatturato derivante dalla vendita di case nuove è stato di 18,6 miliardi, meno del 40% rispetto a quello delle ristrutturazioni. Il ruolo dei bonus è fondamentale nel mercato ed è un buon affare per tutti, tanto è vero che ormai da venti anni viene riproposto regolarmente dalle leggi di bilancio e l'esecutivo di turno si guarda bene dal ridurre l'entità, perché le conseguenze sarebbero inevitabili: meno lavori (e buona parte di quelli effettuati sarebbero in nero), meno guadagni per le imprese, meno incassi per il Fisco.

Niente anticipi

Se ai bonus si aggiungono i tassi minimi dei mutui (i finanziamenti per la ristrutturazione sono offerti a tassi in linea con quelli dei prodotti finalizzati all'acquisto) ecco che oggi di fatto è possibile ristrutturare casa senza dover anticipare un euro alle imprese che compiono i lavori.

Nella tabella vediamo i costi di un mutuo con le caratteristiche ottimali per sfruttare i bonus: importo di 90 mila euro (le agevolazioni sulla ristrutturazione hanno come tetto 96 mila euro) e durata dieci anni, pari cioè al periodo di tempo in cui si «spalmano» i bonus sull'Irpef. I tassi fissi vanno

dallo 0,9 all'1,5% con rate medie di circa 800 euro al mese, ma di questi 375 euro sono di fatto pagati dal Fisco. Considerando anche i costi accessori, una ristrutturazione del valore di 90 mila euro viene a costare in tutto da 52 a 55 mila euro. Ottenere un mutuo per la ristrutturazione non presenta particolari problemi purché la casa abbia un valore almeno doppio rispetto alla cifra che si richiede (se vale meno aumentano sia i tassi sia le cautele da parte della banca) e se oltre ai normali requisiti di solvibilità si sia in grado di dimostrare che i soldi servono davvero per una ristrutturazione e non si tratti invece di una richiesta di liquidità mascherata, non di rado le banche comunque non erogano tutta la somma subito ma consegnano la somma con il procedere dei valori, come si fa di norma nei mutui per l'edilizia.

La soluzione ideale sarebbe ristrutturare una casa per cui si sta concludendo l'acquisto prima di andarci a vivere; non solo perché le operazioni sono molto più agevoli ma anche perché se si chiede un mutuo e lo si ottiene come finanziamento all'acquisto si riesce anche a usufruire della detrazione Irpef sugli interessi.

Prima dell'acquisto

La ristrutturazione può anche avvenire prima di aver proceduto al passaggio di proprietà, le condizioni a cui si può operare vanno specificate chiaramente nel compromesso e di norma bisogna versare un assegno (che, se la vendita avviene tramite un'agenzia, di solito viene depositato presso un intermediario) a copertura di eventuali danni. Nel compromesso va anche specificato che le agevolazioni fiscali saranno a favore del promissario ac-

quirente, a cui nome vanno fatti i bonifici e le fatture dell'impresa.

Usato e no

Quanto si risparmia comprando una casa da ristrutturare rispetto al nuovo? Per rispondere è necessario premettere che le case usate possono avere più fascino rispetto a quelle nuove, ma non sono paragonabili per soluzioni costruttive e tecnologiche. È praticamente impossibile ad esempio ottenere in una singola unità immobiliare di un edificio di oltre venti anni fa una classificazione energetica eccellente; solo in qualche caso ci riescono i costruttori che riqualficano tutto l'edificio. Inoltre, per quanto possa essere accurato il restauro, se le parti comuni dell'edificio sono in cattivo stato di manutenzione l'incremento di valore dell'immobile sarà molto ridotto. Detto questo, il risparmio medio è molto elevato, soprattutto nelle aree di pregio delle grandi città.

Nella tabella vediamo, basandoci su dati di Nomisma, a quanto ammonta la differenza percentuale di costo tra una casa nuova di 80 metri quadrati e una usata ma abitabile senza radicali lavori di riqualificazione: a Milano il divario va dal 21 al 27%, mentre a Roma si scende fino al 10%. Su una casa in zona semicentrale il risparmio medio nelle otto grandi città considerate è di circa 40 mila euro, pari al 21% rispetto al costo del nuovo. Oltre a questo bisogna aggiungere il risparmio fiscale derivante dal bonus Irpef, dall'eventuale mutuo e anche sulle imposte di acquisto, visto che sull'usato si paga sul valore catastale, sul nuovo si applica l'Iva sul prezzo reale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Quando il Fisco ti aiuta a rate

Finanziare la ristrutturazione con il mutuo. Si ipotizza una ristrutturazione da 90 mila euro interamente finanziata con un mutuo fisso a 10 anni

Banca	Tasso nominale	Rata mensile	Tasso effettivo	Costo reale ristrutturazione*
Sella	1,05%	790,39	1,25%	51.789
Ubi Banca	0,90%	784,54	1,35%	52.262
Cariparma	1,11%	792,74	1,37%	52.357
Che Banca!	1,08%	791,57	1,43%	52.642
Banco Desio	1,20%	796,27	1,51%	53.022
Bnl	1,20%	796,27	1,54%	53.165
Unicredit	1,40%	804,16	1,69%	53.882
Banca Carige	1,30%	800,21	1,73%	54.074
Bper	1,54%	809,71	1,88%	54.795
Deutsche Bank	1,54%	809,71	1,92%	54.988

*tiene conto dei costi accessori del mutuo e delle detrazioni Irpef sui lavori
Fonte: elaborazione su dati mutuiOnline.it, rilevazione del 16 aprile 2019

L'usato con lo sconto

Quanto si risparmia comprando una casa usata da ristrutturare in maniera non radicale

Città	Zona di pregio		Centro		Semicentro		Periferia	
	Prezzo	Risparmio	Prezzo	Risparmio	Prezzo	Risparmio	Prezzo	Risparmio
Bologna	269	32,7%	234	28,8%	189	23,0%	149	20,4%
Firenze	335	22,0%	287	16,6%	230	17,5%	183	12,4%
Genova	289	20,5%	213	15,8%	139	27,1%	94	30,5%
Milano	588	22,7%	462	21,3%	306	16,3%	180	27,7%
Napoli	439	14,5%	263	24,6%	174	22,1%	113	21,8%
Palermo	173	20,6%	148	17,2%	110	24,6%	81	26,1%
Roma	567	10,3%	413	21,7%	284	20,3%	180	22,6%
Torino	260	25,8%	206	28,5%	154	20,6%	107	29,1%

Calcolato su abitazioni di 80 metri quadrati

Fonte: elaborazione su dati Nomisma

«La Nuova Romea commerciale dimenticata ma indispensabile»

Vernizzi: il progetto Orte-Mestre ha già superato la Via e ottenuto l'ok di Soprintendenze e Anas

«Deve entrare nel programma di governo, è un'opera ferma da troppo tempo»

VENEZIA. Tra le grandi opere per il Veneto che mancano all'appello dello Sblocca Cantieri di Toninelli c'è la Romea Commerciale, ossia la Nuova Romea, un'autostrada a pagamento, parallela alla statale Romea, che colleghi Mestre con Cesena e Orte.

Per l'amministratore delegato di Veneto Strade, Silvano Vernizzi, si tratta di «un'opera assolutamente necessaria» per togliere traffico dalla Romea, «una delle arterie più trafficate d'Italia con la Pontina». Un'arteria che secondo Vernizzi, e lo stesso governatore del Veneto Luca Zaia, «deve» entrare nel programma di governo.

Esiste già, da anni, un progetto preliminare. L'opera è lunga in tutto 400 chilometri, ha già ottenuto anni fa la verifica di impatto ambientale e il parere favorevole delle Soprintendenze interessate, anche l'Anas l'ha approvata. Ma poi si è tutto fermato. Anzi: nel 2017 l'ex ministro Delrio in visita a Mira disse: «La Ro-

mea Commerciale, l'autostrada Orte-Mestre, non è più una priorità. È una priorità invece la messa in sicurezza degli incroci sulla Romea attuale, visto che anche nel tratto mirese i rischi di incidenti mortali sono molto rilevanti».

Eppure per la giunta Zaia, e per Vernizzi, la Commerciale deve essere rilanciata. E non solo quella. «Ci sono tante opere di cui il Veneto ha bisogno, ferme da troppo tempo», continua Vernizzi, «penso ad esempio al Grande raccordo anulare di Padova, il Gra, che è in fase di progettazione abbastanza avanzata, con un project financing. Per non parlare appunto della Romea Commerciale, sicuramente un'opera necessaria per il Veneto». Ma ci sono anche opere che, anche se un po' datate, secondo Vernizzi hanno ancora senso, come «la terza corsia sulla Verona-Padova».

E la Valdastico Nord? «Sicuramente la Valdastico va completata». La Valdastico, ossia autostrada A 31, che oggi collega Badia Polesine, a Rovigo, con Piovene Rocchette, nel Vicentino, attraversando la provincia di Padova. Per Vernizzi «è un pezzo monco, un'incompleta», che con il tratto Nord avrebbe l'uscita a Rovereto e non più a Trento né a Besenel-

lo, come nelle tante ipotesi che si sono succedute negli anni. E il tratto veneto della Tav citato da Zaia? «Si tratta del tratto fino a Verona, quindi da Verona a Padova, poiché la Padova-Mestre è già fatta».

Ma come mai il governatore Zaia per lo Sblocca cantieri tira in ballo anche la Superstrada Pedemontana Veneta, che pure è in fase avanzata? «Da quello che mi risulta la Pedemontana sta andando avanti. Forse Zaia la vorrebbe realizzare in modo più celere, credo». La Pedemontana deve infatti essere completata e inaugurata entro il 2020: un obiettivo difficile da raggiungere, anche se a breve verrà inaugurato il primo tratto da sei chilometri. E il quarto lotto della tangenziale di Treviso? «Lì c'è un problema di rifinanziamento, ma serve. E si deve completare assolutamente anche il Terraglio Est, tanto più che c'è l'accordo tra i sindaci sul tracciato. Anche nel Bellunese ci sono degli interventi da fare: va fatta la galleria tra Feltre e San Martino di Castrozza, il tunnel chiamato Pala Rossa. C'è poi, a Verona, il secondo lotto della Grezzanella. Ce ne sono di opere da fare. Ma servono i soldi». —

A.Z.

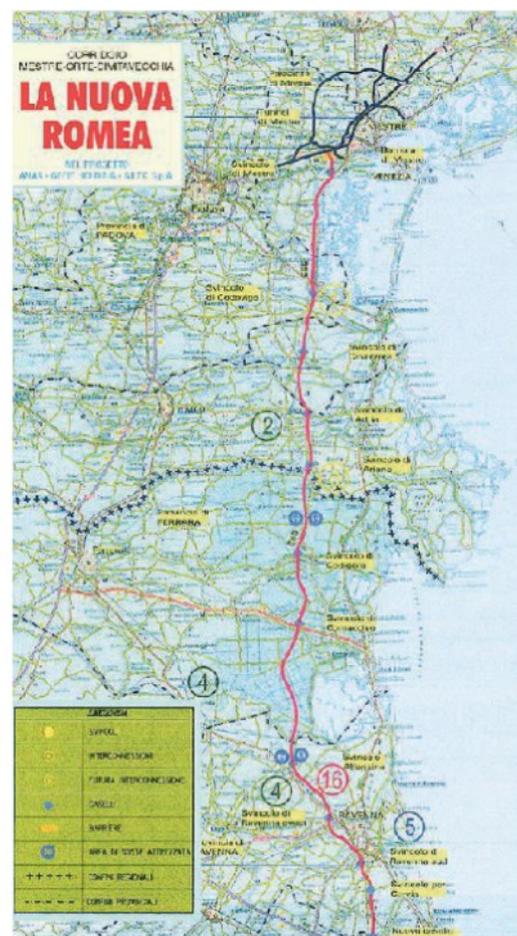
BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



IL PROGETTO

Quattrocento chilometri, comitati contrari

Il progetto della Nuova Romea Commerciale, o meglio l'autostrada Orte-Mestre, esiste da anni ed ha già superato lo scoglio della Via e ricevuto l'ok delle Soprintendenze interessate, oltre che dell'Anas. È un'opera lunga 400 chilometri, ideata per snellire il traffico sulla statale più trafficata d'Italia. Ma i comitati per il verde non sono d'accordo.



Camion in coda sulla Romea e, a destra, il progetto della Nuova Romea Commerciale, non inserito nello "Sblocca Cantieri"

NOVENTA

Al gruppo Simeon il prestigioso “Mercury Tower” di Malta

Nuova importante commessa all'azienda che ha ordini per 90 milioni di euro
Saranno costruite 14 mila metri quadri di facciate in calcestruzzo e fibra di vetro

Giovanni Monforte

NOVENTA. Ordini per un valore di circa 90 milioni di euro con un portfolio già saturo per il 2019. Ma anche un fatturato che per lo scorso anno ha segnato un +20% rispetto al 2017. E un incremento del valore della produzione, a trimestre 2019 appena concluso, del 10% rispetto all'anno passato. Numeri importanti per il Gruppo Simeon, specializzato nella costruzione di facciate di edifici, che ha le sue sedi principali a Noventa e in provincia di Udine, ad Aiello e Fagagna.

Tra gli ultimi interventi, il Gruppo Simeon ha acquisito una commessa nell'ambito della realizzazione della Mercury Tower a Malta, progettata dallo studio londinese Zaha Hadid. Il prestigio del nome si aggiunge al valore dell'opera che avrà un ruolo strategico per il prossimo sviluppo urbanistico dello stato maltese in una zona, San Julian, economicamente rilevante. Per la Mercury Tower il Gruppo Simeon realizzerà l'intero involucro. Saranno

costruite e montate facciate per 14 mila metri quadri e 10 mila metri quadri di rivestimenti in Glass Reinforced Concrete, ovvero calcestruzzo rinforzato con fibra di vetro. Questa tipologia porterà Simeon a creare un nuovo dipartimento dedicato alla ricerca a partire dai materiali compositi, sviluppando nuove competenze che andranno a integrarsi a quelle per cui il gruppo è conosciuto. L'impegno a Malta si inserisce nell'ambito della diversificazione dei mercati, che è uno degli obiettivi che si è posto il piano industriale del Gruppo Simeon, che nel 2018 ha raggiunto tutti gli obiettivi strategici fissati nel 2016. «Una diversificazione», sottolinea il direttore commerciale dell'azienda, Stefano Spina, «che ha portato all'entrata in Paesi, come Malta e la Svizzera, e il consolidamento di altri, come Francia, Montecarlo e Usa, dove è in costruzione un complesso nella Silicon Valley».

In queste aree sarà rafforzata la presenza attraverso

aziende controllate estere con struttura in loco, come Simeon Usa e Simeon France. «Consideriamo queste aperture», commenta il presidente Marco Simeon, «un messaggio importante ai singoli mercati. Essere stanziali significa dare un segnale di prospettiva. Permette di avere le antenne sul territorio e dare un riferimento di rappresentanza del marchio, captando allo stesso tempo evoluzioni, gestendo le relazioni, i rapporti commerciali e istituzionali da vicino e in tempo reale». La crescita del Gruppo Simeon passa anche da un costante miglioramento della struttura dell'organizzazione e del management.

«Nel 2018, momento chiave con l'inserimento di figure di vertice e personale nell'ambito tecnico e gestionale, l'organico è cresciuto del 15% rispetto al 2017», spiegano dall'azienda, «contemporaneamente sono stati implementati procedure e processi informatizzati a supporto della crescita». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Ecco come sarà il Mercury Tower di Malta, progettato dallo studio londinese Zaha Hadid

LAREPLICA

«Appalti più veloci
per Cortina 2021 e Tav»
SALMASO / APAG 4

COSA CAMBIA CON LA RIFORMA DEL CODICE

Cortina 2021 e Tav Brescia-Padova «Strada spianata ad appalti veloci»

Il ministro Toninelli: i cantieri dell'alta velocità saranno più snelli e sostenibili. Le critiche di Cantone

Nessuna polemica
con Zaia, sulla
Pedemontana decide
tutto la Regione

De Menech (Pd)
«Il governo faccia
il decreto che accorcia
i tempi della Via»

Albino Salmaso

PADOVA. Il ministro Delrio ha lasciato in eredità a Toninelli un master plan con 150 miliardi di investimenti nelle grandi opere e con il decreto "sblocca cantieri" possono decollare appalti per 2,5 miliardi. Per il Veneto in ballo c'è la Tav Brescia-Padova che vale quasi 8 miliardi, ferma tra Lonato e Peschiera sul Garda. E poi la nuova viabilità per le statali bellunesi Alemagna e Carnica in vista dei mondiali 2021 di Cortina: un conto di 240 milioni, stanziati con il decreto 50 del 2017.

IL CAMBIO DI ROTTA

Briciole, come dice l'Ance? Il cambio di rotta sul piano legislativo-burocratico è radicale e le polemiche sollevate dall'Anac di Cantone scavano un fosso tra il governo gialloverde e quello precedente del Pd. Toninelli non replica. Né a Raffaele Cantone, che ha chiesto di rientrare nei ranghi della magistratura visto che il suo ruolo rischia di esser superfluo, né a Luca Zaia che ieri ha trasformato in un comizio anti-M5S l'inaugurazione della pista ciclabile Ostiglia. A Roma, il ministro delle Infrastrutture è alle prese con il "caso Siri": il sottosegretario della Lega indagato per corruzione si è visto ritirare le deleghe che Toninelli intende tenere per sé. Gli attacchi di Zaia non lo preoccupano perché ha già chiarito in un faccia-a faccia che la competenza sulla Pedemontana Veneta appartiene in toto alla Regione e al suo commissario Corsini. Il mini-

stro delle Infrastrutture con un video su Fb ha spiegato che «siamo di fronte a un grande piano di rilancio degli investimenti pubblici e il decreto è solo una tessera del mosaico. Il nostro Paese ha bisogno di opere utili per avvicinare cittadini e comunità e le imprese hanno bisogno di una rete infrastrutturale efficiente e competitiva».

Ma cosa c'è nello "sblocca cantieri" firmato dal presidente Mattarella? Si tratta di una colossale riforma del codice degli appalti: 81 correzioni ai 216 articoli del codice del 2016. Si passa da 5 a 30 articoli e tra le novità più importanti c'è pure il giro di vite contro chi evade: chi non ha pagato le tasse e i contributi previdenziali sarà escluso dalle gare.

Ciò che preoccupa Cantone è la norma che consente di alzare da 150 a 200 mila euro l'affidamento dei lavori con procedura negoziata e riduce da 10 a 3 gli operatori da consultare. Una sforbiciata alla burocrazia che l'Anac osserva con timore, alla pari della norma che aumenta dal 30 al 50% il subappalto: «L'idea che i soggetti già coinvolti nella gara possano diventare subappaltatori si presta a rischio di intese», ha detto Cantone nel corso dell'audizione in commissione. Ma Toninelli dopo un mese di "limature giuridiche" ha tirato dritto. L'eterna grande incompiuta dal 1990 si chiama Tav Milano-Venezia-Trieste, i cui lavori procedono così a rilento da chiedersi se i governi e le ferrovie non abbiano firmato un patto segreto col diavolo per consentire alle autostrade di incassare sine die i pedaggi sull'arteria

più trafficata d'Italia.

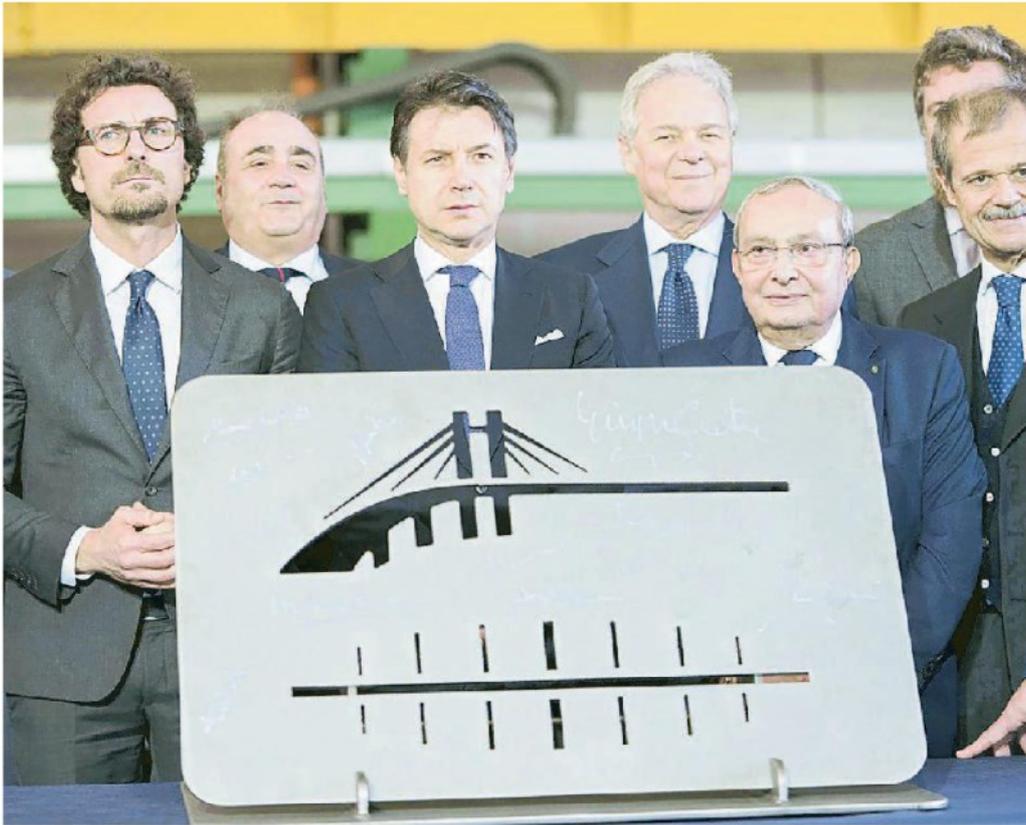
IL NODO ALTA VELOCITÀ

Toninelli annuncia una svolta nelle procedure anche per la Tav Brescia-Padova e all'orizzonte si profila la nomina di un commissario: «La tratta Brescia-Verona si fa senza rallentamenti nei cantieri ma con migliori e maggiore sostenibilità», spiega il ministro che rinvia i dettagli alla pubblicazione dell'analisi costi-benefici affidata al professor Ponti.

Ultima questione: la viabilità del Bellunese, in vista dei mondiali 2021. Gli appalti delle statali 51 Alemagna e 52 Carnica sono nelle mani di Ennio Cascetta, presidente dell'Anas, che dovrà ora scegliere un commissario veramente operativo: le nomine saranno decise con un dpcm di Palazzo Chigi. I tempi sono legati alla tenuta del governo, Toninelli vuole bruciare le tappe ma prima va scelta la lite Di Maio-Salvini sulla richiesta di dimissione di Siri. A Cortina si può essere ottimisti? Pare di no. «Nel decreto 50 che ha stanziato le risorse per i mondiali 2021 ci sono le norme di semplificazione mai utilizzate, la commissione Via non si è ancora espressa. Il governo deve trovare il coraggio di votare una delibera che accorci davvero la procedura», spiega l'onorevole De Menech. —

BY NCDI DAL CUI DIRITTI RISERVATI





Da sinistra Toninelli, Conte e Bono al taglio della prima lamiera del nuovo ponte di Genova

TAV BLOCCATA DA 309 VINCOLI

Norme sismiche da rifare per rispettare la sostenibilità dei cantieri

SALMASO / APAG.12



Francesca Businarolo, deputata M5S, dà via libera al ministro Toninelli ma esprime dubbi
«Le prescrizioni ambientali vanno rispettate, non possiamo cedere alla fretta della Lega»

La Tav e i 309 semafori rossi norme sismiche, tutto da rifare

Sono due le analisi costi-benefici: quella ufficiale di Ponti e quella di Rfi

LO SCENARIO

Albino Salmaso

Sono 309 le prescrizioni ambientali da rispettare per far diventare «snelli e sostenibili i cantieri» dell'alta velocità Brescia-Verona, come auspica il ministro Danilo Toninelli, convinto di poter bruciare le tappe con il nuovo codice degli appalti del decreto "Sblocca cantieri". L'ottimismo deve però fare i conti con la realtà: 309 semafori rossi piantati dai sindaci e dalle associazioni che non possono essere dribblati. L'obbligo più importante riguarda l'adeguamento alle norme antisismiche, un'autentica rivoluzione tecnologica che comporterà la revisione integrale del progetto esecutivo Rfi per scongiurare i rischi del terremoto. Quanto inciderà nei costi? Non è ancora stato calcolato, ma sulla sicurezza non sono ammesse deroghe. Insomma, la Tav è tutta da rifare e il motivo è semplice: il progetto dei treni ad alta velocità Milano-Venezia nasce nel 1990 e solo il tratto dalla metropoli lombarda fino a Treviglio è completato, cui vanno sommati i 20 chilometri finali da Padova a Mestre con i binari quadruplicati e la linea elettrica potenziata. Il tempo di percorrenza con le "freccie" da Venezia Santa Lucia a Milano centrale oggi è di 2 ore e mezza e con il quadruplicamento dei 260 chilometri

si risparmierebbero 20 minuti perché non si può eliminare la fermata di Vicenza.

«È evidente che tutte queste prescrizioni vanno rispettate alla lettera: lo sa il ministro Toninelli, lo sa il ministro dell'Ambiente Costa e lo sanno anche gli assessori regionali alle Infrastrutture di Veneto e Lombardia che spingono per bruciare le tappe. Ma se la Lega ha fretta, il M5S non intende tradire il patto con il territorio: siamo da sempre contrari all'Alta velocità e non abbiamo cambiato idea», spiega Francesca Businarolo, presidente della commissione Giustizia della Camera, che ha eletto il proprio domicilio in uno dei cantieri da espropriare nel Veronese. L'appalto Cepav2 Brescia-Lonato prosegue senza soste e in queste settimane sono partite le lettere per gli espropri da Peschiera sul Garda fino a Verona.

«Il no alla Tav Torino-Lione non si discute e altrettante riserve pesano sul tratto veneto, il M5S non ha cambiato idea anche se ci rendiamo conto che il ministro Toninelli dove fare la sintesi di tutte le esigenze: non solo dei partiti, ma delle associazioni che spingono per aumentare i traffici dei treni ad alta velocità, di quelli per i pendolari e dei vagoni merce. La linea è saturata, ma le prescrizioni ambientali si rispettano perché sono la sintesi degli incontri con i sindaci e i comitati dei cittadini, che hanno presentato le loro osservazioni. I progetti sono sempre stati modificati sulla base di ragioni inoppugnabili, ora ci sono 309 prescrizioni da rispettare e la fretta ci pare

ingiustificata», spiega la deputata Francesca Businarolo.

Il ministro Toninelli non ha scoperto le carte, i cantieri non sono mai stati bloccati e pensa di nominare un commissario per bruciare le tappe della burocrazia, ma il primo nodo da sciogliere riguarda l'analisi costi-benefici: quella del ministero affidata al professor Ponti si concluderà con un verdetto negativo. Non così assoluto come per la Torino-Lione, ma un "no" motivato da questo giudizio: oggi transitano 330 treni e il quadruplicamento della linea non comporterà automaticamente il raddoppio del traffico passeggeri e merci. E quindi l'investimento difficilmente si può ripagare. Per evitare il rischio dello stop, Rfi sta completando una propria analisi costi-benefici che sostiene l'esatto contrario: i margini dei ricavi sulla linea Milano-Venezia ripagano largamente l'investimento di 8 miliardi che sarà recuperato grazie ai canoni delle concessioni pattuiti con Fs e Ntv Italo. Insomma, non c'è il rischio di un crac stile Alitalia, finita al tappeto da quando la Tav Milano-Roma ha messo fuori mercato la rotta Linate-Fiumicino. —

BY NC ND ALLI DIRITTI RISERVATI





Francesca Businarolo (M5S), presidente della commissione Giustizia

Il provvedimento

Sblocca-cantieri, scatta l'allarme Cantone: "Decreto pericoloso"

Secondo il presidente dell'Autorità anticorruzione c'è una violazione della concorrenza Il Pd annuncia battaglia in Parlamento. Ma Toninelli: "Ripartono le opere piccole e grandi"

LIANA MILELLA, ROMA

Una «norma pericolosa» per Cantone. Uno «sblocca illegalità» per la Filca Cisl. Uno «sblocca porcate» per la Fillea Cgil. Un «bluff» che riaprirà la strada «a corruzione e illegalità» per la Uil. E per gli esperti del Pd, che preannunciano battaglia in Parlamento, un decreto che servirà solo a «cancellare trasparenza e legalità». Perfino uno «sfascia ambiente» come lo bolla il Verde Bonelli. A difendere il decreto sblocca cantieri – alla fine firmato dal presidente Mattarella, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale, e da ieri in vigore in attesa del via libera delle Camere – restano solo il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli che ne tesse le lodi su Facebook perché «sblocca lavori per 2,5 miliardi e farà ripartire innumerevoli opere piccole e grandi» e il premier Giuseppe Conte che preannuncia una sua ennesima visita a Genova per via dello sblocco degli indennizzi a chi abitava sotto il ponte Morandi.

Cantone dunque. Bisogna partire da lui, dal tuttora presidente dell'Autorità anticorruzione, che a Circo Massimo su *Radio Capital* ufficializza la sua bocciatura perché «è esagerato dire che il decreto è una norma sblocca tangenti, ma non va nella giusta direzione». Soprattutto «non servirà davvero a sbloccare gli appalti». In particolare la norma che Cantone definisce «pericolosa» è quella che prevede

l'ampliamento dei casi di appalti per cui si possono chiedere solo 3 preventivi per gare fino a 200 mila euro, mentre oggi ne servivano 10 per appalti fino a 150 mila euro e 15 per quelli superiori. Per Cantone «un numero superiore di preventivi garantisce la concorrenza». E spiega: «Se facciamo un preventivo per fare un lavoro a casa nostra, facciamo un minimo di sondaggio di mercato. Va fatto anche per la pubblica amministrazione». E comunque, per il capo dell'Autorità che da 5 anni monitora le gare in Italia, «non sono gli appalti fino a 200 mila euro che creano problemi, ma i grandissimi appalti, per i quali spesso viene fatta una progettazione non corretta o gare fatte male». E quelli, secondo Cantone, non saranno comunque sbloccati.

Ma dagli uffici dell'Anac trapelano anche altre forti perplessità sul decreto, a partire dalla possibilità di affidare i lavori in subappalto al concorrente sconfitto nella gara. Perché il rischio è che «le imprese si mettano d'accordo già prima prefigurando così una turbativa d'asta a tutti gli effetti». Non solo: nelle zone di mafia l'Anac ha scoperto che gli affidamenti diretti (oggi possibili fino a 40 mila euro) vengono spesso frazionati. Per cui due appalti da 39.900 euro bypassano la gara. Una soglia che ovviamente si alza con il tetto a 200 mila. Minori preoccupazioni invece per l'ampliamento del subappalto dal 30 al

50%, senza l'obbligo di indicare una terna già in sede di offerta, perché comunque l'Europa chiede minor rigore sui subappalti «forse perché – spiegano all'Anac – conoscono di meno i rischi della criminalità in Italia».

Nei prossimi 60 giorni, con la conversione in Parlamento, si giocherà il destino del decreto. Il Pd insisterà per cambiarlo perché, come dice il vice capogruppo al Senato Franco Mirabelli, «altro che legge spazzacorrotti, lo sblocca-cantieri non accelera le opere, ma riduce i controlli e cancella molte misure fatte per garantire la legalità». Chiara Braga, capogruppo del Pd nella commissione Ambiente e Infrastrutture della Camera, sostiene che «si torna alla regola del massimo ribasso e degli affidamenti diretti, senza gara e senza trasparenza, e si riapre la strada a varianti in corso d'opera che faranno lievitare costi e tempi delle opere pubbliche». Allarmante la denuncia dell'ambientalista Angelo Bonelli: «All'articolo 4 c'è una norma sfascia territorio, che la Consulta ha già dichiarato illegittima con ben tre sentenze, che prevede il silenzio-assenso per le opere pubbliche sui vincoli culturali e paesaggistici, e il dimezzamento dei tempi sulle autorizzazioni ambientali, rendendo di fatto impossibile avviare le istruttorie».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I punti controversi

1 **La turbativa d'asta per accordi sottobanco**
Per l'Autorità anticorruzione le norme per sbloccare i cantieri, varate dal governo, possono indurre le imprese a mettersi d'accordo fin da prima della gara. Dunque si può prefigurare una turbativa d'asta a tutti gli effetti

2 **La mafia interessata a commesse frazionate**
Nelle zone di mafia l'Autorità ha anche scoperto che gli affidamenti diretti (oggi possibili fino a 40 mila euro) vengono spesso frazionati. Per cui due appalti da 39.900 euro riescono a bypassare agevolmente la gara



3 Il ricorso ai Commissari in deroga al Codice

La Cisl denuncia che lo sblocca-cantieri permette un abnorme ricorso alle nomine di Commissari straordinari "al solo scopo di operare in deroga al Codice dei contratti e in sospensione rispetto alle leggi ordinarie dello Stato"

4 Con meno controlli lavoratori a rischio

Se lo sblocca-cantieri dovesse aprire un varco alle imprese più spregiudicate, addirittura a quelle illegali, i lavoratori si troverebbero a operare in condizioni più rischiose per la loro incolumità



Il ministro

Danilo Toninelli, responsabile per Infrastrutture e Trasporti