

Rassegna del 07/06/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

07/06/2019	Mattino	12	Intervista Gabriele Buia - «Cantieri, primo passo Ora norme più semplici»	Pacifico Francesco	1
SCENARIO					
07/06/2019	Avvenire	6	Sblocca-cantieri, si fra dubbi	...	3
07/06/2019	Avvenire	6	Intervista a Maurizio Casasco - Casasco: «La priorità è sbloccare le opere, così si sviluppano i territori»	Carucci Maurizio	5
07/06/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Fiengo: bene il commissario Agitazione dei lavoratori	A.Zo.	6
07/06/2019	Gazzettino	5	Sblocca-appalti, il no di Cantone Giubileo: 11 cantieri mai assegnati	Rossi Fabio	7
07/06/2019	Gazzettino	14	Mini-abusi edilizi, via alle audizioni sul "condono"	...	9
07/06/2019	Gazzettino Venezia	3	Missione Mose Un commissario al "risparmio" per ultimarlo	Vittadello Raffaella	10
07/06/2019	Gazzettino Venezia	3	Consorzio, Thetis e Comar a rischio 250 dipendenti	R.V.	12
07/06/2019	Giornale di Vicenza	11	Le categorie e i sindaci bocchiano Rovereto - Valdastico Nord Categorie e sindaci bocchiano Rovereto	Erle Piero	14
07/06/2019	Il Fatto Quotidiano	10	Allarme di Cantone: lo Sblocca-cantieri sblocca le mazzette - Lo Sblocca-cantieri rischia di sbloccare solo le tangenti	Feltri Stefano	17
07/06/2019	Italia Oggi	40	Avvalimento, ko obbligo di sostituzione ausiliaria	...	19
07/06/2019	Italia Oggi	37	Comuni, appalti più semplici	Mascolini Andrea	20
07/06/2019	Mattino Padova	2	Le imprese: il Paese è immobile - Imprese schierate contro il governo «Lavoriamo in un Paese immobile»	De Polo Andrea	22
07/06/2019	Mf	7	Cantieri, si chiama in causa Cdp	Leone Luisa	24
07/06/2019	Mf	7	E c'è il primo ok al decreto che vuole sbloccarli	Mirarchi Gemma	25
07/06/2019	Nuova Venezia	2	Grandi navi, ordinanza della Capitaneria: i rimorchiatori salgono a tre - Velocità ridotta in laguna e obbligo di tre rimorchiatori per le grandi navi	Mion Carlo	26
07/06/2019	Nuova Venezia	2	La Msc Opera non può ripartire oggi vacanze annullate per 2451 passeggeri	Ru.B.	28
07/06/2019	Nuova Venezia	3	Il Procuratore: «Non puntiamo pistole»	Bon Rubina	29
07/06/2019	Nuova Venezia	3	Toninelli: «Un sopralluogo in laguna con i piloti e il Porto per decidere»	A.V.	30
07/06/2019	Nuova Venezia	3	Intervista a Luigi D'Alpaos - D'Alpaos: «Dentro la laguna la portualità non ha futuro»	Vitucci Alberto	31
07/06/2019	Nuova Venezia	19	Commissario Mose corsa a due tra Linetti e Nicola Dell'Acqua	Vitucci Alberto	33
07/06/2019	Sole 24 Ore	17	Salini Impregilo rientra nell'Ance	...	34
07/06/2019	Sole 24 Ore	27	Edifici degradati, poteri speciali a sindaco e amministratore - Condomini degradati, poteri a sindaco e amministratore	Schena Francesco	35
07/06/2019	Sole 24 Ore	7	Appalti, commissari in deroga al codice - Sblocca cantieri, commissari subito in deroga al codice appalti	Salerno Mauro	36
07/06/2019	Sole 24 Ore	7	«Il 66% di lavori senza gara, la corruzione vince»	Mau.S.	38
07/06/2019	Stampa	10	Primo sì allo sblocca-cantieri Cantone: favorisce la corruzione	Di Matteo Alessandro	39
07/06/2019	Tribuna-Treviso	36	Amianto nel cantiere della Superstrada probabile una perizia	Nordio Davide	41
07/06/2019	Voce di Rovigo	16	Una cascata di bitume sulle strade	Boldrin Roberta	42

Intervista **Gabriele Buia (Costruttori)**

«Cantieri, primo passo Ora norme più semplici»

► Il presidente dell'Ance: «Sugli appalti il governo ha accolto le nostre proposte»

► «I rilievi dell'Anac? Usciamo dalla logica italiana di fare le leggi pensando ai furbi»

L'EUROPA CONTRO I SUBAPPALTI PERCHÉ NON HANNO I NOSTRI PALETTI NELLA GESTIONE DEI LAVORI

SITUAZIONE NEL SUD PIÙ DRAMMATICA INDISPENSABILE TAGLIARE I TEMPI TRA PROGETTI E AVVIO DEI LAVORI

Francesco Pacifico

«Un primo passo avanti». Gabriele Buia, presidente dell'Ance promuove con riserva lo Sblocca cantieri. A domanda se il provvedimento velocizza o meno le opere pubbliche, replica: «Questo decreto interviene a valle del processo. Ora bisogna affrontare i nodi a monte, semplificando le procedure che vanno dall'individuazione dei fondi nella legge di Bilancio all'avvio dei cantieri. Oggi per autorizzare la spesa ci vogliono almeno 7 o 8 anni! In quest'ottica lo Sblocca cantieri tocca soltanto alcuni aspetti imponendo al Cipe e al Consiglio superiore delle opere di dare in tempi ridotti le delibere e i loro pareri»

Pare negativo il suo giudizio.

«Assolutamente no. Abbiamo fatto al legislatore proposte per ridurre i tempi di gara, garantendo la trasparenza, la concorrenza e la legalità. E in molti casi abbiamo ottenuto importanti concessioni, come il superamento del minimo ribasso e l'introduzione del "metodo antiturbativa" nell'affidamento dei lavori».

Sul versante della trasparenza il presidente dell'Anac, Raffaele Cantone, ha espresso preoccupazioni sull'abbassamento delle soglie di gara e sull'affidamento diretto.

«Non vorrei che si facesse

confusione: i bandi sotto i 100mila euro sono attività ordinaria per i Comuni. Tra l'altro, in questo caso, c'è l'affidamento diretto solo con almeno tre offerte. Allo stesso modo le nuove soglie sono necessarie perché è rischioso equiparare i grandi appalti con le piccole opere di manutenzione. E questo vale anche per l'appalto integrato. Poi, però, c'è una questione più culturale».

Quale?

«Io rispetto il presidente Cantone, ha uno sguardo privilegiato sul sistema italiano. Però, dobbiamo uscire dalla logica tutta nostrana che le leggi vanno fatte innanzitutto per colpire i furbetti. E le altre aziende sane?»

Voi eravate terrorizzati da una sospensione al codice degli appalti.

«Sì, ci spaventava l'anarchia totale. Ma una semplificazione l'hanno chiesta prima di noi le pubbliche amministrazioni».

Confida nell'arrivo dei commissari?

«Non è uno strumento nelle nostre corde: la nomina di un supercommissario ha una valenza nelle calamità naturali come Genova o nelle zone del cratere del terremoto. Ma una figura che per le medie e grandi opere può muoversi in deroga al codice degli appalti, rischia di creare confusione».

La Ue vuole mettere fuori legge il subappalto.

«Perché in Europa non conoscono le stesse restrizioni che abbiamo in Italia su questo versante. Capisco che c'è una procedura di infrazione contro di noi, ma nello Sblocca cantieri, al di là dell'aumento fino al 40 per cento di quanto messo a gara, c'è una formulazione insoddisfacente: si delega alle singole amministrazioni la percentuale da applicare ai bandi, così ci sarà troppa discrezionalità tra un territorio e un altro».

Il governo ha creato varie strutture di missione e società in house - ultima Infrastrutture Spa del Mit - per favorire la realizzazione degli investimenti.

Serviranno?

«L'ho detto, il problema è come utilizzare i soldi che ci sono. Ma tutte queste realtà che stanno nascendo potrebbero essere ridondanti: non vorrei che diano pareri contrastanti e che serva un'altra sovrastruttura per mettere tutti d'accordo».



Le piace il progetto di Cdp e di**Salini di creare una super holding delle costruzioni per salvare Condotte e Astaldi?**

«Non conosco i particolari. Ma dobbiamo chiederci, una volta aiutate le imprese più grandi, che cosa succederà a quelle che non rientrano nel progetto? Ci sono rischi concorrenziali per le Pmi o la filiera».

Intanto non è passato nello Sblocca cantieri il fondo di solidarietà per il vostro settore.

«Un errore, noi l'avevamo chiesto. Le piccole e le medie aziende hanno già chiuso nel silenzio generale. La crisi è stata ed è drammatica: abbiamo perso oltre 120mila imprese e più di 6mila lavoratori negli ultimi anni. E la cosa ancora più grave è che nel bilancio dello Stato ci sono per le opere pubbliche oltre 160 miliardi. Ma ne abbiamo spesi meno del 4 per cento».

Com'è la situazione al Sud?

«Ancora più drammatica: qui le imprese soffrono per il poco lavoro come per i troppi adempimenti. Ed è folle se pensiamo che la grande maggioranza dei fondi europei va al Mezzogiorno, dove ne abbiamo impegnati meno del 19 per cento».

Qual è allora soluzione?

«Semplice: basterebbe che il governo avesse il coraggio di chiudere in una stanza i migliori esperti di regolatorio a sua disposizione - ne basterebbero pochi - tenendoli lì dentro fino a quando non riducono e ripuliscono la base normativa dalle troppe ripetizioni e non fissano i tempi massimi per passare dallo stanziamento dei fondi all'avvio dei cantieri».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gabriele Buia, presidente dell'Associazione nazionale costruttori

GIRO DI BOA PER IL TESTO CHE AVEVA DILANIATO LA MAGGIORANZA

Sblocca-cantieri, sì fra dubbi

Il Senato dà l'ok. Cantone: «Codice appalti ora figlio di nessuno»

Dopo l'intesa strada in discesa per il decreto che ora passa alla Camera. Salvini: «Incomprensibili critiche di chi vuole più burocrazia»

Roma

Nuovi rischi di corruzione, poteri ridotti per l'Anac e continue modifiche nel settore degli appalti, che invece «ha assoluto bisogno di stabilità e certezza delle regole e non di continui cambiamenti». A bocciare (di nuovo) il decreto Sblocca-cantieri è il presidente dell'Anticorruzione, Raffaele Cantone, che nel giorno della relazione annuale a Montecitorio, non risparmia una stoccata contro quello che appare di fatto un ridimensionamento del ruolo dell'Anac a distanza di qualche anno dall'entrata in vigore del Codice appalti, «diventato da un giorno all'altro figlio di nessuno». Parole che arrivano quasi

in concomitanza con il via libera del Senato al decreto con 142 voti favorevoli, dopo l'accordo raggiunto mercoledì fra Lega e M5s. Il provvedimento passa ora all'esame della Camera, già in calendario per martedì prossimo (scade il 17). Nella sua relazione di fronte al ministro Bonafede, il presidente dell'Anac ha criticato le «numerose e sostanziali modifiche» intervenute. Tra queste, la previsione di una soglia abbastanza alta (150mila euro) entro la quale adottare una procedura molto semplificata (richiesta di soli tre preventivi), che aumenterebbe «certamente il rischio di scelte arbitrarie, se non di fatti corruttivi». «Non credo che lo Sbloccacantieri complessivamente sia uno strumento pericoloso - ha poi precisato il magistrato -. Ci sono degli aspetti pericolosi». Tutto ciò a fronte di un aumento del +56,5% delle interdittive antimafia (573 nel 2018) emesse dalle prefetture nel 2018 rispetto al 2015: «Un segnale - commenta Cantone - di quanto le organizzazioni criminali stiano infiltrando l'economia legale». Un altro tema da affrontare, per

il numero uno dell'Anac, è quello sui conflitti di interesse e «allo stato le armi per sterilizzarli sono decisamente spuntate». Ma a garantire il suo impegno, su questo argomento, è stato il ministro della Giustizia,

Alfonso Bonafede: «Saremo i primi a scrivere la legge sul conflitto di interessi», spiega il Guardasigilli.

A dirsi soddisfatto per il primo sì al testo è il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, che parla di «un giro di boa passato con successo». Il ministro dell'Interno Matteo Salvini respinge invece l'analisi di Cantone: «Siamo orgogliosi di offrire a imprenditori e amministratori locali regole più semplici, efficaci e trasparenti. Restano incomprensibili le critiche di chi vorrebbe burocrazie e procedure più complicate». Ma il leader del Pd Nicola Zingaretti incalza: «Quello approvato al Senato è un "blocca-Italia", un intervento di corto respiro, pasticciato e confuso per trovare una sintesi tra gli interessi di Lega ed M5s».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I contenuti

CODICE APPALTI SOSPESO

È sospeso fino al 2020 l'obbligo per i Comuni non capoluogo di fare gare attraverso stazioni appaltanti. Congelato per due anni il divieto del ricorso all'affidamento congiunto della progettazione e dell'esecuzione dei lavori. Salta l'obbligo di scegliere i commissari tra gli esperti iscritti all'Albo istituito presso l'Anac.

SUBAPPALTI

Il ricorso viene limitato al 40%. Vengono poi rimodulate le soglie per l'affidamento dei lavori fuori dai meccanismi di gara: affidamento diretto per importi da 40mila a 150mila euro; tra 150mila e 350mila euro, procedura negoziata con la consultazione di dieci operatori economici; tra 350mila e 1 milione di euro, vanno coinvolti 15 operatori. Al di sopra del milione, viene applicata la normativa Ue.

ITALIA INFRASTRUTTURE

Dal 1 settembre, all'interno del Mit, nascerà la società in-house Italia Infrastrutture, con capitale sociale 10 milioni di euro. L'obiettivo è accelerare la cantierizzazione di opere pubbliche tramite stipula di concessioni, supporto amministrativo e gestionale.

RECESSO AUTOSTRADE

Ci sarà, attraverso un vaglio preventivo del contratto concessorio da parte della Corte dei Conti, uno scudo contabile per i funzionari pubblici che firmano l'eventuale cessazione anticipata per le concessioni autostradali.

SPORT E SALUTE

Dal primo gennaio 2020 l'ex Coni Servizi, ora società Sport e Salute, sarà centrale di committenza per gli appalti pubblici. L'obiettivo è «ottimizzare le procedure di affidamento degli appalti pubblici».

TELECAMERE ASILI E RSA

Si finanziano con 160 milioni da quest'anno al 2024 i sistemi di video-sorveglianza a circuito chiuso in asili e case di cura, al fine di assicurare «la più ampia tutela» a bimbi e anziani.

GRAN SASSO E MOSE

Via libera alla nomina di due commissari: in Veneto per il completamento del Mose e in Abruzzo, dove il Traforo del Gran Sasso ha rischiato la chiusura.

Casasco: «La priorità è sbloccare le opere, così si sviluppano i territori»

Per la Confederazione della piccola e media impresa, «la paralisi attuale e la recessione sono più minacciose di una temporanea sospensione del Codice degli appalti»

MAURIZIO CARUCCI

«**L**a priorità è sbloccare i cantieri». Maurizio Casasco, presidente di Confapi (la piccola e media industria privata che conta 83mila associati e 800mila addetti), non vuole sentire ragioni.

Cosa sperate dallo Sblocca-cantieri?
La paralisi attuale e la recessione sono più minacciose di una temporanea sospensione del Codice degli appalti, che ovviamente non può prescindere dal rispetto della legalità e della trasparenza. Sospendere l'efficacia del Codice degli appalti non vuol dire licenza di delinquere, ma l'applicazione diretta e immediata della direttiva Ue in materia, ossia di un complesso di regole che, mentre non è affatto più lassista del Codice italiano, è sicuramente privo di inutili procedimenti e "procedimentini" che fanno dell'Italia il regno delle opere cadenti o incompiute.

L'importante è aprire i cantieri?

Certamente. Resta inteso che la priorità è quella di varare regole semplici, chiare e durature nel tempo che diano garanzia di legalità e opportunità di lavoro. La stragrande maggioranza degli imprenditori italiani sono seri e dalla parte del lavoro e dello sviluppo, così come la stragrande maggioranza di dirigenti e funzionari della pubblica amministrazione. Da un anno attendiamo l'inizio della ricostruzione del Ponte Morandi a Genova e abbiamo accumulato inspiegabili ritardi nell'avanzamento dei lavori della Tav. È ora di muoversi per il bene del Paese. Altri Paesi crescono più di noi: Spagna, Portogallo e addirittura la Grecia. In Italia ci sono troppa burocrazia e troppa politica.

Cosa suggerite per uscire da questa crisi?

L'Italia deve scegliere in maniera stra-

tegica. Sbloccare le opere pubbliche significa creare lavoro, muovere l'economia, generare crescita. Sistemare scuole, strade, ferrovie costituisce un enorme volano di sviluppo per i territori.

Allora siete per il decreto Crescita?

Contiene norme condivisibili, ma si deve fare di più. Serve un piano industriale che rilanci l'economia e soprattutto mettere al centro delle politiche attive chi il lavoro lo crea. È importante rivedere le percentuali previste per la proroga del credito d'imposta per le spese in ricerca e sviluppo. Non prevedere un sempre più forte investimento in questo settore è penalizzante per tutte le piccole e medie industrie che devono innovare e che non sempre hanno al loro interno, essendo piccole, propri centri di ricerca. Da questo punto di vista, per crescere ed essere competitivi occorre innovare non solo i sistemi di produzione, ma soprattutto i nostri prodotti. Il tema dell'accesso al credito diventa focale. Il decreto contiene interventi per sostenere la capitalizzazione delle Pmi, ma avrebbe dovuto osare di più e proporre più strumenti alternativi all'accesso al credito.

Con un debito pubblico così alto accettereste anche i minibond?

Prima di tutto serve una politica antisprechi. Non è un mistero che i Pir non hanno raggiunto l'obiettivo di supportare le nostre industrie. Accetteremmo i minibond se fossero inseriti in un quadro complessivo di riordino delle politiche fiscali e delle politiche attive del lavoro. Inoltre c'è bisogno di mettere ordine nel sistema della rappresentanza. Ma soprattutto sarebbe utile la detassazione degli aumenti salariali: i piccoli e medi industriali sarebbero ben contenti di aumentare gli stipendi dei propri dipendenti se questi fossero detassati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mose

Sblocca cantieri

Fiengo: bene
il commissario
Agitazione
dei lavoratori

«Daremo il benvenuto a chi sarà nominato. Ben venga chi può aiutare ad accelerare i lavori». Giuseppe Fiengo, uno dei due commissari del Consorzio Venezia Nuova, accoglie con favore il via libera del Senato al decreto «sblocca cantieri», che prevede anche un commissario per il Mose, da nominare entro 30 giorni dall'approvazione definitiva del testo: cosa che dovrebbe avvenire a breve, visto che forse già oggi inizierà il vaglio della Camera, dove sarà posta la questione di fiducia. Ma il testo finale, approvato dopo un «tira e molla» sulla parte che riguardava il futuro delle dighe mobili – la contestata «struttura pubblica» (che aveva fatto litigare governo ed enti locali su chi dovesse pagare la manutenzione e gestione del Mose) alla fine è stata tagliata perché ritenuta «senza copertura» da parte della Ragioneria dello Stato – preoccupa i lavoratori di Cvn, Thetis e Comar. Il testo finale

dice che il commissario opera in raccordo con il Provveditorato e «può avvalersi di strutture delle amministrazioni centrali o territoriali interessate, nonché di società controllate dallo Stato o dalle Regioni». «Una scelta incomprensibile se questo significa rinunciare ai lavoratori che fino ad oggi hanno garantito la fase progettuale e il coordinamento dei lavori di costruzione dell'opera», scrivono Cgil, Cisl e Uil, che chiedono un incontro urgente al prefetto Vittorio Zappalorto e annunciano una mobilitazione: «E' ingiusto penalizzare i 250 lavoratori che sono stati estranei alle forme di illegalità del Mose e disperdere quei patrimoni di professionalità ed esperienze». Parole simili a quelle pronunciate in aula al Senato da Andrea Ferrazzi (Pd), che aveva proposto di mettere per iscritto la loro salvaguardia: richiesta bocciata. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sblocca-appalti, il no di Cantone Giubileo: Il cantieri mai assegnati

**IL PRESIDENTE ANAC:
LE NORME AIUTANO
LA CORRUZIONE
ANCORA DA ASSEGNARE
DEI LAVORI PER
L'EVENTO DEL 2016**

IL DOSSIER

ROMA Rischio di corruzione, poteri ridotti per l'Anac e continue modifiche nel settore degli appalti, che «ha assoluto bisogno di stabilità e certezza delle regole». A bocciare il decreto Sblocca cantieri è anzitutto il presidente dell'Anticorruzione, Raffaele Cantone, che nel giorno della relazione annuale a Montecitorio non esita a lanciare una stoccata contro quello che appare di fatto un ridimensionamento del ruolo dell'Anac, a distanza di qualche anno dall'entrata in vigore del Codice appalti, «diventato da un giorno all'altro figlio di nessuno».

Parole che arrivano in concomitanza con il via libera dell'aula di Palazzo Madama al testo, con 142 voti favorevoli, dopo l'accordo Lega-M5S.

L'ACCORDO

L'intesa tra i due alleati di Governo prevede che l'affidamen-

to diretto dei lavori, cioè senza gara, si applicherà ai cantieri del valore tra i 40 mila e i 150 mila euro, ma a patto di valutare almeno tre preventivi o cinque operatori economici. Oltre le soglie dei 350 mila euro si passerà alla procedura negoziata, consultando minimo dieci operatori economici. Stesso iter entro il milione di euro, ma valutando le offerte di 15 soggetti. Soltanto sopra questa cifra si fa ricorso ai bandi aperti di natura europea. Salta il concetto del massimo ribasso, sostituito da una formula che esclude le anomalie nelle offerte oltre un livello predeterminato. Fino all'anno prossimo i Comuni non capoluogo di provincia potranno bandire i lavori senza affidarsi alle stazioni appaltanti centralizzate. Non sarà più necessario nominare i commissari dall'albo dell'Anac.

L'ANNO SANTO

Nel rapporto annuale dell'Autorità anticorruzione spicca il caso degli interventi straordinari decisi per il Giubileo del 2016 a Roma. Un dossier con 92 lavori, per un importo complessivo di 87,8 milioni di euro: 11 di questi appalti sono ancora da aggiudicare, a due anni e mezzo dalla conclusione dell'Anno Santo. Non solo, il 79 per cento delle verifiche di legittimità su questi bandi, eseguite dalla Guardia di

finanza, si conclude con una serie di rilievi da soddisfare, segno che gli uffici capitolini continuano a ripetere gli stessi errori.

Per fare un paragone i pareri con rilievi emessi sui lavori per le Universiadi, al via il mese prossimo a Napoli, sono già scesi al 50 per cento in meno di un anno di lavoro. Tra gli appalti bloccati nella Capitale, caso eclatante è quello per il rifacimento di piazza Venezia e largo Aracoeli, dove per sette volte si sono dovuti sostituire membri della commissione aggiudicatrice, a causa dell'assenza degli stessi commissari.

Clamoroso anche l'iter della riqualificazione del lungotevere, dove la pulizia e sistemazione delle caditoie erano state inserite in due appalti diversi: quello per il lungotevere, appunto, e il bando che riguardava la ristrutturazione dei ponti sul fiume. Quindi via Appia, dove sono stati necessari ben 25 mesi per chiudere la pratica, con un progetto esecutivo rifatto per tre volte. Ancora da avviare, tra gli altri, gli appalti per le aree verdi intorno al Colosseo e per la manutenzione di strade, caditoie e segnaletica dei 4.700 chilometri della viabilità secondaria della Città eterna.

Fabio Rossi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Norme sugli appalti

Così per la Pubblica amministrazione	Ue 2014	Codice 2016	DL aprile 2019* (Sbloccacantieri)
 SOGLIA MASSIMA PER LE GARE CON REGOLE SEMPLIFICATE (milioni di euro)	 5,5	 1	 1
 Criterio di aggiudicazione	possibile predefinito	offerta più vantaggiosa	massimo ribasso del prezzo
 Limite all'affidamento diretto (euro)	-	40.000	40.000
 Negoziazione con invito di 3-5 operatori (euro)	-	150.000	200.000
 LICEITÀ DEL SUBAPPALTO	 100%	 30%	 50%

*In via di conversione in legge con modifiche

ANSA centimetri



Raffaele Cantone

In commissione Territorio

Mini-abusi edilizi, via alle audizioni sul “condono”

VENEZIA Sul “condono” per i “mini-abusi” sarà raccolto il parere di tutti i portatori di interesse. Dunque rappresentanti di Comuni, associazioni dei costruttori e organizzazioni dei professionisti: la loro audizione è stata decisa ieri dalla commissione regionale Territorio, durante l’esame del progetto di legge che si propone di modificare le normative “Veneto 2050: politiche per la riqualificazione urbana e la rinaturalizzazione del territorio” e “Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio”. La proposta del presidente zaiano Francesco Calzavara e del vice dem Andrea Zanoni (*in foto*) è stata accolta dai consiglieri regionali, intenzionati a capire i termini con cui definire le situazioni irrisolte da oltre quarant’anni: «Opere assistite da un regolare titolo edilizio dal quale, in fase attuativa, ci si è discostati dando luogo a

quelli che possono essere considerati “abusi minori”. La legge intende fornire ai Comuni uno strumento di governo del territorio utile». La commissione ha esaminato inoltre il Programma triennale 2019-2021 dei lavori pubblici, il primo dopo l’entrata in vigore del nuovo Codice dei contratti. Gli interventi più rilevanti riguardano la difesa del suolo, a iniziare dalla costruzione dell’idrovìa, per oltre 500 milioni. Per l’anno 2019, la totale disponibilità finanziaria ammonta a 48.721.796,73 euro, con priorità a «ricostruzione, riparazione e ripristino conseguenti a calamità naturali» e «completamento di opere pubbliche». Quelle di importo maggiore riguardano la laminazione delle piene del fiume Agno-Guà, attraverso l’adeguamento dei bacini demaniali di Trissino e Tezze di Arzignano, in provincia di Vicenza, per 22,1 milioni, e la ristrutturazione dell’ex magazzino della Regione a Venezia, che diventerà sede di uffici, per 11,5 milioni.



© RIPRODUZIONE RISERVATA



Missione Mose Un commissario al “risparmio” per ultimarlo

► La nuova figura prevista dal governo si colloca al di sopra del Cvn. Agirà “nei limiti delle risorse disponibili e senza oneri”

**COMPENSO ANNUO
DI 50MILA EURO
PIU' 50MILA IN BASE
AL RISULTATO
IL NOME
ENTRO UN MESE**

**POTRÀ AVVALERSI
DELLE STRUTTURE
DI ENTI LOCALI
O DELLE ALTRE
AMMINISTRAZIONI
CENTRALI**

IL PROVVEDIMENTO

VENEZIA Lunedì il decreto sblocca-cantieri approderà alla Camera, dopo l'approvazione a maggioranza - voti favorevoli di Lega e Movimento 5 Stelle - di ieri al Senato. E con ogni probabilità sarà posta la fiducia. Entro trenta giorni dall'approvazione sarà indicato il nome del super-commissario del Mose, colui che dovrà sovrintendere “alle fasi di prosecuzione dei lavori volti al completamento dell'opera”.

Il commissario straordinario sarà nominato su proposta del Ministero delle Infrastrutture d'intesa con i colleghi all'Ambiente, all'Economia e ai Beni culturali e al Turismo, alla Regione, la Città metropolitana e il Comune di Venezia. Avrà il compito di coordinare i commissari del Consorzio Venezia Nuova, potrà assumere le funzioni di stazione appaltante e opererà in raccordo con la struttura del Provveditorato interregionale alle opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia.

Con il decreto di nomina saranno stabiliti i termini, le modalità, le tempistiche, l'eventuale supporto tecnico per la celere esecuzione delle attività a lui assegnate.

IL COMPENSO

Il compenso è stabilito da una legge del 2011 e prevede che sia costituito da una parte fissa e una variabile; quella fissa non potrà superare i 50 mila euro annui, altri 50 mila euro saranno relativi alla parte variabile, strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi e al rispetto dei tempi di realizzazione degli interventi per cui è stato istituito l'incarico.

In base al testo che passerà all'esame della Camera, modificato più e più volte, il commissario “opererà in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto dei principi generali dettati dai Trattati dell'Unione europea e dalle disposizioni delle direttive di settore”.

LA DOTAZIONE



Per espletare il suo incarico potrà avvalersi di strutture delle amministrazioni centrali o territoriali interessate, nonché di società controllate dallo Stato o dalle Regioni, nel limite delle risorse disponibili senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Avrà tre mesi di tempo, dalla data del suo incarico, per presentare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un quadro ricognitivo dello stato attuale del Sistema Mose e dei fabbisogni finanziari per la più celere conclusione dei lavori. Ma anche “per la gestione e manutenzione dell’opera secondo la modalità individuata come più efficace”.

Una frase, questa, che riassume in due righe una responsabilità enorme: quella della fase successiva all’entrata in funzione della grande opera pubblica, con la definizione dell’enorme partita della manutenzione. Un emendamento ha infatti cancellato l’intenzione di procedere “con

oneri a carico dello Stato” in quanto «non sostenibile economicamente da parte del Ministero dell’Economia e delle Finanze».

In compenso per la salvaguardia della Laguna di Venezia sono state assegnate risorse pari a 65 milioni, di cui 25 per l’anno 2018 e 40 per ciascuno degli anni successivi dal 2019 al 2024 e destinate ai Comuni della Laguna di Venezia come fondi della Legge speciale che devono servire per tutta la salvaguardia.

Anche se l’ipotesi dei costi di manutenzione, quando il Mose sarà concluso ed entrerà finalmente in funzione, si avvicina agli 80-100 milioni annui, mentre comunque annualmente il Provveditorato alle Opere pubbliche deve occuparsi della salvaguardia di tutta la laguna di Venezia, compresa la manutenzione ordinaria di un territorio vastissimo e con un equilibrio mol-

to delicato.

LE INDISCREZIONI

Il commissario straordinario, gerarchicamente, sarà dunque in posizione preminente rispetto ai due commissari del Consorzio Venezia Nuova e dovrebbe dare l’impulso finale all’opera.

Numerosi i nomi che circolano tra i corridoi, i rumors danno in pole position l’ingegner Fabio Riva, già responsabile della Salvaguardia all’interno del Provveditorato alle opere pubbliche del Veneto, trasferito da un paio di anni a Roma. Ma la scelta potrebbe cadere anche sull’attuale Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, ormai prossimo alla pensione. Si era anche parlato della possibilità che l’incarico fosse ricoperto dal sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, oppure da Marco Corsini, avvocato dello Stato, già commissario della Pedemontana.

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I LAVORI Una foto dall’alto, scattata dal team di studenti di Giovanni Cecconi, alle bocche di porto



PROVE I test per verificare il funzionamento delle paratoie

Consorzio, Thetis e Comar a rischio 250 dipendenti

**FERRAZZI (PD):
«BOCCIATO AL SENATO
UN MIO EMENDAMENTO
PER TUTELARE
IL PERSONALE
DI QUESTE SOCIETA'»**

**CGIL, CISL E UIL:
«DURO ATTACCO
AI LAVORATORI
CHIEDIAMO
UN INCONTRO
CON IL PREFETTO»**

L'EMENDAMENTO

VENEZIA Una grande delusione non solo sul fronte occupazionale, ma soprattutto per la scarsa considerazione in cui è stata tenuta a Roma la competenza accumulata negli anni dai lavoratori che hanno progettato e realizzato gran parte del sistema Mose. È stato infatti bocciato in aula a Palazzo Madama l'emendamento proposto dal senatore pd Andrea Ferrazzi che chiedeva si integrasse il decreto sblocca-cantieri con la tutela del personale del Consorzio Venezia Nuova, Thetis e Comar.

Se da un lato è passato il suggerimento in cui si prevede il coinvolgimento del ministero dell'Ambiente sulla nomina del commissario straordinario, a tutela del delicato ecosistema lagunare, è stato invece cassato quello che chiedeva la salvaguardia dei lavoratori.

«Si tratta di un fatto molto grave. Non solo perchè mette sulla strada tanti lavoratori e relative famiglie - sottolinea il senatore in forza al Pd - ma anche perchè in quelle società c'è tutta la com-

petenza e l'esperienza di chi ha progettato il sistema Mose che non è solo una macchina elettromeccanica, ma un sistema di interazione complessivo con il sistema lagunare e i suoi abitanti. Questa maggioranza di governo si è assunta una grave responsabilità».

Nel documento infatti si legge che con la costituzione della nuova struttura pubblica "cessa ogni competenza alla realizzazione e alla gestione del sistema Mose in capo ad altri organismi".

Il che significa che il giorno dopo l'entrata in funzione della grande opera pubblica si pone un grande interrogativo sul futuro delle persone che hanno contribuito alla sua realizzazione, un'opera unica al mondo che ha richiesto delle competenze specifiche e che si rischierebbe di disperdere. Quindi non solo un problema occupazionale per le 250 famiglie delle tre società che storicamente hanno seguito l'ideazione, la progettazione e la realizzazione del Mose, ma un'enorme preoccupazione per la perdita di competenza nell'ambito della successiva manutenzione ordinaria e straordi-

naria dell'opera. «Nel caso in cui la manutenzione e la gestione del sistema Mose non dovessero essere all'altezza - ha concluso Ferrazzi - si porrebbe un problema serio per tutto il delicatissimo ecosistema della laguna di Venezia»

Le segreterie di Cgil, Cisl e Uil, appena appresa la notizia di quello che considerano "un durissimo attacco ai lavoratori", hanno chiesto un incontro urgente con il Prefetto e convocato le assemblee dei dipendenti. I sindacati giudicano «incomprensibile che il nuovo Commissario possa avvalersi di imprecisate aziende a partecipazione statale se questo significa rinunciare ai lavoratori che fino ad oggi hanno garantito la fase progettuale e il coordinamento dei lavori di costruzione dell'opera», «inaccettabile che vengano penalizzate aziende sempre estranee a tutte le forme di illegalità che hanno caratterizzato la vicenda Mose, pagando un prezzo così alto e immotivato causato da scelte irresponsabili».

R.V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





OCCUPAZIONE
A sinistra una
protesta dei
lavoratori di
Thetis a Ca'
Farsetti
Sopra, il
senatore Pd
Andrea
Ferrazzi

VALDASTICO NORD

Le categorie
e i sindaci
bocciano Rovereto

ERLE PAG 11

IL PROGETTO PER L'A31. La Camera di commercio scrive alla Regione

Valdastico Nord Categorie e sindaci bocciano Rovereto

«Assoluta opposizione a un tracciato “fantasioso”
che non influirebbe sui flussi di traffico dal Veneto»

**Attendiamo
di vedere i dati
dello studio di
fattibilità che farà
la Brescia-Padova**

ELISA DE BERTI
ASSESSORE REG. INFRASTRUTTURE

Piero Erle

«Non basta uno sbocco qualsiasi sulla A22, qualunque sia il percorso di collegamento tra il lotto veneto e la stessa A22, per giustificare l'innegabile sacrificio che in termini di consumo di suolo e di impatto ambientale verrebbe imposto alla Valle dell'Astico». Parola di tutte le categorie economiche del Vicentino, che scendono in campo con una lettera del presidente Giorgio Xoccatto della Camera di commercio vicentina e si schierano a fianco dei Comuni di Cogollo, Valdastico e Pedemonte (e Piovene).

LA LETTERA. Xoccatto già a fine maggio ha inviato una missiva al governatore Luca Zaia, all'assessore Elisa De Berti, al presidente Francesco Rucco della Provincia e al sindaco Valter Orsi di Schio, dopo un incontro a metà maggio svolto con i Comuni della vallata interessata dal prolungamento dell'autostrada. Già

il Consiglio di Stato ha sentenziato che l'opera va valutata nell'intero tracciato veneto-trentino. Dall'incontro coi Comuni, rimarca Xoccatto, è soprattutto emerso «lo sconcerto per aver appreso che la stessa concessionaria Brescia-Padova starebbe predisponendo uno studio di fattibilità del tratto trentino della nuova infrastruttura, che partendo dal terminale nord dell'attuale 1° lotto veneto, costituito dal casello di Pedemonte, raggiungerebbe pressoché interamente in galleria il casello di Rovereto Sud sulla A22». I Comuni hanno preso carta e penna e scritto ai ministri grillini Sergio Costa (Ambiente) e Danilo Toninelli (Infrastrutture), oltre che a Regione, Provincia e “Brescia-Padova”: manifestano «l'assoluta opposizione» per quella che definiscono «“fantasiosa” ipotesi di tracciato di Piovene-Pedemonte-Rovereto sud» perché «palesamente contraria a ogni logica».

«NO A SACRIFICI INUTILI». «Se un sacrificio in termini di consumo di suolo e impatto ambientale può essere chiesto alla popolazione della Val d'Astico in nome di un interesse superiore - scrivono i sindaci - dev'essere razionalmente perseguito e oggettivamente misurabile in termini traspor-

tistici, ambientali, occupazionali». Ma questo non è vero se la A31 Valdastico, invece di proseguire a nord, venisse fatta piegare verso Rovereto. E con i Comuni si schierano le categorie: «Si esprime il pieno appoggio del sistema economico vicentino alle posizioni ed alle valutazioni illustrate dalle Amministrazioni», scrive Xoccatto nella lettera alla Regione. In pratica, il gioco deve valere la candela: ma «né l'efficienza economica e trasportistica, né la sostenibilità ambientale, paesaggistica e territoriale del tratto veneto possono essere valutate prescindendo dal relativo percorso trentino, come appare di tutta evidenza confrontando tra loro le alternative di tracciato fin qui studiate, cui verrebbe ora ad aggiungersi l'ipotesi Piovene-Pedemonte-Rovereto».

LA REGIONE. Comuni e Camera di commercio sostengono che quel beneficio trasporti-

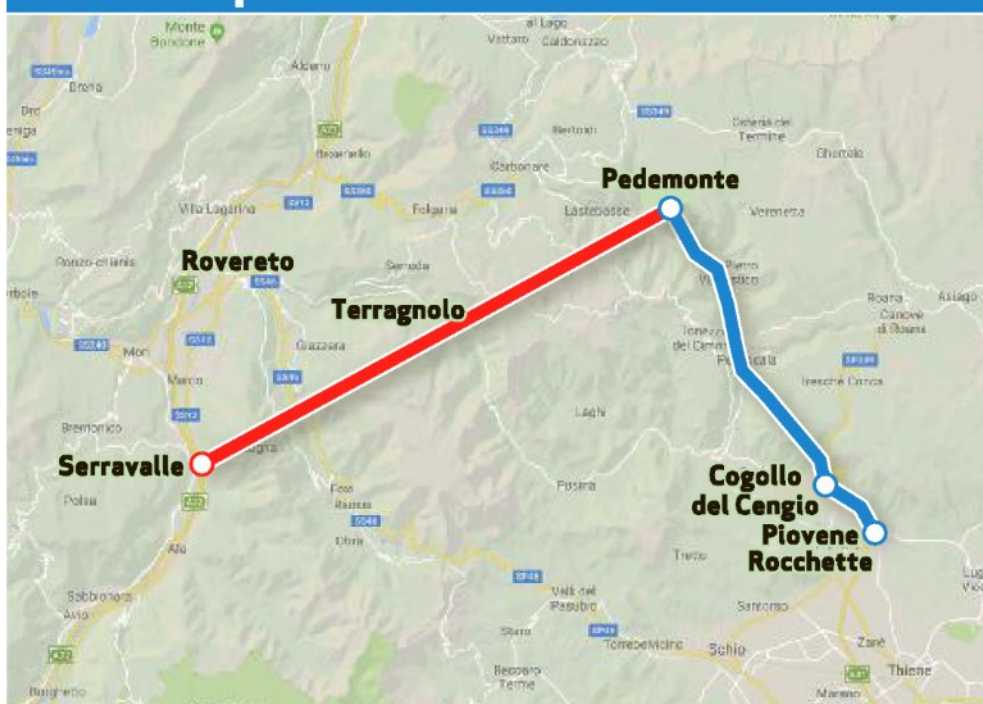


stico che dev'esserci per i territori vicentini con l'A31 «appare del tutto assente» nel caso in cui tra la fine del tratto veneto e lo sbocco dell'A22 si pieghi a sud verso Rovereto. Anche perché «un simile tracciato risulta del tutto influente rispetto ai flussi di traffico sulla Valsugana, rinunciando ad ogni effetto di sistema - dicono sindaci e categorie - tra superstrada Pedemontana e A31 nella gestione dei traffici che interessano l'area bassanese e del nord ovest trevigiano». «Serve - è la conclusione della Ca-

mera di commercio - un tracciato realmente condiviso e sostenibile». Dalla Regione il commento dell'assessore De Berti è rapido ma preciso: «Rimanderei tutto all'esito dello studio di fattibilità che deve fare la società Brescia-Padova nel giro di circa 3 mesi» e che poi dovrà essere confrontato con le altre tre ipotesi già formulate per l'A31. «È inutile fasciarci la testa: quando ci sarà l'approfondimento, con tutti i dati alla mano - conclude l'assessore - si stabilirà cosa fare». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La nuova ipotesi di autostrada



Lo schema di quello che potrebbe essere la Valdastico Nord unendo gli attuali piani di Veneto e Trentino

M5s: «Nessun ok»

IL MINISTRO FRACCARO

«Allo stato attuale, come si apprende dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non c'è alcun via libera alla Valdastico perché ancora non sono stati forniti gli elementi necessari per ogni valutazione». Lo afferma in una nota il ministro per i Rapporti con il Parlamento e la Democrazia diretta, il grillino Riccardo Fraccaro. «Come più volte ribadito - aggiunge - sono infatti arrivate le ipotesi di tracciato dal Trentino e dal Veneto, con comunicazioni disgiunte, e il Ministero concedente ha solo preso atto che il concessionario aveva già avviato la verifica delle soluzioni proposte. Le verifiche in corso da parte del concessionario, come si evince, non sono in alcun modo segnale di una decisione del Mit». «È opportuna quindi una narrazione aderente alla realtà che eviti di creare false contrapposizioni», conclude Fraccaro, riferendosi a interventi del Pd trentino. Da notare che il ministro Toninelli ha ottenuto il sì alla norma che facilita la revoca di concessioni autostradali.

Le richieste dei tre Comuni interessati

Cogollo, niente più casello «Bretella verso Piovene»

E l'addio al casello di Cogollo del Cengio? «L'ipotesi può anche andare, ma vogliamo una bretella alternativa che colleghi le nostre zone industriali al casello di Piovene». I sindaci di Cogollo, Valdastico e Pedemonte - come detto - sono prima di tutto contrari all'ipotesi di tracciato con sbocco a Rovereto sud: «Se il tracciato dovesse essere quello, le scriventi Amministrazioni si opporranno a tale scelta in modo risoluto e in ogni sede» scrivono nella lettera affidata alle mani dei ministri grillini Toninelli e Costa. Viceversa, se lo sbocco fosse più a nord, a Besenello o a Trento (sud o nord), i Comuni segnalano altre due criticità da risolvere. L'addio al casello di Cogollo che è stato proposto dalla Brescia-Padova (lo stop dato dalla Soprintendenza perché non compatibile con gli usi civili) elimina il problema del suo impatto. Ma resta «la criticità non risolta del traffico pesante che dalla zona di Arsiero-Seghe di Velo deve raggiungere il casello di Piovene». La richiesta quindi, visto che la Brescia-Padova già propone una bretella che aggiri Piovene, è di fare una bretella



Uno scorcio del progetto A31

che aggiri anche l'abitato di Cogollo per portare i camion da Seghe di Velo a Piovene: la Brescia-Padova è già al lavoro su questo. E l'assessore regionale alle infrastrutture Elisa De Berti commenta: «Quello che conta è il parere del territorio, ma per quello che riguarda la Regione considero un'opportunità per il territorio la proposta di eliminare il casello di Cogollo e di lavorare sulla viabilità dell'area. La scelta comunque spetta ai sindaci». C'è anche un'altra richiesta formulata dai tre Comuni: eliminare il viadotto previsto a Pedescala (zona dell'eccidio della popolazione a opera dei nazisti in ritirata nel 1945, con l'accesso al cimitero) perché «la sacralità del luogo è tale da superare ogni altra considerazione». La proposta è di interrare l'autostrada in galleria sotto la val d'Assa senza più manufatti a vista. **P.E.**



LA RELAZIONE I numeri

Allarme di Cantone: lo Sblocca-cantieri sblocca le mazzette

FELTRI A PAG. 10

IL DOSSIER

La relazione dell'Anac I numeri forniti da Cantone dimostrano che non c'è quello stop dei lavori invocato per ridurre i controlli

Lo Sblocca-cantieri rischia di sbloccare solo le tangenti

Frenata solo nel 2016
Nel 2018 il valore dei contratti pubblici ha toccato il record di 139,4 miliardi

» STEFANO FELTRI

Bisogna allentare le regole sulle gare per far ripartire il settore degli appalti pubblici? La risposta dell'Autorità anticorruzione (Anac) guidata da Raffaele Cantone, nella sua relazione annuale al Parlamento è negativa. Allentare le regole serve solo ad aumentare il rischio di corruzione e a far lievitare i costi per lo Stato. "Il settore degli appalti ha assoluto bisogno di stabilità e certezza delle regole, e non di continui cambiamenti", dice Cantone.

LE SUE PAROLE arrivano come una chiara bocciatura della legge Sblocca cantieri, ora in discussione in Senato, e che parte proprio dal presupposto che in Italia ci sia una paralisi tale da legittimare qualche deroga e la sospensione per due anni di parte del codice degli appalti. I numeri di Cantone dicono il contrario: nel 2018 il valore degli appalti pubblici di importo pari o superiore a

40.000 euro è stato pari a 139,43 miliardi di euro. È il valore più alto di sempre e in decisa crescita rispetto al 2017, quando l'ammontare complessivo era di 132,36 miliardi.

È ormai chiaro che i problemi riscontrati nel 2016 al momento dell'approvazione del codice degli appalti erano passeggeri, il sistema ha dovuto adeguarsi: quell'anno gli appalti sono scesi da 121,3 miliardi del 2015 a 102 miliardi. Ma già l'anno successivo il livello era tornato alla normalità.

Se poi si guarda la composizione per settori, si vede che anche i lavori per le opere (infrastrutture incluse) che tutti pensano paralizzati continuano a crescere: nel 2018 addirittura del 37,8 per cento, fino al record di 32,3 miliardi, e proprio grazie a 3 miliardi di appalti per la costruzione di linee ad alta velocità.

La legge Sblocca cantieri prevede che nella fascia di appalti di valore tra 40.000 e 150.000 euro basti consultare tre aziende, mentre finora serviva una procedura negoziata con dieci imprese. Ridurre la concorrenza (e quindi far potenzialmente lievitare i costi per lo Stato) è inevitabile per far ripartire i lavori? Dai nu-

meri dell'Anac non sembra proprio: il valore in euro degli appalti in quella fascia di importo è cresciuto da 5,3 miliardi del 2017 a 5,4 miliardi nel 2018. Nella fascia appena superiore, tra 150.000 e 1 milione di euro di importo, il valore è passato da 14 miliardi a 16,1. Il blocco a cui rimediare sacrificando controlli e gare proprio non si vede.

C'È UN SOLO DATO che parrebbe giustificarlo: negli ultimi tre mesi del 2018 all'improvviso l'importo globale degli appalti banditi è crollato del 21,4 per cento. Come ha lasciato intendere Cantone ieri, però, la spiegazione potrebbe essere paradossale: proprio il dibattito sulla riforma del codice degli appalti può aver spinto diverse stazioni appaltanti a rinviare i bandi in attesa del decreto Sblocca cantieri promesso (la prima versione è stata approvata a marzo).

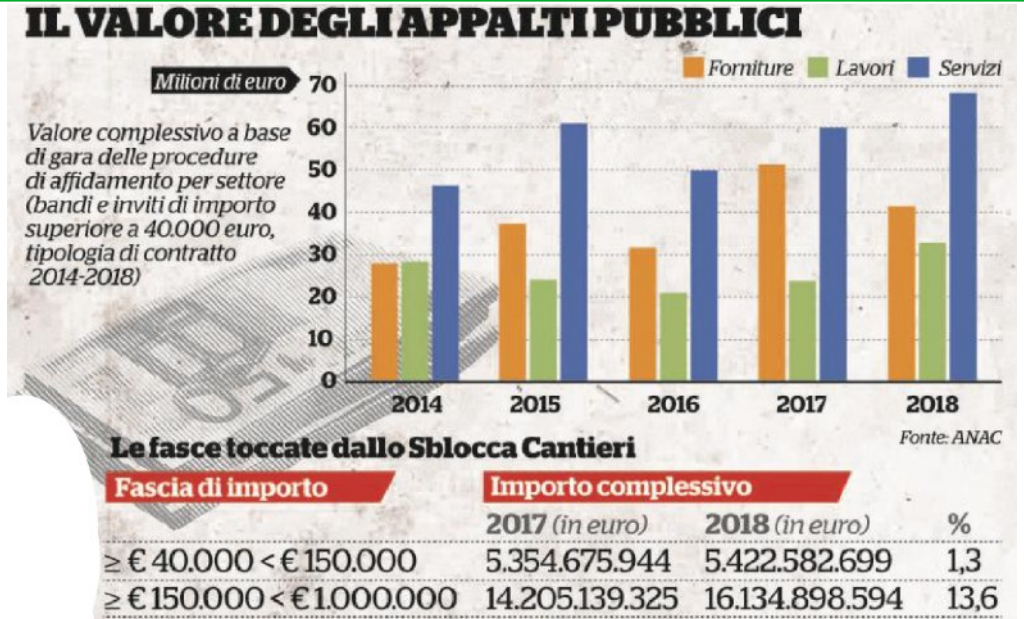
La legge Sblocca cantieri, nella versione approvata al Senato, rende anche più facili i subappalti: l'affidamento può arrivare ora al 40 per cento dell'importo complessivo



dell'opera, mentre prima il tetto era al 30 per cento. Questo, secondo Cantone, crea rischi notevoli. C'è una storia istruttiva a questo proposito in cui si è imbattuta l'Anac. Il Nucleo speciale anticorruzione ha analizzato un appalto della Regione Campania sullo smaltimento delle eco-balle (rifiuti). Ha scoperto che uno degli amministratori di un consorzio titolare di subappalti era stato destinatario di misure cautelari da parte della Procura di Napoli per un'inchiesta su una associazione a delinquere nel campo dei rifiuti.

Un'altra azienda che aveva ottenuto subappalti per la rimozione dei rifiuti nel Comune di Villa Literno (Caserta) aveva una interdittiva antimafia. Dopo le segnalazioni di Guardia di Finanza e Anac, la Regione ha revocato l'autorizzazione al subappalto. Ma con lo Sblocca cantieri in vigore sarà più difficile prevenire questi casi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'analisi

I numeri nella relazione annuale del presidente dell'Anac, Raffaele Cantone Ansa

Dichiarazioni non veritiere in sede di partecipazione a gare

Avvalimento, ko obbligo di sostituzione ausiliaria

L'obbligo di sostituzione dell'impresa ausiliaria - in caso di ricorso all'avvalimento dei requisiti - non si applica in caso di dichiarazioni non veritiere rese in sede di partecipazione alla gara, le quali determinano l'esclusione del concorrente. Lo precisa l'Autorità nazionale anticorruzione con la delibera del 10 aprile 2019, n. 337 in sede di precontenzioso nella quale si fa discendere, dalla non veritiera dichiarazione dell'impresa ausiliaria, l'esclusione dell'impresa «avvalente». La questione era sorta rispetto al fatto che l'impresa ausiliaria aveva avanzato una richiesta di rateizzazione del debito contributivo in data antecedente al termine di scadenza delle offerte (fissato al 12 novembre 2018), richiesta accolta dall'Agente della riscossione il 29 novembre 2018. Per la stazione appaltante l'impresa non era in regola con i versamenti dei contributi Inps (come attestato dal Durr).

La materia è disciplinata dall'articolo 80, comma 4, del codice appalti che prevede che un operatore economico sia escluso dalla partecipazione ad una gara d'appalto se ha commesso violazioni gravi, definitivamente accertate, rispetto agli obblighi relativi al pagamento di imposte e tasse o dei contributi previdenziali e che costituiscono violazioni «gravi» in materia contributiva e previdenziale quelle ostantive al rilascio del Durr. L'Anac ricorda anche che è ormai principio consolidato che i requisiti di partecipazione alle procedure devono essere posseduti «dalla data di presentazione della domanda di partecipazione alla gara e anche successivamente, fino all'aggiudicazione, nonché per tutto il periodo dell'esecuzione del contratto,

senza soluzione di continuità». Nel caso specifico, il requisito della regolarità fiscale e contributiva può essere sussistente, pure in presenza di una violazione accertata, solo se l'istanza di rateizzazione sia stata presentata dal concorrente e sia stata accolta prima della scadenza del termine di presentazione della domanda di partecipazione alla gara, o della presentazione dell'offerta. Non basta quindi che il contribuente abbia semplicemente inoltrato istanza di rateizzazione, occorrendo anche che il procedimento si sia concluso con un provvedimento favorevole dell'amministrazione finanziaria. Dal momento che l'autodichiarazione sulla regolarità contributiva non è stata ritenuta veritiera, l'Anac ha fatto presente che in base all'articolo 89, comma 1 economico avvalenti delle capacità di altri soggetti è tenuto ad allegare una dichiarazione sottoscritta dall'impresa ausiliaria attestante il possesso da parte di quest'ultima dei requisiti generali. Non essendo veritiera, per l'Anac, «dal combinato disposto di queste norme contenute nel codice dei contratti pubblici emerge dunque inequivocabilmente che la dichiarazione mendace presentata dall'operatore economico, anche con riguardo alla posizione dell'impresa ausiliaria, comporta l'esclusione dalla gara. Infatti ad avviso di Anac non si può sostituire l'impresa ausiliaria ai sensi del comma 3 dell'articolo 89 del codice, «stante il rapporto di specialità con il primo comma dello stesso art. 89, che prevede espressamente l'esclusione del concorrente in caso di dichiarazioni mendaci provenienti dall'impresa ausiliaria». Non è quindi possibile sostituire in corsa l'impresa ausiliaria».

—© Riproduzione riservata—



Via libera del senato al dl sblocca cantieri. Anac: valori in crescita del 38% rispetto al 2016

Comuni, appalti più semplici

Niente centrali di committenza. Progetti anche senza fondi

DI ANDREA MASCOLINI

Fino a tutto il 2020 niente obbligo di ricorso alle centrali di committenza per i comuni non capoluogo di provincia. Eliminato l'obbligo di nomina dei commissari di gara esterni, scelti dall'elenco Anac. Ammesso l'affidamento dei lavori sulla base del progetto definitivo (appalto integrato) e la possibilità di prescindere dal progetto esecutivo nelle manutenzioni. Ammesso affidare lavori anche senza finanziamento. Sono queste le principali novità contenute nell'articolo 1 del decreto legge «sblocca cantieri» approvato ieri dal senato (i voti a favore sono stati 142, 94 i contrari e 17 gli astenuti) con l'obiettivo di rivitalizzare un settore che nel 2018, come evidenziato nella relazione annuale dell'Anac diffusa ieri, ha registrato lievi segnali di ripresa (il valore complessivo degli appalti di importo pari o superiore a 40 mila euro si è attestato attorno ai 139,5 miliardi di euro, con un aumento dei valori del mercato del 5,3% rispetto al 2017 e addirittura del 38,7% rispetto alla flessione negativa avutasi nel 2016 per l'entrata in vigore del nuovo codice.

Per i comuni un primo importante elemento di novità è che fino al 31 dicembre 2020, non si applicheranno «a titolo sperimentale» diverse disposizioni: la prima è l'art. 37, comma 4, con la conseguenza che i comuni non capoluogo di provincia non sono più tenuti a ricorrere, per l'affidamento di contratti oltre 150 mila euro a una centrale di committenza o a soggetti aggregatori qualificati, oppure a utilizzare le unioni di comuni, oppure a ricorrere a una stazione unica appaltante.

La seconda norma derogata è quella di cui all'articolo 59, comma 1 che vieta di ricorrere all'affidamento congiunto di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori (l'appalto integrato). Occorre però che la stazione appaltante indichi nei documenti di gara le modalità per la corresponsione diretta al progettista del compenso corrispondente agli oneri di progettazione indicati espressamente in sede di offerta, al netto del ribasso d'asta; tutto ciò dopo avere però ottenuto la previa approvazione del progetto e la presentazione dei relativi documenti fiscali del progettista indicato o raggruppato. Nell'appalto integrato, inoltre, occorrerà che l'amministrazione indichi anche i requisiti progettuali da documentare in sede di gara.

Sulla stessa scia si pone peraltro anche la norma che fino alla fine del 2020 ammette per i contratti di lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, ad esclusione degli interventi di manutenzione straordinaria che prevedono il rinnovo o la sostituzione di parti strutturali delle opere o di impianti, di affidare i lavori sulla base di un progetto definitivo semplificato, prescindendo dall'avvenuta redazione e approvazione del progetto esecutivo.

Per le procedure di affidamento: da 40 mila a 150 mila di lavori, o fino alle soglie Ue (221 mila) per servizi e forniture affidamento diretto con consultazione di tre preventivi. Per i lavori, poi, da 150 mila a 350 mila: procedura negoziata con invito di dieci operatori economici e da 350 mila a un milione con invito di 15 soggetti; oltre un milione di lavori, procedure ordinarie.

Altra norma sospesa fino a tutto il 2020 è l'articolo 77, comma 3 che obbliga le stazioni appaltanti a scegliere i commissari di gara fra gli esperti che si siano iscritti all'albo tenuto dall'Autorità nazionale anticorruzione.

Altra norma a tempo di interesse attiene alla possibilità nel 2019 e nel 2020, per i soggetti attuatori di opere pubbliche per le quali deve essere realizzata la progettazione, di avviare le procedure di affidamento anche in caso di disponibilità di finanziamenti limitati alle sole attività di progettazione.

In questi casi le opere oggetto di progettazione saranno «considerate prioritariamente ai fini dell'assegnazione dei finanziamenti per la loro realizzazione». Inoltre gli stessi soggetti potranno «avviare le procedure di affidamento della progettazione o dell'esecuzione dei lavori nelle more dell'erogazione delle risorse assegnate agli stessi e finalizzate all'opera con provvedimento legislativo o amministrativo», con ciò derogando ampiamente a principi contabili più volte ribaditi dalla Corte dei conti. Passa poi da 50 milioni a 75 milioni l'importo dei lavori per i quali occorre acquisire il parere del consiglio superiore dei lavori pubblici. Per importi inferiori a 75 milioni di euro il parere sarà invece espresso dai comitati tecnici amministrativi presso i provveditorati interregionali per le opere pubbliche.

In tema di il subappalto la nuova norma stabilisce che sarà indicato dalle stazioni appaltanti nel bando di gara e non potrà superare la quota del 40% dell'importo complessivo del contratto di lavori, servizi o forniture. Rimane, invece, la norma che fissa al 30% il peso dell'offerta economica.



Le novità principali per i Comuni

- Esclusione dall'obbligo di ricorso ad una centrale di committenza per i comuni non capoluogo di provincia;
- possibilità di affidare i lavori anche in presenza di finanziamento della sola progettazione;
- niente obbligo di nomina di commissari esterni scelti dall'albo Anac;
- ammesso l'appalto integrato ma con pagamento diretto del progettista;
- affidamento lavori: da 40 mila a 150 mila diretto con tre preventivi; da 150 mila a 350 mila procedura negoziata con invito di 10 operatori economici; da 350 mila a un milione procedura negoziata con invito di 15 soggetti; oltre un milione procedure ordinarie;
- affidamento servizi e forniture: da 40 mila a 221 mila affidamento diretto con tre preventivi;
- subappalto da prevedere negli atti di gara ma con limite massimo al 40% dell'importo dei lavori

Le imprese: il Paese è immobile

Bocciatura senza appello per Salvini e Di Maio
Finco: «La stangata della Ue è meritata»
Zaia: sì alla mobilitazione per il treno cancellato

Nemmeno il tempo di insediarsi e
Maria Cristina Piovesana, eletta ieri
alla guida di Assindustria Veneto-
centro, si ritrova a dover commen-
tare la lettera d'infrazione in arrivo

dall'Unione Europea. È l'ultimo ca-
pitolo di uno scontro frontale tra in-
dustriali e governo reso più morbi-
do - almeno in Veneto - soltanto
dalla festa per l'inaugurazione del

primo tratto della Pedemontana.
Per il resto le grane sono tutte sul ta-
volo. Le imprese battono duro con-
tro l'esecutivo: «Stiamo lavorando
in un Paese fermo». / PAGINE 2 E 3

Imprese schierate contro il governo «Lavoriamo in un Paese immobile»

Finco e Piovesana applauditissimi per gli attacchi all'esecutivo: «Nessun investimento, solo debiti e incertezza»

**Critiche a 360 gradi
Stangata Ue? Meritata
Caso Renault? Silenzi
inaccettabili**

Andrea De Polo

TREVISO. Nemmeno il tempo di insediarsi e Maria Cristina Piovesana, eletta ieri alla guida di Assindustria Veneto-centro, si ritrova a dover commentare la lettera d'infrazione in arrivo dall'Unione Europea. È l'ultimo capitolo di uno scontro frontale tra industriali e governo reso più morbido - almeno in Veneto - soltanto dalla festa per l'inaugurazione del primo tratto della Pedemontana. Per il resto le grane sono tutte sul tavolo: la cancellazione dell'Industria 4.0, le misure in finanziaria concepite come assistenzialismo, il perenne blocco dei cantieri e, ultima arrivata, la trattativa Fca-Renault, fusione fallita per la quale anche l'esecutivo finisce sul banco degli accusati. E non a caso - ha scherzato qualcuno tra il pubblico - «non si sono mai sentiti così tanti applausi contro i governi da quando governavano i comunisti».

CORO DI CRITICHE

Finco, innanzitutto, che si è meritato l'ovazione dopo aver detto: «La risposta non può essere sempre che "mancano schei"». E pure Carlo Bonomi, presidente di Assolombarda: «Meritatissima la stangata dall'Ue, il Pil cresce con gli investimenti privati, non con le promesse». Ma ha fatto il pieno di applausi pure la Cisl con Bentivogli («Il governo parla di tutto, e non ha preso posizione sulla partita industriale più importante degli ultimi vent'anni, quella tra Fca

e Renault»). Tutti contro il governo, anche se poi, tra gli addetti ai lavori, nessuno tifa apertamente per la caduta dell'esecutivo. Dopo l'ultima tornata elettorale, con la netta affermazione - alle Europee come alle comunali - della Lega di Salvini, diversi imprenditori trevigiani si erano schierati a favore di nuove elezioni politiche, perché il Carroccio libero della "zavorra" Cinque Stelle potesse finalmente completare le opere promesse.

LA LINEA DI PIOVESANA

Non è la linea che è passata nelle istituzioni, e non la pensa così il nuovo presidente Maria Cristina Piovesana, che anzi, per il futuro auspica stabilità: «Il governo deve andare avanti se è in grado di andare avanti. Non possiamo vivere in una costante campagna elettorale». Mentre Massimo Finco tra Roma e Bruxelles si schiera decisamente con la seconda: «Quando andiamo all'estero mi accorgo che noi siamo più deboli degli altri. Per questo le nostre imprese e la nostra nazione hanno bisogno di un'Europa più forte, altrimenti non si va da nessuna parte. A Treviso e Padova ci sono grandi eccellenze, che si trovano a operare in un sistema Paese che non funziona. Abbiamo estremo bisogno dell'Unione Europea».

GLI INVESTIMENTI

Non è un mistero che gli ultimi mesi siano stati segnati dalla continua tensione con le forze di governo sui temi di reddito di cittadinanza, Decreto dignità, Quota 100. Misure percepite come assistenzialismo, e per questo mal digerite, dagli industriali. «Siamo figli di contadini - ha ribadito Finco - se andiamo a indebitarci in banca, lo faccia-

mo per comprarci il trattore nuovo. Le risorse andavano spese in innovazione e crescita, anche l'Europa, se così fosse stato, avrebbe chiuso un occhio. Invece sulle strutture e sull'innovazione non è stato investito nulla. Per questo i nostri associati, oggi, non si sentono sicuri: prima di progettare un investimento si chiedono se quella strada sarà fatta o meno, se quelle promesse saranno mantenute o no».

LAPREOCCUPAZIONE

L'indagine preparata da Assindustria alla vigilia dell'assemblea riferiva di un imprenditore su due pessimista per quanto riguarda i prossimi sei mesi. «Una tensione crescente» ha commentato anche Matteo Zoppas, presidente di Confindustria Veneto, «ci aspettiamo che il governo inizi a produrre pancia a terra. I temi sappiamo quali sono: autonomia, infrastruttura, Pedemontana Veneta, Tav almeno fino a Padova, Torino-Lione, investimenti per il Brennero e per l'Industria 4.0». A proposito: Zoppas ha abbracciato Zaia ringraziandolo per l'inaugurazione del primo tratto della Superstrada. Ma non basta. Il governatore, dal canto suo, tira dritto: «Spero che ora le nuove misure, con la flat tax e le cure "da cavallo" previste dal governo, siano efficaci. Tifo perché il governo resti in vita: va a casa se non realizza il programma che ha presentato, e quindi se non realizza l'autonomia». Ora la partita è quella di Fca-Renault: «Non ho sentito nessuno intervenire, mi sarei aspettato un intervento del governo che favorisse la trattativa rispetto ai francesi» ha rimarcato anche Bonomi di Assolombarda, «su questo la penso come Bentivogli». E ancora, giù applausi. —



Passaggio di consegne: Massimo Finco con Maria Cristina Piovesana

(FOTOMATTIUZZO)

Cantieri, si chiama in causa Cdp

Una proposta di legge mira a ridurre il valore di project finance e partenariati che possono accedere ai prestiti di Cassa

DI LUISA LEONE

La si potrebbe chiamare «Finanzia cantieri». È la proposta di legge, assegnata di recente alla commissione Finanze della Camera, che prevede un drastico abbassamento, da 50 a 5 milioni, del valore dei progetti degli enti locali potenzialmente finanziabili dalla Cassa Depositi e Prestiti. La legge 326 del 2003 prevede che la spa guidata da Fabrizio Palermo possa finanziare le amministrazioni territoriali anche per operazioni di interesse pubblico, sempre che esse siano finanziariamente sostenibili, e che siano tra quelle contemplate dallo statuto di Cdp. Tra queste rientrano sia il project finance che il partenariato pubblico-privato, ma per essere considerati eleggibili i progetti devono avere un valore minimo di 50 milioni di euro. Infatti lo Statuto di Cassa prevede che sia finanziabile un importo massimo del 50% dell'ammontare complessivo e che l'importo minimo del prestito sia di 25 milioni di euro. «È del tutto evidente però che interventi di tale importo siano numericamente irrisori rispetto al complesso delle operazioni in project financing e partenariato pubblico privato che gli enti locali sono soliti promuovere», si legge nella presentazione della proposta di legge, a firma di Francesco Boccia, deputato del Pd, che vista la materia, cara al governo, potrebbe vedere convergere i consensi di maggioranza e opposizione.

La norma da un lato consente il finanziamento di operazioni in ppp o finanza di progetto con valore pari o superiore a 5 milioni di euro, invece che 50 milioni, e dall'altro stabilisce che nello svolgere le relative istruttorie Cassa possa avvalersi del supporto tecnico delle banche. La scelta di finanziare solo progetti di grandi dimensioni è stata infatti giustificata da Cdp con l'impossibilità di seguire direttamente le pratiche di un numero troppo elevato di progetti di investimento.

Nello specifico la proposta di legge prevede che «L'utilizzo dei fondi di cui alla presente lettera (gestione separata ndr), è altresì, consentito per sostenere operazioni di partenariato pubblico-privato e di finanza di progetto, il cui valore sia pari o superiore a 5 milioni di euro. Per l'esecuzione dell'istruttoria su tali operazioni, la Cdp spa si avvale del supporto tecnico degli istituti bancari». Bisognerà aspettare ancora per vedere se e quando la commissione inizierà a discutere il testo, ma intanto altre novità sul ruolo di Cassa nelle infrastrutture sono arrivate proprio ieri con l'approvazione al Senato del decreto Sblocca-cantieri. Il provvedimento, che sarà ora inviato alla Camera per l'ok definitivo, prevede che anche la spa guidata da Fabrizio Palermo, in qualità di istituto nazionale di promozione, possa svolgere il ruolo di «promotore», cioè possa essa stessa a presentare progetti da realizzare alle amministrazioni locali. (riproduzione riservata)



Fabrizio Palermo



E c'è il primo ok al decreto che vuole sbloccarli

di Gemma Mirarchi

Primo via libera al decreto Sblocca-cantieri. Dopo un lungo iter il Senato ieri ha approvato il provvedimento con 142 voti favorevoli, 94 contrari e 17 astensioni. Il provvedimento passa ora all'esame della Camera, che avrà tempi serratissimi per il via libera, visto che il provvedimento deve essere convertito in legge entro il prossimo 17 giugno. Tra le novità introdotte dal decreto innanzi tutto la norma che permette di creare uno scudo contro la possibilità di un provvedimento per danno erariale per i dirigenti del ministero chiamati a firmare la revoca delle concessioni autostradali, a patto che essa abbia il via libera della Corte dei Conti. Passata dopo qualche momento di tensione tra le due forze di governo, Lega e M5S, anche la parziale sospensione del Codice degli Appalti. Tra le novità il ritorno al Regolamento generale unico in sostituzione delle linee guida Anac e dei decreti ministeriali; il ritorno al tetto del 40% per il subappalto, ma solo fino alla fine del 2020; l'inserimento delle norme che allungano da dieci a 15 anni il periodo per ottenere i requisiti di qualificazione delle imprese; l'eliminazione della norma che consente alle Pa di escludere chi abbia guai con il fisco. Sospeso fino al 31 dicembre 2020 anche l'obbligo per i Comuni di centralizzare le gare. Un'altra previsione è creazione di una società di progettazione in house al Mit, che avrà un capitale di 10 milioni di euro, e che potrà subentrare alle amministrazioni inadempienti nella realizzazione delle opere. Infine, tra gli emendamenti approvati anche uno stanziamento da 160 milioni per l'installazione di telecamere di sorveglianza in case di cura e asili. (riproduzione riservata)





Grandi navi, ordinanza della Capitaneria: i rimorchiatori salgono a tre

Tre rimorchiatori per le grandi navi che attraversano il canale della Giudecca, non più due. Transito dei colossi non più a sei nodi, ma a cinque. Sono i primi provvedimenti concreti presi dalla Capitaneria di Porto. Domani sono attese migliaia di per-

sone alla manifestazione di protesta, mentre la Msc Opera dovrà restare alla Marittima. Polemica tra il procuratore Cherchi e l'ex pm Casson. D'Alpaos: «Dentro la laguna la portualità non ha futuro». BON, MIONE VITUCCI / PAGG. 2 E 3

Velocità ridotta in laguna e obbligo di tre rimorchiatori per le grandi navi

Primo provvedimento della Capitaneria di Porto dopo l'incidente alla Msc Opera. Sabato corteo fino a San Marco

Carlo Mion

VENEZIA. Tre rimorchiatori per ogni nave al posto di due e velocità di transito passata da sei a cinque nodi. Sono le misure per garantire maggiore sicurezza durante il transito in bacino e in canale della Giudecca alle grandi navi, contenute nell'Ordinanza della Capitaneria di Porto, emessa dopo l'incidente di domenica a San Basilio. Intanto le associazioni che aderiscono al Comitato "No Grandi Navi", ieri mattina, hanno preannunciato in Questura la manifestazione in programma domani pomeriggio con inizio alle 16. Questa volta la protesta non scenderà in acqua come nel passato. Infatti i manifestanti hanno preannunciato alla che ci sarà un corteo dalle Zattere a piazza San Marco.

Le nuove misure di sicurezza adottate dalla Capitaneria di Porto trovano favorevoli i rappresentanti sindacali dei piloti dei rimorchiatori. Spiega Andrea Locatello: «Prima di tutto va la nostra solidarietà ai due comandanti di rimorchiatore che ora si trovano indagati e alla stessa compagnia di rimorchiatori. Si tratta di persone professionalmente preparate e noi siamo certi che hanno operato nel migliore dei modi - continua Locatello -. Sulle scelte

della Capitaneria, l'ordinanza è ancora in fase di definizione, noi siamo favorevoli a quanto deciso. Sicuramente garantirà maggiore sicurezza. Stiamo aspettando le nuove scelte e le decisioni politiche su percorsi e dislocazione delle navi passeggeri, non nascondendo una certa preoccupazione per i posti di lavoro».

Tommaso Cacciari portavoce del Comitato No Grandi Navi spiega: «Questa volta vogliamo riprenderci la città e arrivare in piazza San Marco dove le grandi navi possono transitare, ma i cittadini non possono protestare. Infatti va ricordato che c'è un'ordinanza del Prefetto che vieta le manifestazioni a San Marco. Al Prefetto diciamo: La Msc Opera, schiantatasi domenica scorsa contro la banchina di San Basilio, provocando danni e feriti, ha dimostrato al mondo intero che è possibile quello che in tutti questi anni denunciavamo e che le Autorità competenti hanno per anni negato, consentendo la deroga al Decreto Clini-Passera che dal 2012 vieterebbe l'accesso al bacino di San Marco e al canale della Giudecca alle navi oltre le 40.000 tonnellate di stazza lorda. Se le grandi navi hanno potuto, fino ad ora, accedere al centro della città in deroga a leggi dello Stato in nome del profitto, ci pare giusto che, per un gior-

no, in deroga a provvedimenti amministrativi che vietano la Piazza alle manifestazioni, sia consentito ai cittadini di esprimere il loro dissenso a San Marco».

Intanto Costa Crociere annuncia che domani, in vista della manifestazione, farà arrivare la sua Costa Luminosa a Trieste al posto di Venezia. Massimo Cacciari, ex sindaco di Venezia, a "Un Giorno da Pecora" su Rai Radio1, ha detto: «Le grandi navi vanno dirottate per il canale dei petroli, che arriva a Marghera, dove si potrebbe attrezzare un'area passeggeri decente. Toninelli ha già detto no a questa opzione perché non capisce niente. Vedrete che i 5 Stelle, che non sanno nulla e sono incompetenti, seppur in buona fede, verranno abbindolati con un progetto alternativo di qualche miliardo che andrà bene a tutti, com'è accaduto per il Mose».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





La nave "Vision of the Seas" ieri in partenza, vista dalla terrazza dell'hotel Londra. In primo piano, un vaporetto dell'Actv

FOTOINTERPRESS

LA DECISIONE PER CONSENTIRE LA PERIZIA

La Msc Opera non può ripartire oggi vacanze annullate per 2451 passeggeri

VENEZIA. Non ripartirà nemmeno oggi la Msc "Opera": la prossima crociera, direzione Mediterraneo Orientale, è stata cancellata. Lo scafo è stato riparato e quindi la nave tecnicamente è in regola, ma ora inizia la fase più delicata, ovvero quella della consulenza tecnica disposta dalla Procura per accertare le cause della tragedia sfiorata. E la grande nave, almeno per il momento, non potrà lasciare Venezia. Il "bisonte del mare" non è sotto sequestro, lo sono alcune sue componenti - come la scatola nera e alcune parti meccaniche - su cui dovranno lavorare consulenti e periti. Per questo Msc ieri ha annunciato la cancellazione della crociera che sarebbe dovuta partire da Bari nella giornata di domani e da Venezia domenica. I 2.451 passeggeri, provenienti da 53 Paesi, che stavano facendo le valige possono pure disfarle.

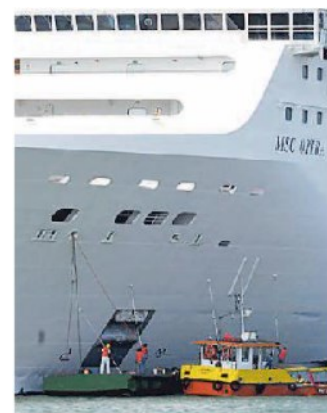
«La nave è attualmente in attesa del completamento delle indagini condotte dalle autorità. Poiché queste procedure - più lunghe di quanto previsto in origine - richiederanno ancora qualche giorno, è stato determinato che la nave non sarà in grado di partire in tempo per la sua prossima crociera», si legge in una nota di Msc. Gli ospiti e gli agenti di viaggio sono stati informati della cancellazione. Msc, prosegue la nota, «ha offerto alcune opzioni, tra cui il rimborso

completo della crociera e delle spese di viaggio sostenute, nonché di eventuali servizi prenotati in anticipo. Inoltre è stato offerto uno sconto del 50% su una futura crociera».

È il secondo viaggio della Msc "Opera" che salta dopo quello che sarebbe dovuto partire domenica scorsa. Buona parte dei passeggeri che sarebbero dovuti salpare la scorsa settimana, tuttavia, hanno deciso di accogliere la proposta di Msc di utilizzare la nave come un "hotel su acqua", beneficiando di tutti i servizi e godendosi la vacanza a Venezia e nei dintorni.

Intanto dalla Clia, l'associazione internazionale dell'industria crocieristica, arriva chiara l'indicazione affinché le grandi navi siano spostate dal canale della Giudecca. «Le compagnie hanno collaborato con istituzioni locali e nazionali per trovare una soluzione. A tale scopo hanno anche effettuato studi e simulazioni pratiche che hanno dimostrato che il canale Vittorio Emanuele è il modo migliore, più rapido e più prudente per spostare le grandi navi dal canale della Giudecca», si legge in una nota. Di qui la richiesta della Clia per «far partire i lavori per il dragaggio del Vittorio Emanuele così da tracciare la nuova rotta per le navi più grandi». —

Ru.B.



I lavori per riparare la Msc



Il Procuratore: «Non puntiamo pistole»

Cherchi risponde all'ex collega Felice Casson, che aveva accusato di inerzia la magistratura veneziana sull'intera partita

Rubina Bon

VENEZIA. Da un lato l'ex pm ed ex senatore Felice Casson, dall'altro il procuratore capo Bruno Cherchi. Il primo ha puntato il dito contro la Procura per non aver indagato abbastanza sulla sicurezza della navigazione, nonostante gli esposti: «In una situazione di totale inerzia delle istituzioni politiche, la magistratura poteva e doveva intervenire per evitare che il pericolo diventasse delitto, come puntualmente è accaduto domenica. Ora la Procura è dovuta intervenire». Ferma la replica del procuratore Cherchi, arrivato a Venezia a giugno di due anni fa. «Da quando ci sono io stiamo facendo, nei limiti dei poteri che ci sono affidati. Il nostro compito è di indagare su fatti penalmente rilevanti», ha chiarito ieri. E sull'esposto presentato l'altroieri da parte dell'Associazione Ambiente Venezia alla Procura, al ministro dell'Ambiente Costa, al ministro delle Infrastrutture Toninelli per chiedere «di valutare i profili di illiceità penale di quanto accaduto ed assumere tutte le iniziative necessarie volte ad ovviare al gravissimo rischio ambientale che oggi incombe sulla laguna», il procuratore capo è stato chiaro: «Se nell'esposto ci sono fatti di rilevanza penale, interveniamo nei limiti dei nostri poteri. Se si parla di scelte di carattere amministrativo, non è nostro compito».

È un coro unanime quello che ora chiede alle istituzioni di intervenire. La situazione per certi versi potrebbe essere simile a quella che si era venuta a creare nell'estate del 2013, dopo l'incidente in Canal Grande nel quale perse la vita il criminologo tedesco

Joachim Vogel. La consulenza tecnica della Procura aveva messo nero su bianco le macro soluzioni su come cercare di risolvere il problema del traffico acqueo in Canal Grande: maggiori controlli e disincentivare il traffico nello stesso Canal Grande. Il dossier era stato girato a Ca' Farsetti e nel 2015 l'allora commissario Zappalorto aveva fatto alcuni interventi, «spinto» anche dalla stessa consulenza voluta dai magistrati. Potrebbe ripresentarsi la stessa soluzione anche adesso? «Una Procura che punta pistole a me non piace», ha messo in chiaro il procuratore capo Cherchi.

NUOVA ACCUSA

Non solo «danneggiamento con pericolo colposo di naufragio» come previsto dal codice della navigazione. Ai sei indagati per l'episodio di domenica (il comandante della Msc Carmine Siviero, il responsabile della sicurezza Giuseppe De Maio, i due piloti del Porto Vladimiro Tuselli e Stefano Russignan e i comandanti dei rimorchiatori Andrea Ruaro e Giuseppe Adragna) viene contestato anche il naufragio colposo ai sensi del codice penale. Imputazioni allo stato provvisorie.

OGGI LA CONSULENZA

Oggi alle 13 il pm Giorgio Gava, che ha ereditato il fascicolo dalla collega Lucia D'Alessandro, conferirà l'incarico ai consulenti che dovranno chiarire cosa sia successo domenica. La Procura si affida al collegio al momento formato dall'ammiraglio Francesco Carpinteri, dal capitano di vascello Domenico Guadalupi e dal tenente di vascello Gabriele Lunazzi Gorizza. I difensori degli indagati potranno nominare i propri periti. —

BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI



IL MINISTRO A VENEZIA LA SETTIMANA PROSSIMA

Toninelli: «Un sopralluogo in laguna con i piloti e il Porto per decidere»

VENEZIA Sopralluogo in laguna nei primi giorni della settimana prossima. Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli annuncia che verrà a Venezia per verificare di persona – «insieme alla Capitaneria di porto, ai piloti e all’Autorità portuale» – i siti dove si potrebbero installare terminali alternativi per le grandi navi da crociera. Attacca il prefetto Zappalorto. «Mi stupisce che un prefetto entri nel merito politico delle questioni». E anche il sindaco Luigi Brugnaro. «Dice che c’è un progetto su Marghera. Io ho ricevuto solo due paginette sull’ipotesi Marghera. Il mio ministero invece sta studiando progetti di fattibilità per altre soluzioni. Io non ho bloccato nulla». Ieri sera, riunione al ministero con i tecnici e la Struttura di Missione. Nei prossimi giorni ci potrebbe essere anche l’incontro con la Clia, la rappresentanza internazionale degli armatori. Per sfuggire all’accerchiamento – e agli attacchi delle ultime ore dalla Lega, Forza Italia, Pd e da Comune e Regione, favorevoli all’ipotesi Marghera, Toninelli studia il rilancio. La proposta «a lungo termine» che potrebbe essere Chioggia o il Lido. E intanto un provvedimento che faccia ordine. L’obiettivo, ha ripetuto, è quello di dare un segnale. Di riduzione dei passaggi e delle dimensioni delle grandi navi. «Aprendo» sulla questione del Vittorio Emanuele. Che però non dovrà essere allargato. Ma riportato ai fondali del Piano regolatore, per consentire il passaggio di navi di dimensioni medio-piccole.

Per questo il ministro ha anche sollecitato la conclusione dello studio sui sedimenti, preparato dal Provveditorato e dai suoi esperti. La modifica del protocollo fanghi in vigore da 25 anni. Che consentirebbe di accelerare alcune operazioni di dragaggio.

Ma il canale Vittorio Emanuele, che il sindaco vuole subito come «soluzione provvisoria» per non fermare le crociere ha un problema di Valutazione di Impatto ambientale. E viene visto con sospetto dagli ambientalisti. «Non può preludere», dicono i comitati, Italia Nostra in testa, «a un allargamento del canale dei Petroli».

Rebus non risolto, dunque. Come finirà? Un segnale va dato all’opinione pubblica mondiale, dopo la tragedia sfiorata di domenica e l’impressionante impatto della grande nave in avaria contro il battello carico di turisti e la banchina. Non potrà essere l’eliminazione delle crociere, ma sicuramente una loro riduzione. E una diversa distribuzione anche nell’arco della settimana.

Sull’ipotesi dello spostamento del traffico delle grandi navi da crociera a Porto Marghera, il presidente dell’Ente Zona Sergio Lucchi ha ricordato che l’Ente «non è contrario alla soluzione di una nuova Stazione Marittima sul Canale Nord, a patto che vengano tenute in debito conto le criticità già evidenziate all’Autorità di Sistema Portuale e purché via sia una condivisione delle scelte con le industrie interessate». —

A.V.



L'ingegnere, tra i massimi esperti di idraulica lagunare: «Si continua a progettare interventi sbagliati come il canale dei Petroli. E il mare si alzerà». Gli effetti dei passaggi sui bassi fondali

D'Alpaos: «Dentro la laguna la portualità non ha futuro»

L'ESPERTO

«L'unico modo per salvare la portualità è quello di pensare a un nuovo porto fuori dalla laguna». Non è soltanto una questione di sicurezza. Del rischio che una grande nave può portare all'integrità della città più bella del mondo, come si è visto con l'incidente di domenica. I bassi fondali in laguna centrale, nell'area di Boccalama a lato del canale dei Petroli, non sono più tali. Si è passati da poche decine di centimetri a oltre quattro metri. Ogni anno un milione di sedimenti se ne va in mare. Barene e bassi fondali non esistono più, la laguna si sta trasformando in un braccio di mare. «Per salvare la portualità non si può che pensare alla svolta un grande terminal fuori della laguna. Dentro, in qualunque parte si faccia, è destinato a soccombere di fronte all'innalzamento del livello del mare».

Luigi D'Alpaos, 72 anni, è stato professore di Idraulica all'Università di Padova con Augusto Ghetti. Una delle massime autorità riconosciute nel campo dell'idraulica lagunare. Quasi un «Sabbadino» dei tempi nostri. Che mette in guardia, senza peral-

tro trovare ascolto, dai rischi degli interventi sbagliati. Non ha più fiato a furia di spiegare che «la laguna è un corpo delicato, da preservare prima che sia distrutta». Proprio in questi giorni ha dato alle stampe la sua ultima fatica che si chiama «Sos laguna». Volume di 260 pagine edito da «Mare di Carta», in cui traccia la storia recente delle grandi opere. Con un sottotitolo eloquente: «Salviamo Venezia e la sua laguna dai prenditori ingordi e dai tecnici e politici senz'anima».

Parole pesanti, professore.

«Purtroppo sono pessimista. Vedo che nonostante le evidenze scientifiche si continua a progettare interventi distruttivi. E sbagliati».

A quali si riferisce?

«Messi da parte scavi di nuovi grandi canali come il Contorta e le Tresse, che avrebbero compromesso l'equilibrio lagunare, adesso si torna a parlare del Vittorio Emanuele».

Per fare arrivare le navi all'attuale Marittima passando da Malamocco.

«Dicono che sia il minore dei mali. Ma forse non hanno bene studiato le carte».

Che significa?

«Che per fare entrare le grandi navi nel Vittorio Emanuele bisognerebbe allargare la curva. Costruire un baci-

no di evoluzione profondo e lungo una volta e mezzo quelle navi, almeno 500 metri. Un disastro».

Cosa bisognerebbe fare allora?

«Intanto neutralizzare gli effetti di quei passaggi dal punto di vista idrodinamico. Progettando strutture naturali di difesa a lato di quel canale come strutture soffolte e barene. Altrimenti si ripeterebbe quello che è già successo con il canale dei Petroli, la madre di tutti i guai della laguna».

Cosa succede quando passa una grande nave?

«Basta guardare le carte. Anche quella del Cnr, che adesso spunta fuori dopo sei anni. La nave si porta via con la corrente al suo passaggio sedimenti che poi vanno a finire in mare. Le profondità aumentano. E la laguna muore».

Per questo lei dice che le grandi navi non possono più entrare in laguna?

«Sì. Ma anche per una ragione economica. La portualità dentro la laguna non ha futuro, per via dell'innalzamento del livello del mare. E così progettare soluzioni a Marghera o in Marittima significa ritrovarci tra pochi anni di nuovo in emergenza. Non è possibile». —

Alberto Vitucci

BY NC ND ALGUNI DIRITTI RISERVATI





Una grande nave da crociera e gli effetti del suo passaggio nel canale dei Petroli. In alto, Luigi D'Alpaos

IL FUTURO DELLA GRANDE OPERA

Commissario Mose corsa a due tra Linetti e Nicola Dell'Acqua

Primi nomi per l'amministratore della grande opera
I sindacati: «Vertice dal prefetto per i 250 lavoratori»

Alberto Vitucci

Il direttore dell'Arpav o l'attuale Provveditore. Nei prossimi giorni il ministero delle Infrastrutture dovrà suggerire a palazzo Chigi, d'intesa con la Regione, il nome del nuovo commissario per il Mose. Si parla di Nicola Dell'Acqua, veronese, nominato dal presidente Zaia direttore del settore Territorio nell'estate del 2018. Qualche esperienza come direttore della Protezione civile nazionale, nell'era di Bertolaso (2011), poi di commissario per i rifiuti in Campania. Un tecnico ben visto sia dalla Regione che dal Comune. Come del resto il provveditore in carica Roberto Linetti. Il decreto «Sblocca cantieri» prevede che per accelerare la conclusione delle grandi opere si faccia ricorso a un commissario straordinario. Testo più volte modificato. Con l'introduzione ad esempio del ministero dell'Ambiente che dovrà

esprimere un parere sulla nomina (emendamento del senatore veneziano del Pd Andrea Ferrazzi). Ma la bocciatura, da parte del ministero dell'Economia, della parte che riguarda la nuova «Struttura di gestione» che avrebbe dovuto sostituire i commissari straordinari nominati dall'Anac dopo lo scandalo. Il motivo, la mancanza di copertura finanziaria. Problema che si estende anche ai costi della gestione del Mose (almeno 100 milioni di euro l'anno), che dovranno essere trovati al più presto.

Bocciato invece un altro emendamento che per la «salvaguardia dei 250 dipendenti di Consorzio, Tethis e Comar». «Un fatto grave», commenta Ferrazzi, «perché mette sulla strada molti lavoratori. E perché in quelle società c'è tutta la competenza di chi ha progettato il Mose». Su questo tema della tutela del lavoro Cgil, Cils e Uil hanno chiesto un incontro urgente al prefetto Zappalorto.

Intanto continuano in bocca di porto de Lido le manovre per verificare lo stato di salute della schiera delle paratoie, installate sott'acqua solo un paio di mesi fa. Ieri a San Nicolò – lato sud – si è visto il famoso jack-up, la grande nave attrezzata da 52 milioni di euro costruita per la movimentazione delle paratoie. Alcune di queste dovranno essere staccate e riportate in Arsenale per la verniciatura. Anche se si dovrà attendere l'esecutività della decisione del ministero di spostare il centro della manutenzione dall'Arsenale (bacini di carenaggio) a Marghera (area ex Pagnan). Ieri jack-up e altri mezzi del Consorzio con a bordo i tecnici della Comar hanno effettuato prove di sollevamento e di tenuta. Nei prossimi giorni molti dei pezzi delle paratoie sott'acqua potrebbero essere staccati e sostituiti, dopo la scoperta del loro malfunzionamento. A cominciare dalle valvole e dai tensionatori. —

BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il jack-up in azione ieri mattina per controllare le paratoie del Lido-San Nicolò



VERSO PROGETTO ITALIA**Salini Impregilo rientra nell'Ance**

Salini Impregilo rientra nell'Ance, l'Associazione nazionale costruttori edili. La decisione «riflette la volontà del gruppo di contribuire al rilancio del settore delle infrastrutture in Italia, insieme a tutti gli attori che sul territorio possono mettere a disposizione dell'intera filiera del Paese il know how, le competenze manageriali e la visione strategica necessaria per far ripartire il settore».

Il comparto italiano delle infrastrutture - sottolinea in una nota Salini Impregilo, in un momento nel quale il gruppo è impegnato con la Cdp su Progetto Italia, il polo che coinvolge in prima battuta Astaldi - rappresenta un settore strategico per il Paese, con circa 160 miliardi di fatturato complessivo e oltre un milione di occupati. Si tratta di un settore con prospettive di crescita positive, ma in una situazione di crisi economica e finanziaria e un alto grado di frazionamento. Con cantieri sbloccabili nel Paese per un valore complessivo di 36 miliardi di euro, l'effetto volano riguarderebbe 500.000 posti di lavoro nei prossimi tre anni ed una crescita del Pil di 3 miliardi di euro per ogni miliardo investito in opere pubbliche.

«La ripresa del settore - conclude il gruppo - è il treno che l'Italia non può oggi permettersi di perdere, a salvaguardia dell'eccellenza ingegneristica e costruttiva dell'intera filiera nazionale, rappresentata dall'Ance».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Condominio

Edifici degradati, poteri speciali a sindaco e amministratore

La norma è contenuta nella
legge di conversione del Dl
Sblocca cantieri e minaccia di
creare molti problemi

— Francesco Schena

— a pagina 27

Condomini degradati, poteri a sindaco e amministratore

SBLOCCA CANTIERI

Il Comune dichiarerà
il «degrado» e sarà chiesta
al Tribunale una nomina

Il nuovo gestore potrà
prendere decisioni urgenti
bypassando l'assemblea

Francesco Schena

Il sindaco potrà intervenire pesantemente sui condomini degradati, chiedendo al Tribunale la nomina di un nuovo amministratore che riqualifichi lo stabile. Questo, in sintesi, il contenuto del nuovo articolo 5 bis del decreto Sblocca cantieri (32/2019), approvato il 5 giugno dall'Aula del Senato.

In sostanza, la norma prevede che, negli edifici condominiali dichiarati degradati dal Comune, il Sindaco può chiedere la nomina di un amministratore giudiziario. L'amministratore giudiziario «assume le decisioni indifferibili e necessarie in funzione sostitutiva dell'assemblea». Occorre però che nel condominio si sia verificata una di queste condizioni: non si prendono i provvedimenti necessari per l'amministrazione della

cosa comune, oppure non si forma una maggioranza, o ancora la deliberazione adottata non viene eseguita. Le «dichiarazioni di degrado» degli edifici condominiali sono effettuate dal sindaco con ordinanza a norma dell'articolo 50, comma 5, del Dlgs 267/2000, nel quadro della disciplina in materia di sicurezza delle città (Dl 14/2017). L'amministratore giudiziario «assume le decisioni indifferibili e necessarie in funzione sostitutiva dell'assemblea».

Quindi, anzitutto il sindaco che dichiara il «degrado» dello stabile può ricorrere all'Autorità giudiziaria nei casi sinora riservati ai condomini per chiedere la nomina di un nuovo amministratore.

Ma la seconda novità, ancora più rilevante, riguarda il potere assegnato all'amministratore di nomina giudiziale di assumere le decisioni indifferibili e necessarie, sostituendosi all'assemblea, potere legato esclusivamente allo stato di degrado dell'edificio dichiarato dal sindaco.

In realtà la proposta girava da quando alla Biennale del Condominio di Bari 2018 l'associazione Arco (revisori condominiali) aveva proposto un emendamento al Decreto Sicurezza. Il testo della modifica, recepito nell'emendamento 5.0.22

(testo 2, poi ritirato) al Dl 32/2019, meglio chiariva i termini e i contenuti dei poteri dell'amministratore di nomina giudiziale.

Con la versione approvata (testo 4, molto più sintetico e comprendente anche la clausola di invarianza finanziaria chiesta dalla commissione Bilancio), invece, resta da capire cosa dovrà intendersi per potere di «assumere le decisioni indifferibili», come queste dovranno essere adottate. Senza dimenticare che anche gli amministratori di nomina giudiziale durano un anno (ma secondo alcuni interpreti sarebbero revocabili dall'assemblea in ogni momento) e poi occorre comunque una nuova nomina da parte dell'assemblea.

Certamente si tratta di un grande passo in avanti, che però non fornirà agli amministratori giudiziari grandi certezze, almeno fino a quando non interverrà la giurisprudenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Appalti, commissari in deroga al codice

SBLOCCA CANTIERI

I commissari sblocca cantieri saranno dotati di poteri amplissimi. Potranno fare da stazione appaltante, approvare i progetti, bypassare il codice appalti. Il problema, semmai, può esser rappresentato

dai tempi necessari ad arrivare alle nomine, che rischiano di spostare al 2020 il traguardo più vicino, allontanando l'orizzonte del rilancio degli investimenti. Intanto dall'Anac di Raffaele Cantone arriva l'allarme sul rischio corruzione: il 60% degli appalti è assegnato senza gara.

Mauro Salerno — a pag. 7



Circa il 60% appalti banditi ogni anno in Italia viene assegnato senza passare da una gara, ma attraverso incarichi a imprese di fiducia, scelte direttamente dai funzionari pubblici

Sblocca cantieri, commissari subito in deroga al codice appalti

Tempi dilatati. I decreti per le prime nomine potranno arrivare entro 180 giorni dalla legge di conversione del decreto (anche a gennaio 2020). Scelte più rapide per il Gran Sasso e il Mose

Mauro Salerno

Una finestra temporale di un anno e mezzo, con un primo step fissato a sei mesi dalla data di conversione del decreto. Non proprio un timing pressante. È il tempo che uno degli ultimi emendamenti approvati al decreto Sblocca-cantieri assegna al governo per individuare gli interventi da "stappare" nominando i commissari. Figure che una volta entrate in funzione potranno contare su poteri amplissimi, tra cui un lasciapassare immediato a dribblare le regole del codice appalti, sia pure nella versione semplificata dal decreto che ieri il Senato ha approvato in prima lettura.

Il problema, semmai, può esser rappresentato dai tempi necessari ad arrivare alle nomine, che rischiano di spostare al 2020 il traguardo più vicino, allontanando di un bel po' l'orizzonte del rilancio degli investimenti. Lo Sblocca-cantieri prevede che a nominare i commissari dovrà essere il presidente del Consiglio su proposta del Mit. La novità arrivata ieri, con l'approvazione di un emendamento a firma Pd (Salvatore Margiotta), è l'aggiunta dei tempi in cui va eseguita l'operazione. I decreti per le prime nomine potranno arrivare «entro 180 giorni dalla legge di conversio-

ne del decreto», dunque anche a gennaio dell'anno prossimo. Inoltre, la finestra per agire in deroga alle procedure ordinarie, chiamando in causa i commissari, si chiuderà il 31 dicembre del 2020 (altra novità). Il decreto di nomina inoltre dovrà essere vistato anche dalle commissioni parlamentari, passaggio che prima non era previsto.

Restano fermi invece gli ampi poteri già riconosciuti ai commissari, che potranno svolgere le funzioni di stazione appaltante, assegnando le commesse senza curarsi delle regole del codice, ma rispettando antimafia e vincoli europei. Tempi più rapidi sono invece ipotizzabili per la nomina dei commissari per il Gran Sasso e il Mose, voluti dal ministro delle Infrastrutture Toninelli, per cui il decreto prevede nomine nel giro di poche settimane. Le deroghe previste per i commissari dello Sblocca-cantieri, grazie a un altro emendamento varato in chiusura d'esame, saranno estese anche alle strutture straordinarie che si occupano di interventi anti-dissesto e depurazione.

Oltre ai commissari, il decreto conferma anche l'arrivo di un'altra nuova struttura destinata a scendere in campo sul fronte dell'accelerazione dei cantieri. Italia Infrastrutture Spa, in house del Mit, dovrà occuparsi di recuperare i fondi che rischiano

di andare perduti nel caso di lavori in stallo, fornendo supporto al completamento delle opere.

Sono invece destinate a incassare da subito un importante pacchetto di semplificazioni le procedure di assegnazione dei lavori di piccola e media dimensione, quelle che, per intenderci, gravitano nel raggio d'azione dei comuni.

La prima è che anche i più piccoli enti locali potranno agire in proprio senza dover cercare qualcuno a cui affidare il compito di gestire la gara. La seconda è che tutte le gare sotto 5,5 milioni potranno essere assegnate tenendo conto solo del prezzo, con tempi rapidi e senza necessità di valutare variabili tecniche, spesso fuori portata per i tecnici dei piccoli enti. La terza è che tornano le gare semplificate a invito (procedure negoziate) per le opere fino a un milione. La quarta è che per assegnare manutenzioni ordinarie e straordinarie (senza impatto su impianti e strutture) le stazioni appaltanti potranno fare a meno di sviluppare i progetti fino al dettaglio esecutivo. Nel complesso, una spinta ad azionare la leva degli interventi diffusi che - risorse permettendo - ora le Pa dovranno dimostrare di saper cogliere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I PUNTI CHIAVE**1 COMMISSARI**
Poteri ampi, ma c'è il rischio dei tempi**Sei mesi per fare le nomine**

Avranno pochi limiti i commissari Sblocca-cantieri. Potranno fare da stazione appaltante, approvare progetti superando tutti i pareri, bypassare il codice appalti. Per il rilancio degli investimenti bisogna stringere sulle nomine.

2 TERRITORIO
Deroghe anche per dissesto e depuratori**Allargato il raggio dei poteri straordinari**

Anche i commissari che si occupano degli interventi previsti nel piano contro il dissesto idrogeologico e nel settore idrico potranno usufruire dei poteri in deroga concessi dal decreto Sblocca-cantieri

3 SEMPLIFICAZIONI
Gare a inviti e basate sul prezzo**Procedure più rapide sottosoglia Ue**

Sale a 5,5 milioni il tetto massimo per assegnare le opere pubbliche tenendo conto solo del prezzo. Per gli interventi più piccoli (un milione di euro) torna la possibilità di aggiudicazione tramite procedure negoziate a invito.

4 PICCOLI ENTI
Appalti in proprio per i piccoli Comuni**Salta l'obbligo di centralizzazione**

Può essere considerata un'altra semplificazione, lato Pa, la cancellazione dell'obbligo di servirsi delle stazioni appaltanti uniche per i comuni non capoluogo. Opportunità concessa (salvo proroghe) fino al 2020

5 MANUTENZIONI
Progetti più semplici per gli interventi**Non serve più l'esecutivo**

Iter più rapido: non servirà più arrivare al dettaglio del progetto esecutivo per mandare in cantiere gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria senza impatto su strutture e impianti

**Semplifica-
te le proce-
dure di as-
segnazione
dei lavori di
piccola e
media di-
mensione
che riguar-
dano i co-
muni**

«Il 66% di lavori senza gara, la corruzione vince»

Cantone: mercato dei lavori pubblici in crescita (+38%), calano le imprese qualificate

ROMA

Circa il 60% appalti banditi ogni anno in Italia viene assegnato senza passare da una gara, ma attraverso incarichi a ditte di fiducia, scelte direttamente dai funzionari pubblici o sulla base di inviti non preceduti da un avviso pubblico. Nei lavori il dato è ancora più alto. Si arriva al 66%: due cantieri su tre, quindi, sono affidati in assenza di una vera concorrenza. Il che generalmente significa minore qualità e prezzi più alti.

I dati emergono dalla Relazione annuale che il presidente dell'Autorità Anticorruzione Raffaele Cantone ha presentato ieri mattina in Parlamento, senza sottrarsi ai commenti di attualità. Un giudizio tagliente è arrivato sul decreto Sbocca-cantieri licenziato in prima lettura dal Senato. L'obiezione sollevata da Cantone riguarda proprio il rapporto tra gare e concorrenza. Pur riconoscendo alla maggioranza di aver ridotto la soglia per gli affidamenti diretti basati su solo tre preventivi da 200mila a 150mila euro, Cantone ha sottolineato che questo tetto rimane piuttosto alto e

«aumenta certamente il rischio di scelte arbitrarie, se non di fatti corruttivi». Cantone – che come si sa è avviato a chiudere l'incarico per tornare a fare il magistrato entro pochi mesi – ha anche criticato il «ritorno dell'appalto integrato, l'aumento della soglia dei subappalti al 40%, la possibilità di valutare i requisiti per la qualificazione delle imprese degli ultimi 15 anni, le amplissime deroghe al codice concesse ai commissari straordinari». Tutte misure che, secondo il presidente dell'Autorità, «paiono troppo attente all'idea del "fare" piuttosto che a quella del "far bene"».

La relazione evidenzia la crescita del mercato degli appalti pubblici, salito a quota 139,5 miliardi nel 2018 (il dato più alto dal 2014), grazie alla spinta dei bandi per le opere pubbliche saliti fino a quota 32,3 miliardi (+37,8% rispetto al 2017). La crisi resta però evidente nel numero di costruttori abilitati a partecipare alle gare. Sono 26.242, erano oltre 33mila nel 2014.

Importante il richiamo all'uso dei prezzi di riferimento per evitare sprechi. Servendosi dei costi standard, soltanto nella sanità, ha sottolineato Cantone, si potrebbe risparmiare ogni anno quasi un miliardo su una spesa di riferimento di 6,2 miliardi.

—Mau.S.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il presidente Anac: nella sanità possibili risparmi per un miliardo utilizzando i prezzi di riferimento»



Relazione annuale. Per il presidente Anac Raffaele Cantone il tetto per gli affidamenti diretti resta piuttosto alto



Primo sì allo sblocca-cantieri Cantone: favorisce la corruzione

L'ok definitivo atteso entro dieci giorni. Festeggiano Toninelli e Salvini: basta burocrazia

ALESSANDRO DI MATTEO
ROMA

Il primo risultato Matteo Salvini lo ha quasi portato a casa, dopo uno scontro che lunedì sera stava per far saltare il governo. Il Senato dice sì al decreto cosiddetto «sblocca-cantieri» e adesso il provvedimento passa alla Camera, che dovrà approvarlo entro il 17 giugno, per evitare che il provvedimento decada. Non è escluso che il governo decida di mettere la fiducia a Montecitorio ma in ogni caso, spiegano fonti della Lega, «il provvedimento sarà blindato, perché a questo punto non possiamo più permetterci ritardi». Festeggia anche il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. Tutto a posto, se non fosse che la maggioranza deve incassare la bacchettata del presidente dell'Autorità anticorruzione Raffale Cantone, convinto che alcune norme del provvedimento possano favorire il malaffare.

Il decreto, infatti, concede fino al dicembre 2020 alcune deroghe al codice degli appalti che permetteranno ai comuni di fare gare senza ricorrere per forza alle stazioni appal-

tanti. Inoltre, sempre fino alla fine del prossimo anno, i commissari di gara potranno anche essere scelti al di fuori dell'albo dell'Anac. Viene poi alzato da 50 a 75 milioni il limite di importo delle gare oltre il quale è necessario un parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Si potrà poi procedere all'affidamento diretto per lavori tra i 40mila e i 150mila euro, sia pure consultando almeno tre operatori economici.

Modifiche che, appunto, non piacciono a Cantone. Presentando alla Camera il rapporto annuale dell'autorità, il presidente Anac avverte: «Seppure opportunamente ridimensionata rispetto ai 200mila euro del testo originale, la previsione di una soglia abbastanza alta (150mila euro, ndr) entro la quale adottare una procedura molto semplificata aumenta certamente il rischio di scelte arbitrarie, se non di fatti corruttivi». In generale, aggiunge, il problema è che il codice degli appalti è ormai «diventato figlio di nessuno». Cantone però non boccia del tutto il provvedimento: «Non credo che lo «sblocca-cantieri» complessivamente sia uno strumento

pericoloso. Ci sono degli aspetti pericolosi».

La replica del leghista

Salvini ribatte seccato: «Siamo orgogliosi di offrire agli imprenditori e agli amministratori locali regole più semplici, efficaci e trasparenti. Restano incomprensibili le critiche di chi vorrebbe burocrazie e procedure più complicate perché lì più facilmente trovano spazio corruzione e illegalità».

Toninelli, invece, evita di commentare le critiche di Cantone. Il ministro preferisce elencare i punti che più piacciono ai 5 stelle, come la norma che prevede un fondo per tutelare dall'accusa di danno erariale i funzionari pubblici che firmano un decreto di revoca di una concessione: «Ora a nessuno tremerà più la mano». In generale, aggiunge, il decreto «aiuta l'occupazione, semplifica la burocrazia e rilancia la crescita».

Critico il Pd, che con Nicola Zingaretti parla di «decreto "blocca-Italia"». Dice il segretario democratico: «Un provvedimento di corto respiro, pasticciato e confuso per trovare una sintesi tra gli interessi di Lega ed M5S» —

© BY NC ND ALBUNI DIRITTI RISERVATI

Tre punti contestati



Stop all'albo Anac

Salta per un biennio l'obbligo di scegliere i commissari tra quelli iscritti all'albo Anac



Gli affidamenti diretti

Tra i 40 e i 150 mila euro bisogna consultare tre operatori. Tra i 150 mila e i 350 procedura negoziata con la consultazione di almeno 10 operatori



Importo delle gare

Sale a 75 milioni il limite oltre cui è necessario il parere del Consiglio dei lavori pubblici





L'ESPRESSO

Raffaele Cantone presiede l'Autorità nazionale anticorruzione

ALTIVOLE

Amianto nel cantiere della Superstrada probabile una perizia

ALTIVOLE. Amianto nel cantiere della Superstrada Pedemontana Veneta ad Altivole, il giudice si riserva di prendere una decisione anche riguardo alla sospensione dei lavori: probabile la nomina di un consulente tecnico da parte del tribunale.

Il caso è approdato ieri in tribunale a Treviso sul tavolo del giudice Alessandra Burra dopo l'esposto presentato dalla famiglia Piccolotto per il tramite degli avvocati padovani Giorgio Destro e Serena Pomaro circa il rinvenimento di tre "sarcofagi" contrassegnati come contenenti amianto.

A notarli a fine gennaio la dottoressa Marina Lecis, consulente di parte dell'azienda agricola Piccolotto per quanto riguarda i danni causati dal passaggio della Spv sui terreni coltivati a kiwi biologici.

Una vicenda che aveva visto anche la sospensione dei lavori sul cantiere a San Vito di Altivole dal 6 dicembre 2018 al 15 maggio 2019, quando il tribunale ha revocato l'ordinanza ritenendo

che il mancato collaudo delle nuove condotte idriche rifatte dal Consorzio Piave (altra cosa lamentata dai Piccolotto) non fosse motivo sufficiente per continuare a tenere bloccato il cantiere.

Le nuove condutture però sostituivano quelle danneggiate dai lavori, realizzate a suo tempo in cemento-amianto, i cui pezzi presumibilmente erano contenuti negli involucri segnalati e documentati dalla dottoressa Lecis:

la consulente, esperta in tematiche forestali e ambientali, ha subito informato anche lo Spisal della cosa per sapere se erano state adottate tutte le cautele circa la dispersione nell'ambiente delle fibre di amianto a tutela degli operai della Superstrada pedemontana veneta, della famiglia Piccolotto che abita nelle immediate vicinanze ma anche della sua salute, visto che, non sapendo della presenza dell'amianto, aveva visitato il cantiere senza le dovute protezioni. —

Davide Nordio

BY NC ND AL CUN I DIR I I RISERVA I I



Marina Lecis ad Altivole



LAVORI PUBBLICI Il commissario Nicola Izzo lascia in eredità altri 180mila euro di sistemazioni

Una cascata di bitume sulle strade

Aggiudicati i lavori di asfaltatura nel capoluogo. E ne restano altri 130mila da assegnare

Roberta Boldrin

ROVIGO - Non ha chiaramente risolto definitivamente il problema delle condizioni delle strade rodigine che, purtroppo, avrebbero bisogno di un finanziamento milionario per essere effettivamente sistemate. Servirebbero, infatti, circa 20 milioni di euro, secondo una stima degli uffici comunali che hanno sicuramente la situazione sempre sott'occhio. Ma non si può certo dire che non ci abbia provato, a sistemarle. Anzi, ha fatto proprio un grosso passo avanti rispetto al passato.

Parliamo del commissario prefettizio Nicola Izzo che dal suo arrivo alla guida del comune capoluogo, a seguito della caduta anticipata dell'amministrazione Bergamin, è riuscito in soli pochi mesi, a stanziare la bellezza di 400mila euro per chiudere un po' di buche, almeno quelle peggiori, in città.

E non solo, addirittura, con uno stanziamento di circa 180mila euro, adesso farà sistemare qualche strada. Una gettata di asfalto ben passata, non solo un po' di catrame versato sulla buca di turno con il badile. Questi soldi, infatti, serviranno per una sistemazione completa di qualche pezzettino di strada. Decisamente meglio di niente.

Dopo l'ultimo appalto da poco meno che 40mila euro - servito a sistemare le buche più "importanti" tra viale Porta Po, via Fermi, via Carducci, viale Porta Adige, corso del Popolo, via Bramante e via Dante - sono appena

stati aggiudicati i lavori di sistemazione del manufatto stradale nel centro del capoluogo.

Ad aggiudicarsi la gara, con un ribasso sulla base d'asta di circa un 17%, una ditta di Verona che provvederà a sistemare via Falcone Borsellino nel tratto di strada tra la rotatoria del Policlinico al semaforo di viale Porta Po e dal multipiano a via Mameli. E poi ancora, via Livio Lizzi, una via dove gli alberi sono stati tagliati ma le radici ormai avevano alzato di decine di centimetri alcuni punti dell'asfalto, ma anche alcuni tratti del corso del Popolo dalla rotatoria Marabin a viale della Pace.

E non è tutto. Il commissario, infatti, ha destinato un altro tesoretto per le buche: con una variazione di bilancio di valore simile (130 mila euro) sono previsti altri lavori di sistemazione delle strade che il prossimo sindaco si troverà già pronti a partire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Affidati i lavori di asfaltatura nel capoluogo