

Rassegna del 02/08/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

02/08/2019	Messaggero	15	«Nelle costruzioni persi 842 mila posti»	...	1
02/08/2019	Sole 24 Ore	4	Al lavoro per ricevere l'omologa del giudice	L.G.	2

SCENARIO

02/08/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Marginamenti, il «giallo» dei soldi che non si trovano «Così si vanificano i lavori»	Zicchiero Monica	3
02/08/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Pedemontana, sciolto l'ultimo nodo	Ma.Bo.	4
02/08/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Aperto un nuovo tratto della terza corsia sulla A4 «Eliminato un imbuto» - Terza corsia sulla A4 aperto un altro tratto «Imbuto eliminato»	...	6
02/08/2019	Corriere delle Alpi	15	Ecobonus e sismabonus «È un costo insostenibile»	...	7
02/08/2019	Corriere delle Alpi	21	Al via i lavori per la sicurezza di tutta la Val di Zoldo	Ruffini Fabrizio	9
02/08/2019	Gazzettino	13	A4, terza corsia pronta un anno prima	Lanfrit Antonella	11
02/08/2019	Gazzettino	13	Conte: «Sblocchiamo la Tav a Vicenza» Ma l'ok Cipe riguarda la Pedemontana	A.Pe.	13
02/08/2019	Gazzettino	27	Frecciarossa, Alitalia, Tav: il Veneto sta rallentando	Antonich Francesco	14
02/08/2019	Gazzettino	16	Guerrato, azione di responsabilità contro la vecchia proprietà	M.Cr.	15
02/08/2019	Gazzettino Venezia	7	Il Cvn "promuove" il super-commissario	Vittadello Raffaella	16
02/08/2019	Gazzettino Venezia	21	Zaia "battezza" la nuova attrazione di Caribe Bay - Caribe Bay, parco ancora più ricco E Zaia rilancia l'autostrada del mare	G.Bab.	18
02/08/2019	Giornale di Vicenza	32	Via libera al cantiere del casello di Alte - A4, arriva il sì da Roma Si sblocca il nuovo casello	Fadda Antonella	20
02/08/2019	Messaggero Veneto	2	Lavori in anticipo già aperto il primo tratto di autostrada a tre corsie - A4 Palmanova- Gonars la terza corsia è realtà E in anticipo sui tempi	Del Giudice Elena	22
02/08/2019	Nuova Venezia	29	Zaia inaugura Caribe Bay «Ora l'autostrada del mare»	Cagnassi Giovanni	26
02/08/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12	Pedemontana, sbloccato il casello di Montecchio - Pedemontana, mossa del Cipe Sbloccato il casello Montecchio	...	27
02/08/2019	Repubblica	8	Gli operai del Nord tra Lega e Cgil - Tra Lega e Cgil gli operai del Nord	Lerner Gad	28
02/08/2019	Resto del Carlino Rovigo	8	Lavori sul ponte, aspettando primavera	Tosatti Mario	33
02/08/2019	Resto del Carlino Rovigo	8	Il cantiere e quattro mesi di disagi	m.t.	35
02/08/2019	Sole 24 Ore	24	La progettazione fuori dall'edizia civile spetta agli ingegneri	Saporito Guglielmo	36
02/08/2019	Sole 24 Ore	25	Sconto in fattura da subito, comunicazioni dal 16 ottobre - Lo sconto in fattura parte subito Comunicazione dal 16 ottobre	De Stefani Luca	37
02/08/2019	Sole 24 Ore	25	Imprese in allarme: clausola contro la cessione del credito	Latour Giuseppe	39
02/08/2019	Voce di Rovigo	34	Florsystem: stipendi sì, ma a rate	Randolo Marco	40

L'allarme dell'Ance

«Nelle costruzioni persi 842 mila posti»

► «Il Paese è fermo e la situazione sta peggiorando: i dati sono sotto gli occhi di tutti, c'è una grandissima preoccupazione». A parlare è il presidente dell'Ance Gabriele Buia, che torna a lanciare l'allarme dei costruttori, «senza edilizia non c'è crescita», chiede «poche regole semplici e senza deroghe» per gli appalti esnocciola dati da bollettino di guerra per il settore sollecitando il governo sui temi più caldi. A partire dal blocco delle infrastrutture. Buia cita le «600 opere ferme

per 54 miliardi e una perdita di 842 mila posti di lavoro e 191 miliardi di mancate ricadute sull'economia» e sottolinea come liberando i fondi già stanziati e bloccati nelle varie amministrazioni locali per una cifra che, secondo la stima del Mef è di 87 miliardi di euro, si creerebbero in tutto «1,3 milioni di posti di lavoro». La crisi d'altronde ha minato profondamente il settore: dal 2008 ad oggi si sono persi 600 mila addetti, 120 mila imprese ed il 70% degli affidamenti bancari.



IL FUTURO DI ASTALDI

Al lavoro per ricevere l'omologa del giudice

I commissari in Tribunale Nuovo round tra banche su aumento Salini Impregilo

Il sigillo di Cassa Depositi e Prestiti non completa l'iter per dare il via libera definitivo all'intervento su Astaldi e quindi a Progetto Italia. Questo nella misura in cui mancano i passaggi tecnici in Tribunale ma anche un ultimo ostacolo da superare.

Riguardo quest'ultimo aspetto, nei giorni scorsi Mps e Bnl Bnp Paribas hanno deciso di sfilarsi dall'impegno rispetto alla necessaria ricapitalizzazione su Salini Impregilo. In particolare, è previsto che su un ammontare complessivo di 600 milioni di aumento di capitale del general contractor gli istituti di credito contribuiscano nel loro insieme per 150 milioni. Tuttavia, prima Bnl-Bnp Paribas e poi Mps hanno deciso di non partecipare alla manovra equity e poi Banco Bpm ha ridotto il suo iniziale impegno da 15 a 9 milioni. In conseguenza di ciò, sono state raccolte adesioni per 109 milioni. Mancano dunque all'appello 41 milioni. Una somma che, rispetto alla portata dell'operazione, è evidentemente marginale ma che, si racconta, salvo ripensamenti dell'ultima ora da parte di Banco Bpm, probabilmente verrà coperta principalmente dai due istituti maggiori. In virtù di ciò, c'è stato qualche rallentamento sul fronte della firma del contratto di investimento da parte delle banche. Malo scoglio dovrebbe venir aggirato in tempi piuttosto rapidi. E a quel punto il dossier Progetto Italia dovrebbe arrivare anche al Tribunale di Roma.

A riguardo, una volta che il cda di Astaldi, riunito ieri sera, ha verificato che sono venuti a mancare tutti gli elementi ostativi alla validità dell'offerta Salini Impregilo, che di fatto erano legati al sigillo di Cdp e a quello delle banche, i commissari, stando a fonti

vicine alla società, potranno portare le carte in Tribunale.

Ciò dovrebbe avvenire oggi o al più tardi domani in mattinata. A quel punto il Tribunale di Roma potrà procedere con l'analisi del dossier e se lo riterrà opportuno entro metà della prossima settimana potrebbe emettere il provvedimento di omologa per l'ammissione di Astaldi al concordato in continuità.

Si tratta di passaggi che, sulla carta, hanno natura principalmente tecnica ma fondamentali per dare il via libera all'operazione su Astaldi e quindi promuovere un intervento di sistema che in prospettiva rilanci il settore delle costruzioni. Un piano studiato a lungo per provare a salvare le numerose grandi compagnie finite in difficoltà nell'ultimo anno.

Un progetto, però, che non trova in alcun modo il concordato dell'Ance. L'Associazione nazionale costruttori edili, che già nelle settimane scorse aveva lanciato un messaggio apertamente contrario al piano, ieri è tornata a schierarsi: «Il pubblico deve restare fuori dal mercato: ho un enorme rispetto per le grandi imprese ma le aggregazioni si fanno in proprio», ha dichiarato il presidente dell'Ance Gabriele Buia. Buia chiede invece che Cassa Depositi e Prestiti garantisca il Fondo salva-opere per le imprese del settore che è previsto dal Dl crescita. «Questo sarebbe un investimento da parte di Cdp che prevede garanzie e quindi redditività». L'Ance pone poi il tema della concorrenza e si chiede quali garanzie avrà chi resterà fuori da un progetto sollecitando l'apertura di un tavolo industriale per tutto il settore delle costruzioni per un vero progetto di sistema «che dia una prospettiva al Paese».

—L.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Buia (presidente Ance):
«Le aggregazioni
si fanno in proprio,
Cdp garantisca invece
il Fondo salva-opere»**



Marginamenti, il «giallo» dei soldi che non si trovano «Così si vanificano i lavori»

La denuncia

VENEZIA Fuori i soldi del Patto per Venezia per completare la «muraglia» intorno ai terreni inquinati di Porto Marghera. Il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro l'aveva detto qualche giorno fa e lo ha ribadito nell'audizione in commissione Trasporti alla Camera dell'altro ieri, per chiarire quello che anche nella commissione bicamerale Ecomafie è ormai classificato come un giallo. «Chiedete al ministro dell'Ambiente – ha detto Brugnaro – C'è una commissione di inchiesta che si sta occupando di marginamenti che non si sono mai conclusi. Avevamo firmato un patto col precedente governo per finirli. E adesso credo che qualcuno, oltre a fare domande, deve dare anche delle risposte».

In cento anni di attività industriale, le sostanze nocive hanno impregnato i terreni Porto Marghera e per evitare che colino in laguna si è deciso di costruire una barriera di palancole intorno alle macroisole. Dopo anni di lavori e 750 milioni spesi, l'opera è quasi ultimata; mancano 3,5 chilometri che sono però i più complicati perché bisogna spostare cavi, oleodotti, sottoservizi e servono 250 milioni; ovviamente da quei «buchi» nella recinzione continuano a percolare veleni in acqua e, se non si chiudono, il resto del lavoro fatto rischia di essere vanificato. Ci sono i progetti, elaborati dal Consorzio Venezia Nuova, mancano i soldi.

Nella firma del Patto per Venezia tra Brugnaro e l'ex premier Matteo Renzi erano stati finanziati 72 milioni ed era

stato messo sul tavolo anche l'impegno a trovare gli altri 178. Ma parte di quei 72 milioni che erano da trasferire alla Regione Veneto non si trova e non si sa dove sia. Un mistero che sta cercando di dipanare la commissione Ecomafie, che un paio di settimane fa ha effettuato sopralluoghi e audizioni a Venezia e Marghera: «Sono soldi messi a disposizione del governo di centrosinistra e non si sa che fine abbiano fatto - spiega il senatore veneziano Pd Andrea Ferrazzi - la questione va assolutamente risolta in tempi brevi perché se non si chiudono i marginamenti, l'inquinamento continua. Continueremo a indagare, con altre audizioni», annuncia.

Rispondendo ad una interrogazione dell'altro deputato dem Nicola Pellicani, a gennaio il sottosegretario Salvatore Micillo aveva chiarito che erano disponibili i 72 del governo Renzi più altri 22,9 derivati dagli accordi con le aziende ritenute responsabili dell'inquinamento e che alla Regione erano stati girati 33,5 milioni. Proprio l'altro ieri, l'assessore regionale allo Sviluppo Economico Roberto Marcato ha comunicato che la giunta ha assegnato 9,5 milioni per i lavori dei marginamenti intorno ai terreni Alcoa ed Enel. «La Regione si è presa un impegno e lo sta portando avanti per far rinascere l'area di Porto Marghera - ha spiegato Marcato - Ma, affinché si possa agire e completare il tutto, è necessario che il Ministero dell'Ambiente stanzi quanto promesso». E quando torneranno i conti dei 72 milioni, bisognerà trovare gli altri 178 che ancora mancano all'appello, nota Pellicani.

Monica Zicchiero

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

- A fine 2017 il sindaco Luigi Brugnaro e il premier Matteo Renzi avevano firmato il Patto per Venezia

- L'accordo prevedeva subito 72 milioni per i marginamenti di Marghera e l'impegno a trovare anche gli altri 178



Bonifiche

A Marghera si è deciso di creare una «muraglia» per evitare che gli inquinanti vadano in laguna



Infrastrutture Il primo ministro su Facebook esulta per le opere sbloccate ma il M5s resta contrario all'alta velocità

Pedemontana, sciolto l'ultimo nodo

Passa al Cipe la delibera chiave di Montecchio. Il premier Conte: «Così accelera pure la Tav»

«Al Cipe siamo riusciti a sbloccare diverse opere fondamentali per lo sviluppo del Paese, Abbiamo trovato una soluzione anche per accelerare i lavori dell'Alta Velocità Verona-Vicenza». Con queste parole il premier Giuseppe Conte ha salutato ieri l'approvazione della delibera che risolve il «nodo di Montecchio», consentendo alla A4 di realizzare il casello su cui si innesterà la Pedemontana. a pagina 2

Pedemontana, sciolto l'ultimo nodo

Ok del Cipe al casello di Montecchio, l'A4 farà i lavori di Rfi. E il premier Conte spinge la Tav: «Acceleriamo»



Giuseppe Conte Abbiamo trovato una soluzione per la Tav Verona-Vicenza

VENEZIA Mentre Matteo Salvini e Luigi Di Maio continuano a litigare (il primo dal Papeete di Milano Marittima attacca tutti: giornalisti, rom, migranti; il secondo lo bacchetta: «Le sparate fuori dalle righe non fanno bene al Paese»), il premier Giuseppe Conte prova faticosamente a riportare l'attenzione sull'azione di governo, stemperando le voci sulla crisi e le proteste di quanti ritengono ormai al capolinea l'esperienza di questo esecutivo. E lo fa, tra le altre cose, sottolineando l'importanza della Tav veneta e la necessità di procedere spediti con il suo completamento.

«Oggi nella riunione del Cipe siamo riusciti a sbloccare diverse opere fondamentali per lo sviluppo del Paese - ha scritto ieri Conte sul suo profilo Facebook -, liberando 28 miliardi di euro per nuovi investimenti infrastrutturali e soprattutto per la manutenzione delle nostre strade e ferrovie, con grande attenzione al Sud. Stiamo facendo il massimo per accelerare l'avvio di quanti più cantieri possibili. Abbiamo trovato una soluzione anche per accelerare i lavori dell'Alta Velocità Verona-Vicenza. Si tratta di opere che si

aggiungono alle tante altre sbloccate in questi giorni, da Nord a Sud. A breve firmerò, come previsto dal decreto "Sblocca-cantieri", i primi decreti per la nomina dei commissari straordinari delle grandi opere infrastrutturali che si trovano tuttora in una fase di stallo».

In particolare, ieri il Cipe ha approvato la delibera che scioglie il cosiddetto «nodo di Montecchio», ossia la complicata intersezione tra l'autostrada A4, la Pedemontana e la Tav, alle porte di Vicenza. In una sua precedente deliberazione del 2017 il Cipe aveva previsto l'obbligo per Rfi (che deve costruire la Tav) e la A4 (che deve costruire il casello di Montecchio, su cui si innesterà la Pedemontana) di stipulare una convenzione, così che i due interventi fossero coordinati, si evitassero intralci e non si finisse per spendere più del dovuto. Ma mentre sul piano autostradale i lavori sono ormai a buon punto (è la stessa Sis, che sta costruendo la Pedemontana, a sollecitare la A4 affinché realizzi il casello, così da poter completare il tracciato della nuova superstrada), sul piano ferroviario siamo ancora fermi a Treviglio, nel Bresciano, sicché la soluzione inizialmente prevista dal Cipe, per dirla con le parole della Struttura di progetto, «non è più attuabile» a causa del «forte disallineamento temporale» tra i due cantieri. Lo stallo rischiava di compromettere l'innesto della Pedemontana sulla A4, innesto senza il quale la superstrada perde molto

del suo appeal, specie per le imprese, e così il Cipe è intervenuto, rimodellando le prescrizioni iniziali. La soluzione trovata è questa: A4 potrà procedere con la costruzione del casello, facendosi carico delle opere stradali (la ditta è già stata individuata) e pure delle opere che avrebbe dovuto realizzare Rfi, che ovviamente dovrà coprire il relativo finanziamento. Entro 60 giorni si esprimerà la Corte dei Conti per rendere esecutiva la decisione presa dal Cipe. «La Regione - fa sapere la Struttura di progetto - vigila sui tempi di realizzazione e ha già chiesto di essere informata dei cronoprogrammi e del monitoraggio sugli stessi».

Soddisfatto il ministro per gli Affari regionali, Erika Stefani: «Dal Cipe ancora buone notizie per il Veneto e in particolare per la provincia di Vicenza: è stata approvata la delibera che svincola i progetti per far sì che i lavori del nuovo casello di Montecchio possano partire e quindi e venga eliminato il gap temporale tra la realizzazione del casello e l'apertura della Pedemontana. Un lavoro di squadra a tutti i livelli istituzionali della Lega per dare ai cittadini una ri-



sposta quanto più celere possibile».

Va ricordato che la scorsa settimana il Cipe aveva già deliberato decisioni importanti per il Veneto, con finanziamenti complessivi per oltre un miliardo, dalla terza corsia dell'autostrada Venezia-Trieste ai 100 milioni destinati a sostenere lo sforzo combinato di Cortina per organizzare i Mondiali di sci (2021) e le Olimpiadi invernali (2026), dai 130 milioni di euro per completare l'elettrificazione della linea ferroviaria che sale dal Trevigiano a Belluno ai 320 milioni per le strutture sanitarie, passando, infine, per i 30 milioni destinati alle opere contro il dissesto idrogeologico.

Ma. Bo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● A Montecchio, nel Vicentino, si intersecano tre diverse infrastrutture: la A4 Milano-Venezia, la Pedemontana e la Tav

● Il Cipe aveva chiesto a Rfi e alla A4 di accordarsi per la realizzazione del nuovo casello dell'autostrada, evitando conflitti con il tracciato della Tav

● La Tav, però, procede a rilento mentre la A4 ha l'urgenza di procedere con la costruzione del nuovo casello, perché lì si innesterà la Pedemontana in via di completamento

● Il Cipe ha quindi acconsentito a modificare la decisione iniziale: si occuperà di tutto la A4, Rfi però dovrà pagare la sua parte

I tracciati

L'Ego - Hub



Il premier Giuseppe Conte

La decisione del Cipe

Ora la A4 potrà procedere con la realizzazione del casello di Montecchio, su cui si innesterà la Pedemontana. La concessionaria autostradale realizzerà anche i lavori che sarebbero toccati a Rfi (che pagherà comunque le spese), in vista della costruzione dell'Alta Velocità

TRA VENEZIA E TRIESTE

Aperto un nuovo tratto della terza corsia sulla A4 «Eliminato un imbuto»

a pagina 2

Tra Venezia e Trieste

Terza corsia sulla A4 aperto un altro tratto «Imbuto eliminato»

GONARS (UDINE) In anticipo di quasi un anno sul previsto, Autovie Venete ha aperto ieri un nuovo tratto della «terza corsia» della A4, il primo in Friuli Venezia Giulia: dal nodo di interconnessione A4-A23 di Palmanova fino a un chilometro e mezzo oltre l'area di servizio di Gonars, in direzione Venezia. «Abbiamo mantenuto la promessa sbloccando uno dei tratti più critici prima dell'esodo» ha detto il presidente di Autovie, Maurizio Castagna. Per il presidente della Regione Friuli Venezia Giulia e commissario straordinario per l'emergenza in A4, Massimiliano Fedriga «spesso si guarda con invidia ai cantieri all'estero dicendo che in Italia tutto procede con lentezza. In questo caso abbiamo l'esempio opposto». Il nuovo tratto a tre corsie è lungo circa tre chilometri e mezzo ed è uno dei punti più delicati e strategici dell'asse autostradale perché coinvolge il nodo di interconnessione fra A4 e A23 all'altezza di Palmanova dove si intersecano i flussi di traffico da e verso Venezia, Udine, Trieste e quelli diretti verso l'Austria e la Slovenia. Iniziati a ottobre 2017 i lavori sono stati impegnativi e complessi, fanno notare da

Autovie: oltre all'allargamento della carreggiata gli interventi hanno riguardato la demolizione e costruzione di tre cavalcavia, fra i quali quello sulla direttrice Trieste - Venezia, un manufatto imponente in acciaio e calcestruzzo composto da due campate, lungo 120 metri e la cui struttura in acciaio pesa 530 tonnellate.

«Abbiamo eliminato una prima "strettoia" che creava una sorta di imbuto ai transiti dei veicoli e dei mezzi pesanti» ha spiegato Castagna. Entro la fine del 2019, massimo entro i primi mesi del 2020, Autovie conta di aprire al traffico il tratto più impegnativo e trafficato dell'intera opera, quello dal ponte sul Tagliamento al nodo di Palmanova. Quindi sarà la volta del tratto tra Portogruaro e Alvisopoli, la cui conclusione dei lavori è prevista entro la fine del 2020

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ALLARME DEL SISTEMA CASA

Ecobonus e sismabonus «È un costo insostenibile»

Gli artigiani del Veneto scrivono ai parlamentari della regione, invitandoli a cambiare una legge che rischia di mettere in ginocchio le piccole aziende

«Prima di emanare una norma occorre valutare le ricadute sulle imprese minori»

BELLUNO. «Gli artigiani non ci stanno allo sconto diretto in fattura derivante dalle detrazioni fiscali degli incentivi dell'ecobonus e del sismabonus, perché per le nostre imprese è un costo insostenibile, per non dire capestro. L'articolo 10 deve essere rapidamente superato e la migliore soluzione a questo problema è l'abrogazione della norma». Lo dice Claudia Scarzanella, presidente di Confartigianato Belluno, che assieme agli altri presidenti delle Confartigianato del Veneto ha firmato la lettera inviata a tutti i parlamentari veneti per un loro interessamento in Parlamento al fine di risolvere il problema.

«La questione è presto detta – spiega Scarzanella – gli incentivi per la riqualificazione degli edifici sono un'ottima idea perché stimolano i cittadini a effettuarli e perché creano opportunità di rilancio per l'intero settore casa, da troppi anni in sofferenza. È invece il metodo della cessione delle detrazioni fiscali dai privati alle imprese che effettuano i lavori, a met-

tere fuori mercato i nostri piccoli imprenditori per la concorrenza da parte delle aziende più grandi. Va ribadito che la stessa Autorità garante della Concorrenza e del Mercato si è già espressa al riguardo, confermando la tesi della restrizione della concorrenza e il danno per le piccole e medie imprese».

La denuncia non è dunque di parte, ma è un vero intervento per la tutela delle aziende di minori dimensioni, che non possono sostenere il mancato guadagno di un lavoro, visto che le detrazioni oggetto della discussione possono arrivare fino all'85%. Per accogliere queste richieste, le piccole aziende dovrebbero avere una disponibilità di liquidità e di capienza impositiva che non è nelle loro possibilità, malgrado risultino congrue e quindi fiscalmente regolari nel rispetto dei parametri dei vecchi Studi di settore.

«Come piccoli imprenditori siamo basiti di fronte a una simile norma – prosegue la presidente Scarzanella – e ci chiediamo perché i nostri legislatori non si decidano ad applicare il cosiddetto Small Business Act, quella norma europea che indica ai singoli Stati membri di valutare, prima di emana-

re una legge, le ricadute sulle aziende di minore dimensione. Questo già basterebbe a risolvere il problema».

«Un simile comportamento porta soltanto ad appesantire il carico burocratico per le imprese, quando tutti i Governi continuano a prometterne l'alleggerimento – interviene il direttore di Confartigianato Belluno, Michele Basso – Se mai qualcuno se ne fosse dimenticato è opportuno ricordare che per il 95% il tessuto economico italiano è composto da micro e piccole imprese e che queste, sono dati pubblicati dalla CGIA di Mestre nei giorni scorsi, nel solo Nordest danno lavoro a 1 milione di persone, un numero doppio rispetto a quello delle grandi aziende. Mettere in crisi o dare slancio al comparto del "sistema casa", che principalmente fa riferimento alle piccole imprese: dall'edilizia al legno, dall'impiantistica all'arredo, fa ben la differenza – sottolinea Michele Basso – e di questo i nostri rappresentanti in Parlamento ne devono essere consci, di fronte anche a dati che evidenziano il settore delle costruzioni bellunese come quello che raggiunge la peggior performance di tutta la regione». —





Claudia Scarzanella, presidente di Confartigianato di Belluno

IL POST VAIA

Al via i lavori per la sicurezza di tutta la Val di Zoldo

De Pellegrin annuncia l'apertura di cantieri a Forno, Astragal e in Val Goima
«A Cordelle una barriera per evitare l'accumulo di detriti in caso di maltempo»

Fabrizio Ruffini

VAL DI ZOLDO. Si va verso l'apertura di diversi cantieri in Val di Zoldo per sistemare i tanti danni lasciati sul territorio da Vaia. Il buon lavoro di squadra fatto dagli enti dà i suoi frutti e, al di là di qualche inevitabile disagio per la mobilità, ai cittadini verrà presto restituito un territorio più sicuro e pronto ad assorbire eventuali futuri eventi climatici straordinari.

Le tante opere che si andranno a realizzare valgono diversi milioni di euro e toccheranno molte località del Comune: da Forno di Zoldo, in particolare su via San Francesco, ad Astragal, fino in val Goima e tante altre ancora. «Parliamo di 200 mila euro per Calchera, altri 140 mila per i due cantieri in via San Francesco, 100 mila ad Astragal, 200 mila a Cordelle e così via», spiega Camillo De Pellegrin, sindaco di Val di Zoldo, «senza dimenticare la pulizia dei corsi d'acqua che effettuerà il Genio civile. Sono opere a tutela della vita delle persone e per questo importantissime».

I Comuni hanno avuto la possibilità dalla Regione di rimodulare le richieste fatte a seguito dei danni, che si basava-

no essenzialmente sulle prime stime fatte dai tecnici dopo l'alluvione. «Abbiamo avuto conferma che le rimodulazioni fatte nel calcolo dei danni sono state accettate», continua De Pellegrin, «in particolare è stata posta grande attenzione alla situazione in val Goima e nella frazione di Cordelle».

«Da qualche giorno sono cominciati i lavori per liberare il punto dai detriti ancora presenti», continua De Pellegrin, «dopodiché si procederà con la costruzione di una barriera di contenimento e l'allargamento della presa. Infine si dovrà intervenire a monte, da dove il materiale si è staccato, per evitare di rivivere la stessa situazione».

Il lavoro in quel punto è urgente, perché è alto il rischio di ammasso repentino di materiale in caso di forti piogge, il che rischia di portare a situazioni simili a quella vissuta con Vaia, quando sulla strada c'erano oltre tre metri di detriti. «Probabilmente ci sarà qualche disagio per la viabilità, ma penso che saranno accettabili e che ai cittadini interessi di più vivere in sicurezza».

Per quanto riguarda le tempistiche necessarie per veder realizzati questo e gli altri lavo-

ri si parla di un completamente entro la fine dell'anno per le opere più urgenti, mentre per gli altri si andrà al 2020. I progetti, comunque, devono essere pronti entro settembre. «Tutti i lavori che stanno partendo sono frutto di un'ottima collaborazione tra Comune, tecnici, commissari e l'assessore regionale Bottacin, che si è speso molto per il territorio e ha dimostrato grande disponibilità», spiega De Pellegrin, «si sente la voglia di fare squadra; tutti gli enti incarnano la linea dell'assessore, che personalmente ringrazio per l'attenzione che sta dando alla nostra situazione».

C'è poi il letto dei corsi d'acqua della zona, in particolare del Maè, da monitorare: «Ci siamo già confrontati con il Genio civile e gli altri enti sull'urgenza di ripulire le briglie e gli alvei dei torrenti che al momento sono pieni di detriti», continua De Pellegrin, «l'aspetto positivo è che la Regione ha già chiesto se come Comune possiamo aver bisogno di questo materiale per livellare buche e fosse o ripristinare strade silvopastorali con del materiale fine. Nella difficoltà generale questo è un vantaggio per noi». —





In alto i lavori a Cordelle, sotto quelli in via San Francesco a Forno



Viabilità. Ieri l'inaugurazione del nodo Palmanova-Gonars



A4, terza corsia pronta un anno prima

LAVORI Il nuovo nodo della A4 Palmanova-Gonars inaugurato ieri.

Lanfrì a pagina 13

A4, terza corsia pronta un anno prima

►Inaugurato ieri il tratto tra il nodo di Palmanova e Gonars ►Il terzo lotto di 26 km con il tratto sul ponte sul Tagliamento in direzione Venezia, tra 60 giorni apre la direttrice opposta finirà 12 mesi in anticipo. Fedriga: «È un esempio di efficienza»

GRANDI OPERE

UDINE I disagi per l'utenza non è possibile eliminarli - del resto «realizzare la terza corsia senza chiudere l'autostrada è come ristrutturare casa vivendoci dentro» - ma contemporaneamente a Nordest si raggiungerà un obiettivo non comune: i lavori per l'ampliamento della terza corsia dell'A4, che stanno interessando l'arteria tra Friuli Venezia Giulia e Veneto, chiuderanno «con un anno di anticipo rispetto alla scadenza prevista». Così ieri il commissario per l'emergenza in A4 e presidente del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, ha fatto sintesi di un'impresa imponente, che interessa l'autostrada gestita da Autovie Venete, nel tratto da Quarto d'Altino a Villesse. Se il primo lotto dal casello di Quarto d'Altino a quello di San Donà è già realtà, è sul resto dei cantieri che ieri si è concentrata l'attenzione in occasione di una tappa strategica: l'apertura dei primi 3,5 chilometri della terza corsia in terra friulana. Pochi in sé, ma importantissimi per la complessità del tratto e per le criticità del traffico che supporta.

IL TAGLIO DEL NASTRO

Alle 7.30 hanno cominciato a correre camion e auto sul nuovo sedime che dal nodo di Palmanova, cioè dalla interconnessione fra A4 e A23 dove si intersecano i flussi di traffico da e verso Venezia, Udine, Trieste e quelli diretti verso l'Austria e la Slovenia, va fino a un chilometro e mezzo dopo la stazioni di servizio di Gonars in direzione Venezia. L'investimento per la realizzazione sui due sensi di marcia ne certifica la difficoltà realizzativa: 65 milioni 44mila euro. All'apertura del traffico verso Venezia farà seguito, in autunno, l'apertura verso Trieste. Il cantiere, su questo tratto, sarà così concluso entro la fine anno, sei mesi prima del previsto. Un'anticipazione che aumenterà sull'altro grande cantiere aperto in contemporanea, quello tra Gonars e Alvisopoli, di 26 chilometri. Un tratto tutt'altro che semplice, perché interessato, fra l'altro, dalla realizzazione di un nuovo ponte sul Tagliamento. Ebbene, ha confermato ieri Fedriga, questo cantiere finirà «con un anno di anticipo», entro la fine del 2019, al massimo inizio del 2020. I tempi contingentati poi per il sub lotto compreso tra i Comuni di Portogruaro, Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro,

un percorso di 8,8 chilometri, che comprende anche i lavori di realizzazione del canale di gronda Fosson-Loncon, nei Comuni di San Stino di Livenza e Annone Veneto.

IL NODO PORTOGRUARO

Qui, l'opera principale consisterà nel rifacimento del nodo di Portogruaro, interconnessione strategica tra A4 e A28. Il cantiere è aperto e la conclusione è prevista per fine 2020, al massimo primissimi mesi 2021. Infine, sono partite le fasi propedeutiche per aprire il cantiere di 1,3 chilometri tra il nodo di Palmanova e lo svincolo della città, con termine lavori per il giugno 2022. «È un successo di squadra», ha commentato il commissario, riferendosi al presidente di Autovie Venete Maurizio Castagna, all'assessore regionale alle Infrastrutture Graziano Pizzimenti, alle



imprese che hanno operato in Ati con capofila Cmb. «Spesso – ha aggiunto – si guarda con invidia ai cantieri all'estero dicendo che in Italia tutto procede con lentezza. In questo caso abbiamo l'esempio opposto. Un esempio di efficienza che ci consentirà di concludere un'opera milionaria in anticipo addirittura di un anno. Un successo di cui ogni cittadino del Friuli Venezia Giulia deve essere orgoglioso». Autovie Venete e la terza corsia dell'A4 sono però attesi a ulteriori traguardi. La società concessionaria e la Regione sono impegnate in un processo delicato e complesso per il prolungamento della concessione autostradale senza procedere a gara europea e nei giorni scorsi si è scritto un capitolo fondamentale di questa storia, che consentirà l'avvio operativo della nuova Newco in house, partecipata cioè interamente da capitale pubblico con la liquidazione degli attuali soci privati di Autovie per 120 milioni, «nei primi mesi del prossimo anno». Gli altri lotti saranno in continuità.

Antonella Lanfrit

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Conte: «Sblocchiamo la Tav a Vicenza» Ma l'ok Cipe riguarda la Pedemontana

SCIOLTO IL NODO DEL CASELLO A4 DI MONTECCHIO. L'ASSESSORE DE BERTI: «PER L'ALTA VELOCITÀ L'ATTESA CONTINUA» LA SEDUTA

VENEZIA L'argomento era stato inserito all'ordine del giorno con questo oggetto: «Modifica di una prescrizione della delibera Cipe n.84/2017 relativa al cronoprogramma Av/Ac (alta velocità/alta capacità Verona-Vicenza)». Tanto è bastato perché, al termine della seduta del Comitato interministeriale per la programmazione economica, ieri il premier Giuseppe Conte desse il trionfale annuncio su Facebook: «Abbiamo trovato una soluzione anche per accelerare i lavori dell'alta velocità Verona-Vicenza», cioè la tratta veneta della Tav, progetto che peraltro il Movimento 5 Stelle spera ancora di poter rivedere, anche se ormai a Brescia sono partite le procedure di esproprio. In realtà il via libera arrivato dal vertice di Palazzo Chigi agevola semmai la Pedemontana, sciogliendo il nodo del nuovo casello di Montecchio Maggiore.

LE PRESCRIZIONI

Al centro dell'equivoco è il fatto che il piano di Rete Ferroviaria Italiana interferisce con i lavori commissionati dalla concessionaria A4. La prescrizione Cipe del 2017 prevedeva l'obbligo di stipulare, prima dell'avvio dei due cantieri, una convenzione che disciplinasse la costruzione in contemporanea dei ma-

nufatti necessari a passare sotto l'autostrada, in modo da contenere i costi. «Questa soluzione non è più attuabile - ha spiegato però la struttura di progetto della Pedemontana - perché esiste un forte disallineamento temporale tra la realizzazione dell'opera autostradale (più avanzata) e quella ferroviaria», a lungo rallentata dalle tensioni sulla Tav. Per questo, su richiesta della Regione e con la mediazione del ministero dei Trasporti, il Comitato ha varato una nuova prescrizione, secondo cui i manufatti pagati da Rfi saranno realizzati da A4. Di conseguenza la concessionaria autostradale, che ha già individuato la ditta, potrà anticipare i tempi chiedendo al Mit di consegnare i lavori. «La Regione vigila sui tempi di realizzazione e ha già chiesto di essere informata dei cronoprogrammi e del monitoraggio», ha aggiunto Palazzo Balbi. «Ma tutto questo - ha sottolineato l'assessore Elisa De Berti - non ha niente a che fare con l'Alta Velocità, finanziata fino a Verona e solo in parte fino a Padova, per la quale siamo ancora in attesa che Rfi firmi il contratto con il consorzio Iricav Due».

IL MERITO

In tutto questo torna ad accendersi lo scontro interno al Governo. La leghista Erika Stefani, ministro per gli Affari Regionali, ha sottolineato il «lavoro di squadra a tutti i livelli istituzionali della Lega per dare ai cittadini una risposta quanto più celere possibile». Ma il pentastellato Danilo Toninelli, titolare delle Infrastrutture, ha polemizzato su Facebook contro gli alleati: «Stanno cercando di prendersi tutto il merito».

A.Pe.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PREMIER Giuseppe Conte (FACEBOOK)



CANTIERE I lavori della Superstrada Pedemontana Veneta



L'intervento

Frecciarossa, Alitalia, Tav: il Veneto sta rallentando

Francesco Antonich

Il Veneto sta rallentando: nell'era della velocità digitale il destino potrebbe essere una lenta inesorabile sconnessione. Prima la soppressione di un collegamento importante come la Frecciarossa del primo mattino, che consentiva al Nordest di essere a Roma in tre ore, con una giornata di lavoro piena, poi il taglio del volo Alitalia, il tutto su una rete ferroviaria con la TAV a singhiozzo, tra Venezia e Milano e Tra Venezia e Bologna. Per non parlare delle incognite sulle molte infrastrutture che dovrebbero definitivamente collegare in modo sicuro, rispettando l'ambiente e accelerando anche la velocità delle merci non solo nell'Italia del Nord, da Trieste - Tarvisio a Torino - Lione - Barcellona, ma pure il resto dello Stivale al resto d'Europa. La peggiore delle scelte è quella di non scegliere, rinviare. Se si toglie la Pedemontana, che comunque dovrebbe raccogliere a sua volta del traffico di merci e persone da collegare all'Europa, e i lavori della terza corsia della Venezia - Trieste, il resto del Veneto rimane ancora lento.

Questo è un territorio fatto di gente abituata a lavorare e ad arrangiarsi, ma sulla mobilità occorre fare squadra, a cominciare dalle decisioni e dal fare: imprese, comunità e istituzioni e Governo. Ancor prima di autonomia regionale qui si tratta di volontà e di strategia per dare a tutto il Paese una marcia in più. Collegare bene il Nordest al resto del Paese significa avvicinare anche il Sud, e non solo l'Est all'Ovest, ed essere credibili a livello di Unione europea che sul fronte delle infrastrutture, va detto per onestà, le risorse le ha sempre trovate anche per noi. Peccato che ad

avvantaggiarsene sono sempre i Paesi più rapidi, e nemmeno i più forti, visto che Slovenia ed Austria sono ben collegate alla Germania e questa alla Francia e all'Est Europa, con reti ferroviarie ad alta velocità e capacità per merci e persone: all'Italia i costi della lentezza e dei pedaggi per gli ecobonus e delle merci, più care. Collegamenti più veloci consentono anche di rendere più fluido il turismo, facilitare i contatti tra uomini d'affari, dare un bacino più ampio in termini di utenti, imprese ed eurocittadini, al sistema aeroportuale triveneto e ai porti dell'Alto Adriatico. Ne beneficerebbero non solo i poco meno di 7,2 milioni di abitanti del Nordest, pur sempre l'11,9% degli Italiani, ma tutto il Paese e, forse, potremmo anche chiedere qualche cosa di più ad un'Europa che ne trarrebbe a sua volta un utile.

Non c'è più tempo, ed ogni ulteriore incertezza confermerà ai cittadini ed al mondo la miopia nella programmazione di una politica delle infrastrutture, che rischia di isolare non solo tra loro le diverse specificità territoriali del Paese, ma la stessa intera Italia dall'Europa. Velocità degli spostamenti, sicurezza, un'offerta plurimodale completa - porto, aeroporto, interporti già di fatto intercontinentali - e vicinanza delle frontiere con paesi dinamici, sono assi nella manica unici, persino con un fisco, questo sì ancora... ad elevata capacità, per attrarre investimenti, gestire flussi turistici, attrarre e coinvolgere giovani intelligenze, italiane e straniere, in un tessuto economico dinamico e connesso proprio di un contemporaneo Territorio ad Alta Velocità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Guerrato, azione di responsabilità contro la vecchia proprietà

IL CASO

VENEZIA Guerrato, azione di responsabilità per la vecchia proprietà. Il tribunale di Rovigo a inizio di luglio ha nominato Lorenzo Stanghellini, professore dell'università di Firenze, come arbitro per espletare la causa contro Luciano Guerrato e la sua famiglia, azionisti ancora importanti dell'azienda di costruzioni di Rovigo. I commissari giudiziali e la nuova proprietà avrebbero analizzato diversi anni di attività arrivando a rilevare un danno potenziale per la Guerrato di 70 milioni. Sarebbero già in corso le notificazioni per le azioni di recupero a favore dell'azienda. Nei prossimi giorni è anche prevista un'assemblea straordinaria che potrebbe dare il La ad ulteriori iniziative.

IL SALVATAGGIO

La Guerrato spa, tra le più importanti realtà dell'impiantistica industriale e finanza di progetto, dopo l'avvio della

procedura di concordato nel luglio 2017, ha visto approvato a fine dicembre del 2018 il piano elaborato dal professor Stefano Ambrosini da parte dei creditori. La svolta è arrivata con l'arrivo in maggioranza nel luglio 2018 della società Xelia di Pescara - appartenente al gruppo industriale abruzzese Di Carlo di Casoli (Chieti) - che ha fornito le garanzie e la finanza necessaria per la ristrutturazione del debito della società rodigina. Amministratore unico di Xelia è l'imprenditore Isaia Di Carlo. Guerrato è presieduta da Antonio Schiro ed è stata gravata in passato da un forte passivo, intorno ai 140 milioni, superiore al fatturato, che si aggirerebbe sui 90 milioni. La famiglia Guerrato era finita invischiata nella "Tangentopoli delle Terme". L'accusa nel processo a Padova ha già formulato le proprie richieste di condanna, fra le quali quelle nei confronti di Luciano e Saverio Guerrato, padre e figlio, rispettivamente a 4 e 3 anni.

M.Cr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ROVIGO La sede della Guerrato



Il Cvn "promuove" il super-commissario

► Giuseppe Fiengo: «Con l'arrivo di Gaetano De Stefano finalmente avremo un interlocutore di riferimento»

► «Una figura di spicco che porta moralità e professionalità per concludere l'opera e garantire progettualità fino alla fine»

**«SIAMO SEMPRE STATI CONSIDERATI SOGGETTO PRIVATO IN REALTÀ' SIAMO TOTALMENTE DI NATURA PUBBLICA»
LE REAZIONI**

VENEZIA «Felicissimo della nomina, era ora. È il segnale che lo Stato vuole finire il Mose. E sono sicuro che finalmente troveremo un interlocutore che ci considererà come l'istituzione pubblica quale siamo. Perché di privato, qui, non è rimasto neanche uno spillo». Giuseppe Fiengo, uno dei commissari del Consorzio Venezia Nuova, è soddisfatto del profilo di Gaetano De Stefano, carabiniere e ingegnere, napoletano di origine e romano di adozione, che il Ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli con l'avvallo del Governatore del Veneto Luca Zaia ha indicato a Palazzo Chigi come neo commissario del Mose. Il decreto di nomina dovrebbe essere questione di ore, ormai.

L'IMMAGINE

«Siamo uomini dello Stato, ma il Consorzio è sempre stato "visto male" dalle banche, dal Provveditorato, dalla stessa Prefettura di Venezia. Ci sono molti

problemi da risolvere, dalla gestione dei finanziamenti alle imprese alla progettazione della parte finale del Mose, non ancora completata. Non conosco De Stefano, ma sono certo che dal suo curriculum, che parla di notevole esperienza proprio nell'ambito della progettazione e di un dottorato di ricerca in ingegneria delle strutture e del recupero edilizio e urbano, sarà una persona all'altezza del compito. E poi il fatto che sia un militare è già una garanzia» conclude Fiengo. I commissari furono scelti nel 2015 dall'allora presidente dell'Autorità anticorruzione Raffaele Cantone che ha da pochi giorni lasciato l'incarico. Nel frattempo il panorama è cambiato e i rapporti, soprattutto con il Provveditorato alle Opere pubbliche, si sono guastati.

IL PROVVEDITORATO

Se preferisce non commentare l'attuale provveditore Roberto Linetti, ventilato come candidato alla carica fino all'ultimo momento in virtù della sua esperienza e della sua imminente quiescenza, che gli avrebbe permesso di gestire il passaggio delle consegne con continuità, la sua recente e perentoria lettera trasmessa al ministero delle infrastrutture parla chiaro, a proposito del Consorzio, giudicato ormai una "scatola vuota" che

continua a chiedere fondi «non solo ignorando totalmente le osservazioni di questa amministrazione, ma anche insinuando una visione dei fatti che non rispecchia la realtà».

De Stefano, che non rilascia dichiarazioni prima della formalizzazione dell'incarico, sta attualmente lavorando a Chioggia per la valorizzazione del forte di San Felice, come coordinatore di una task force che si occupa della valorizzazione degli immobili non residenziali del Ministero della Difesa. Non si è mai occupato di Mose prima, ma a Venezia viene spesso. Il suo compito appare davvero arduo: dovrà dirimere la querelle tra Provveditorato (che da settembre avrà un nuovo referente) e Consorzio, ed entro tre mesi presentare al Ministero delle Infrastrutture un quadro ricognitivo del Mose e dei fabbisogni finanziari per la conclusione dei lavori. E anche per la gestione e la manutenzione dell'opera secondo la modalità individuata come più efficace. E qui si aprirà un mondo. Perché si giocherà una partita delicatissima dal punto di vista dei finanziamenti: dovrà essere individuata la struttura giuridica dell'ente che lo gestirà e quindi la natura dei trasferimenti per il suo funzionamento.

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Noti da anni i problemi alle cerniere»

L'ESPERTO

VENEZIA (r.v.) Il problema della manutenzione delle paratoie e della possibile corrosione delle cerniere del Mose era noto molti anni fa. Come pure quello dei sedimenti che si sarebbero depositati sul fondale e che avrebbero potuto ostacolare le operazioni di sollevamento.

A parlarne è il capitano Ermenegildo Massimo, che oggi ha 77 anni, titolare di un cantiere navale a Brondolo negli anni 80 e consulente di una delle ditte che lavorarono nella logistica del prototipo del Mose, la Pasqualetto.

«Già all'epoca, prima che il progetto fosse approvato, si sapeva che sarebbe stato difficile

farlo funzionare, allo stato progettuale - spiega Massimo - oggi mi chiedo: le paratoie sono in tutto 78 più due di riserva che fa 80. Ammettiamo che necessitino della manutenzione ogni due anni. Stando in acqua è inevitabile: se ci fossero dei materiali che non hanno bisogno di esser ripresi li utilizzerebbero tutti. E non ci si può permettere di trascurare la manutenzione di un impianto del genere. Ecco, a esser bravi e veloci tra lo smontaggio, le operazioni di sabbatura, riverniciatura, trasporto e rimontaggio almeno un mese all'una è necessario. Come si farà a garantire la manutenzione di 80 paratoie, sia pure a rotazione?»

Ma non è l'unico interrogativo che Massimo solleva.

«Era stata ipotizzata la rea-

lizzazione di una nave "aspirapolvere" per eliminare i sedimenti per il fondale. La gara è andata deserta e il progetto è stato accantonato. Quando ai progettisti dell'epoca, e parliamo degli anni 90, si chiesero come si sarebbe fatto risposero che sarebbe bastata una specie di enorme spingarda subacquea. E non se ne fece più nulla. Come non ebbi più risposta a proposito di un progetto che avevo presentato alternativo al Mose: sarebbe stato sufficiente, lungo la linea spartiacque, posizionare delle minibarriere di un metro di altezza, dal Lido a S. Giorgio in Alga e poi fino alla zona industriale per contenere l'acqua alta. Con una spesa sicuramente inferiore e una gestione molto più semplice».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



COMMISSARIO E SUPER-COMMISSARIO
 Dall'alto, Giuseppe Fiengo, commissario del Consorzio Venezia Nuova e Gaetano De Stefano, nuovo super-commissario del Mose

Jesolo

Zaia "battezza" la nuova attrazione di Caribe Bay

Il presidente regionale Luca Zaia ha inaugurato a Jesolo le nuove attrazioni di Caribe Bay e ha parlato dell'autostrada del mare.

Babbo a pagina XXI

Caribe Bay, parco ancora più ricco E Zaia rilancia l'autostrada del mare

► Il presidente al varo delle nuove attrazioni **«NON CI ABBIAMO RINUNCIATO» PARESCHI: «ABBIAMO ALTRI GRANDI PROGETTI»**

JESOLO

E' stato il presidente della Regione Luca Zaia, ieri pomeriggio, a tagliare il nastro di Roatan, la nuova e più lunga attrazione di Caribe Bay, il parco a tema acquatico premiato per undici volte come il migliore d'Italia ai Parksmania Awards. Ad essere inaugurata è stata un'imponente struttura lunga 350 metri che si snoda su un'area di 30.000 metri quadrati dove nulla è stato lasciato al caso. A partire dai gommoni in linea con la tematizzazione caraibica e piratesca che caratterizza il parco, tra centinaia di palme e 2.700 tonnellate di sabbia bianca. E se Caribe Bay, fino allo scorso anno Aqualandia, ha iniziato a pensare a livello mondiale, la presenza del Governatore, assieme al vice Gianluca Forcolin, al consigliere regionale Francesco Calzavara e al sindaco Valerio Zoggia, è servita a

ribadire come il parco sia ormai diventato un punto di riferimento per tutto il Veneto. «Faccio i miei complimenti alla famiglia Pareschi per il grande investimento e il grande potenziale, come attrazione a livello nazionale e internazionale - ha detto Zaia -. L'impresa arriva sempre prima delle istituzioni, in questo caso garantendo anche 200 posti di lavoro. Sotto la scritta Caribe Bay scriverei: solo i pessimisti non fanno fortuna».

Sullo sfondo i grandi temi del turismo. Su tutti la realizzazione dell'autostrada del mare, progetto che lo stesso Pareschi ritiene fondamentale per continuare a investire nel parco. «Confermo che stiamo lavorando - ha ribadito Zaia - è un progetto al quale non abbiamo rinunciato. Jesolo è una delle spiagge più famose al mondo e deve essere raggiungibile, cosa che oggi è più difficoltosa. Ricordiamo che il Veneto fa 70 milioni di presenze, 32 milio-

ni dei quali arrivano dalle spiagge del Veneto. Il turismo è la più grande industria con 18 miliardi di fatturato». Parole che hanno "illuminato" il patron del parco che per il futuro pensa ad un vulcano artificiale di 60 metri, un resort a 5 stelle e una Spa. «Più che la nuova inaugurazione - ha commentato Pareschi - vorrei sottolineare che quest'anno abbiamo fatto un grande salto di qualità. E' diventato un parco a tema acquatico a tutti gli effetti. Abbiamo grandi progetti: quest'anno abbiamo fatto il giro di boa, ora vogliamo riprendere con la navigazione, con altri grandi progetti. Quello che mi interessa, soprattutto come consigliere del Consorzio JesoloVenice, è fare sistema con tutte le spiagge del Veneto, perché abbiamo bisogno di fare fronte alle sfide del mercato internazionale. Come imprenditori siamo abituati ad alzare la testa ed a guardare un po' più in là». (g.bab)





NUOVE ATTRAZIONI Tre momenti dell'inaugurazione di ieri, con il presidente Zaia ospite d'onore



ROMA SBLOCCA L'INGHIPPO TAV

Via libera al cantiere
del casello di Alte

PAG 32



MONTECCHIO. Superato lo stallo legato ai tempi della Tav. Ora nuovo accordo Rfi-Autostrada

A4, arriva il sì da Roma Si sblocca il nuovo casello

Giunta ieri l'attesa decisione del Cipe: superate le prescrizioni del 2017
Ora il concessionario può chiedere al Ministero di consegnare i lavori

Antonella Fadda

Il Cipe scioglie il nodo di Montecchio e svincola il nuovo casello dalla Tav. Il comitato interministeriale della programmazione economica ha stabilito che il progetto del nuovo casello autostradale fra Montecchio e Montebello sarà slegato da quello dell'alta velocità Verona-Vicenza.

Il premier Giuseppe Conte lo annuncia nel suo profilo facebook scrivendo testualmente: «Abbiamo trovato una soluzione per accelerare i lavori dell'alta velocità Verona-Vicenza» che non si sa se sia un modo per dire che la Tav va avanti nonostante i grillini o una svista sul vero significato del documento approvato.

«Dal Cipe ancora buone notizie per il Veneto e in particolare per la provincia di Vicenza - dichiara invece il ministro Stefani -: approvata la delibera che svincola i progetti per far sì che i lavori del nuovo casello di Montecchio Maggiore possano partire e venga eliminato il gap temporale tra la realizzazione del casello e l'apertura della Superstrada Pedemontana Veneta. Un lavoro di squadra a tutti i livelli istituzionali della Lega per dare una risposta quanto più celere possibile».

Insomma il primo tassello della complicata questione è andato al suo posto dal momento che il Cipe ha dato al concessionario autostradale la possibilità di realizzare, in

contemporanea ai lavori del casello, anche il sottopasso autostradale. In pratica è stata superata la precedente prescrizione sempre del Cipe, risalente al 2017, che imponeva di stipulare, prima dell'avvio dei lavori della Tav e del nuovo svincolo di Montecchio, una convenzione tra Ferrovie, ministero dei Trasporti, Autostrada e Consorzio Iricav Due.

«Con questa decisione, la società che gestisce A4, visto che ha già individuato la ditta che eseguirà le opere, potrà anticipare i tempi chiedendo al Ministero dei trasporti di consegnare i lavori - fa sapere Struttura di progetto, l'ente regionale che si occupa della Superstrada Pedemontana Veneta -, almeno per la parte che non interessa la ferrovia, e nel frattempo si completerà l'iter amministrativo della modifica. Entro 60 giorni si esprimerà la Corte dei Conti per rendere esecutiva la decisione di oggi. Rfi e la Autostrada Brescia-Padova, infine, potranno sottoscrivere la convenzione che regola i loro rapporti, e consegnare le opere all'appaltatore».

Il passo di ieri sblocca lo stallo delle nuove opere di Montecchio, che potranno essere avviate subito nella parte che non interessa la ferrovia, dopo la firma della convenzione, potranno essere assegnate tutte. La Regione vigila sui tempi di realizzazione e ha chiesto di essere informata dei cronogrammi. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La reazione di Trapula

«ACCOLTE LE RICHIESTE»

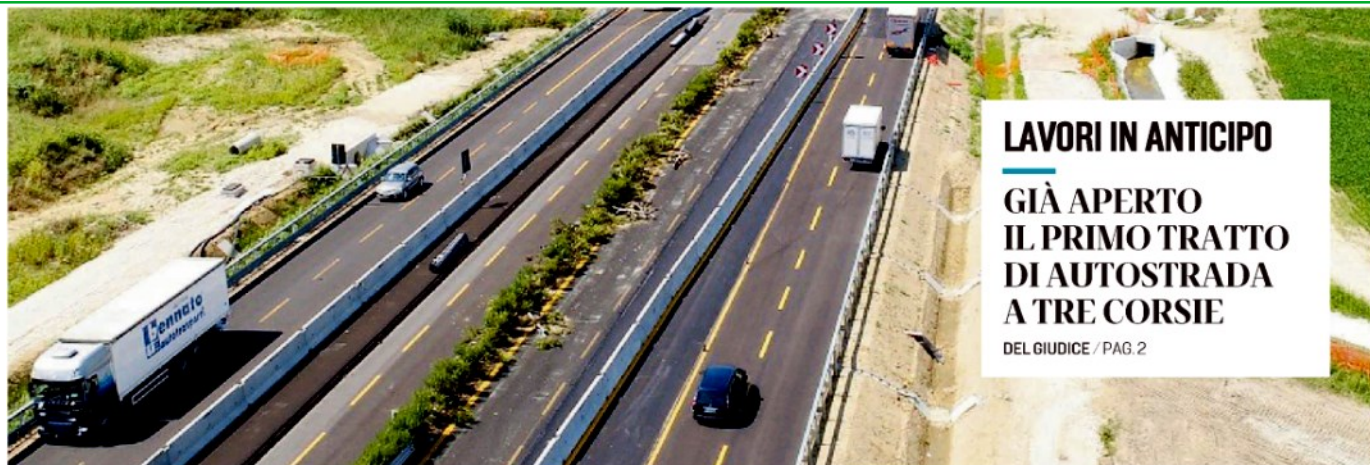
La notizia è arrivata in municipio, ieri con una telefonata del ministro Erika Stefani. «Abbiamo l'ufficialità - afferma il sindaco Trapula -. Come richiesto a gran voce da tutto l'Ovest Vicentino, i lavori del nuovo casello non saranno più subordinati a quelli dell'alta velocità e possono partire. È un passo in avanti e ora attendiamo la firma della convenzione

tra A4 Holding e RFI per l'avvio dei cantieri». Trapula auspica che i tempi siano velocizzati. «Convocheremo nuovamente Regione, Provincia, Comuni, categorie e sindacati per un confronto sui tempi di realizzazione dell'opera, perché per noi resta prioritario l'obiettivo che, per scongiurare il caos viabilistico in tutto l'Ovest, l'apertura della Spv coincida con l'apertura di un collegamento con l'A4». A.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il casello autostradale di Montecchio Maggiore



LAVORI IN ANTICIPO

GIÀ APERTO
IL PRIMO TRATTO
DI AUTOSTRADA
A TRE CORSIE

DEL GIUDICE / PAG. 2

A4 Palmanova-Gonars la terza corsia è realtà E in anticipo sui tempi

Aperto al traffico il tratto da 5 chilometri. Fedriga: «Qui le opere si fanno»
Castagna: «Evitato il rischio stop ai lavori». Chiesti 100 milioni a Bei e Cdp

Elena Del Giudice

UDINE. Il Friuli Venezia Giulia come e meglio dei Paesi Ue dove le opere «si fanno e in tempi brevi». Nel caso della terza corsia sulla A4, e del tratto che insiste sul nodo di Palmanova “inaugurato” ieri (valore dell’investimento 65,4 milioni), è stato realizzato in tempi record e prima del grande esodo estivo. Non solo: «il cantiere del terzo lotto si chiuderà la prossima primavera, con un anno di anticipo rispetto alla scadenza prevista». Così il presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, ieri nel corso della presentazione del nuovo tratto di A4 a tre corsie dal nodo di Palmanova fino a un chilometro e mezzo dopo l’area di servizio di Gonars in direzione Venezia, ora aperto al traffico veicolare, “bruciando”, come si suol dire, i tempi previsti dalla tabella di marcia dell’opera. In sostanza «un successo», è la chiosa di Fedriga, che ha rin-

graziato Autovie Venete, l’impresa costruttrice, la Cmb, i tecnici e i lavoratori, riconoscendo come sia stato «complesso» lavorare all’opera mantenendo aperta l’autostrada al traffico. «È come - l’esempio del governatore - ristrutturare casa continuando ad abitarci... complicato». L’area di cantiere, uno snodo particolarmente delicato visto che è il punto in cui si intersecano due autostrade, A4 e A23, e quindi sei direttrici, ha imposto un restringimento di carreggiate, limiti di velocità ridotti, ma non ha fatto segnalare un aumento dell’incidentalità. Ovviamente l’esistenza del cantiere, l’assenza della corsia di emergenza in alcuni tratti, impone tempi lunghi per la rimozione di veicoli e ripristino della circolazione, da qui i disagi per chi viaggia in autostrada. I lavori hanno impattato (e continueranno a farlo) anche sulla rete stradale extraurbana, che ha subito una notevole pressione. E non solo quella adiacente al cantiere del lotto aperto ie-

ri. Un lavoro che è proseguito insieme al percorso «che porterà la newco ad essere la titolare della concessione trentennale - ha ricordato Fedriga -, un percorso anche questo complicato e guidato da normative diverse, quella italiana e quella europea, che ci ha anche visti esposti al rischio di sospendere i cantieri. Ora invece stiamo pianificando il trasferimento delle linee di finanziamento da Autovie Venete alla nuova società. Confido che a marzo - ha concluso Fedriga - riusciremo finalmente ad essere operativi». «Oggi si apre un tratto fondamentale per la viabilità - ha dichiarato l’assessore alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti -, in vista degli imminenti esodi estivi perché il re-



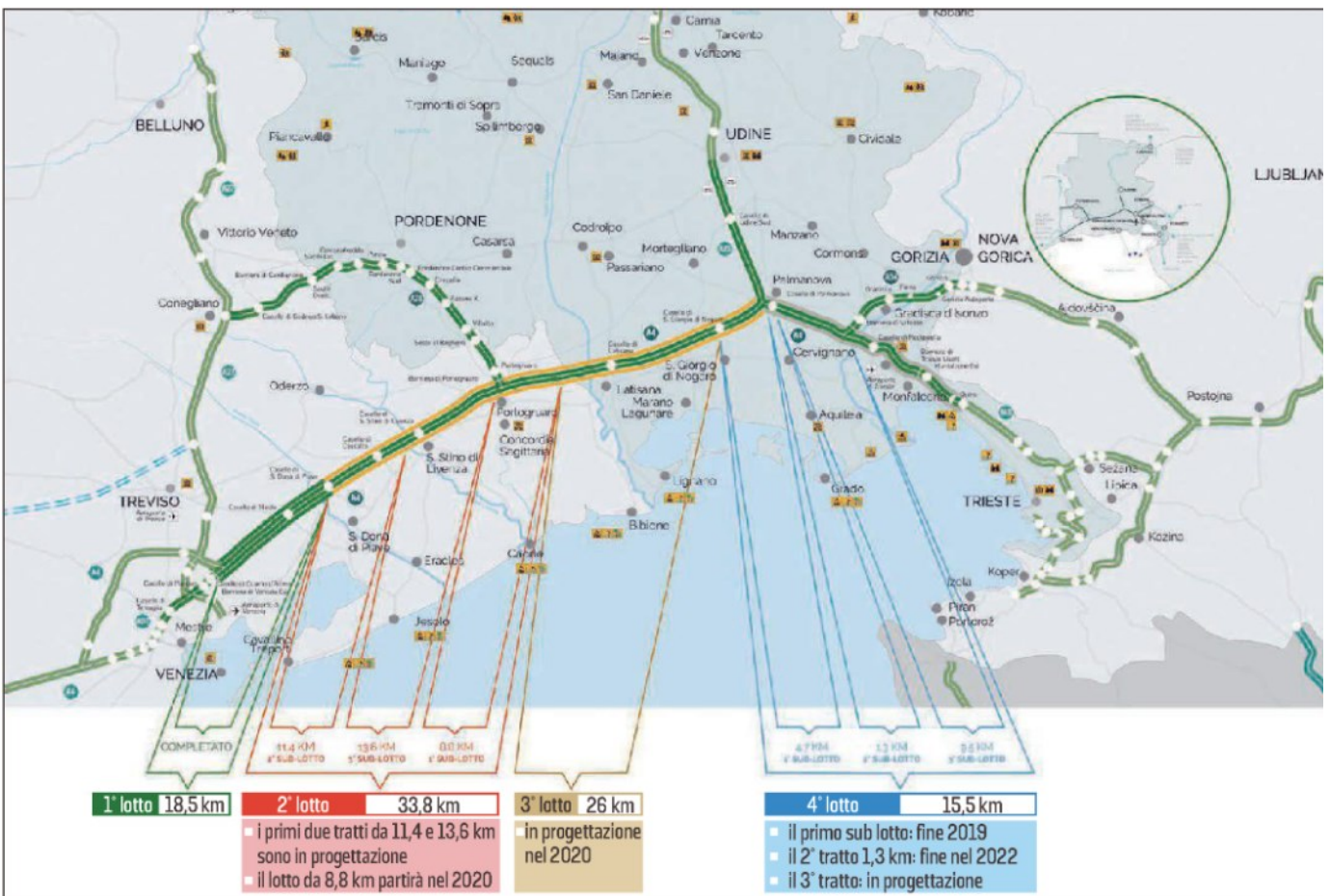
stringimento al nodo di Palmanova rappresentava un collo di bottiglia. Inoltre, la forte contrazione dei tempi di realizzazione dell'opera nella sua interezza rappresenta un dato molto rilevante per il Friuli Venezia Giulia, perché la terza corsia oltre a garantire maggiore sicurezza ai viaggiatori renderà anche più competitive le imprese del territorio».

Il prossimo traguardo sarà l'apertura della terza corsia nel tratto Gonars-nodo di Palmanova anche in direzione Trieste, previsto per l'autunno. Entro fine anno - con un semestre d'anticipo rispetto alle previsioni - verrà terminato tutto il primo sub lotto del quarto lotto, lungo complessivamente 4,7 chilometri. «Evitato il rischio di stop ai cantieri, entro la fine del 2019, massimo entro i primi mesi del 2020 - detta l'agenda il presidente di Autovie Venete, Maurizio Castagna - contiamo di aprire al traffico il tratto più impegnativo e trafficato dell'intera opera (dal ponte sul Tagliamento al nodo di Palmanova). Quindi sarà la volta del tratto tra Portogruaro e Alvisopoli, la cui conclusione dei lavori è prevista entro la fine del 2020 o al massimo nei primi mesi del 2021». Infine la newco Autostrade Alto Adriatico, che subentrerà ad Autovie, sta negoziando con la Bei e Cdp un incremento del finanziamento. Si tratta di 100 milioni aggiuntivi (ai 600 già concessi) per avere a disposizione tutte le risorse necessarie per completare il piano di investimenti della nuova concessione trentennale e subentrare ad Autovie.

Plaude al risultato la consigliera Pd Chiara Da Giau.—

 BY-NC-ND ALLI DIRITTI RISERVATI







Il tratto della terza corsia dell'A4 visto dall'alto. Nel grafico il tracciato interessato dai lavori con la suddivisione in lotti e l'indicazione dei tempi di realizzazione. Qui sotto i partecipanti alla conferenza stampa e, al tavolo dei relatori, da sinistra il sindaco di Gonnars Boemo, il governatore Fedriga, il presidente di Autovie Castagna e il vicepresidente di Cmb Davoli



JESOLO

Zaia inaugura Caribe Bay «Ora l'autostrada del mare»

Il presidente della giunta regionale a fianco di Pareschi loda l'investimento
«Garantire un accesso veloce a una delle spiagge più famose del mondo»

**Sulla Bolkenstein
«Facciamo controlli
su quelli che sfuggono
al Demanio statale»
Giovanni Cagnassi**

JESOLO. Caribe Bay inaugura in grande stile "Roatan", nuova attrazione del parco a tema acquatico più premiato in Italia e tra i primi in Europa e nel mondo. Una pomeriggio al parco con le autorità per questa struttura che l'Italia ci invidia grazie all'enorme potenziale e una spiaggia tra sabbia bianca, palme e onde che fa sognare di essere ai Caraibi.

Ora si inizia a capire perché il vecchio marchio "Aqualandia" è finito i soffitti per lasciare spazio a questo esotico Caribe Bay già entrato nelle corde di un pubblico che sta crescendo in queste giornate di caldo afoso che ancor più ci avvicina al clima e le atmosfere dei tropici. Il presidente del Veneto Luca Zaia ha affiancato il proprietario Luciano Pareschi e la sua famiglia, la moglie e il figlio, in questa giornata tra spiagge caraibiche lambite da onde artificiali e scivoli enormi con gli ospiti in coda per gettarsi nel vuoto e poi in enormi piscine impregiate da giocolieri e figuranti.

Roatan, ultima attrazione da poco terminata, è un avventuroso percorso da affrontare attorno al parco su dei gommoni speciali, scoprendo una foresta tropicale con statue e sculture impressionanti che punteggiano l'avventura acquatica.

Raggiante, Luciano Pareschi continua a investire ogni anno. Adesso sta anche pensando a 6 villaggi, 240 appartamenti, un albergo a 5 stel-

le. E la proposta a Flavio Briatore di realizzare qui, al posto della discoteca Vanilla club, un Billionaire al lido di Jesolo. E presto arriverà tra le attrazioni del parco anche un vulcano di 80 metri con nuove meravigliose visioni e giochi. Ieri Caribe Bay era piena di ospiti e Pareschi ha rilanciato l'importanza della sinergia tra le sette spiagge del litorale veneto che devono fare sistema.

«I miei complimenti per il grande investimento e il grande potenziale a livello internazionale che ha il parco», ha detto Luca Zaia, attorniato dai tanti ospiti, tra cui il suo vice, Gianluca Forcolin, il consigliere regionale Francesco Calzavara, quindi il sindaco Valerio Zoggia e i rappresentanti delle categorie e delle forze dell'ordine, «l'impresa arriva prima delle istituzioni e uno dei primi fronti sui quali lavoriamo adesso è l'autostrada del mare per i collegamenti con Jesolo. Il progetto non è abbandonato, abbiamo avuto un arresto che non dipende dalla Regione, ma dalle note vicende di cronaca. Una delle spiagge più famose deve essere raggiungibile velocemente».

«Il turismo in Veneto», ha concluso Zaia, «ha 70 milioni di presenze e 18 miliardi di fatturato, con 32 milioni di presenze solo sulle spiagge venete. Quanto alla Bolkenstein, il Demanio è un problema quando non c'è un privato che lo segua. Da noi è un valore, per altri è un problema. Vadano a rompere le pale a quelli». —

BY NCD AL QUNI DIRITTI RISERVATI



Luciano Pareschi e Luca Zaia al Caribe Bay

FOTO TOMMASELLA



PEDEMONTANA, SBLOCCATO IL CASELLO DI MONTECCHIO

APAG.12

DOPO L'APPELLO DELLA REGIONE E L'INTERVENTO DI TONINELLI

Pedemontana, mossa del Cipe Sbloccato il casello Montecchio

Superato il vincolo di "contemporaneità" dei lavori in autostrada e nell'Alta velocità Rfi

TREVISO. Il Cipe interviene sul versante della Pedemontana Veneta e sblocca lo stallo nella costruzione del nuovo casello di Montecchio, le cui opere potranno essere avviate immediatamente nella parte che non riguarda l'Alta velocità ferroviaria – superando il vincolo di "contemporaneità" nei lavori che rischiava di frenare l'attività dei cantieri – e appaltate nella quota restante dopo la firma della convenzione. Il provvedimento, sollecitato dal governatore Luca Zaia e dai sindaci vicentini, è stato agevolato dall'impegno del ministro dei trasporti Danilo Toninelli. «La Regione», fa sapere la Struttura di Progetto che supervisiona la costruzione dell'autostrada Treviso-Vicenza «vigila sui tempi di realizzazione e ha chiesto di essere informata dei cronoprogrammi e il monitoraggio sugli stessi».

Nel dettaglio, il Cipe ha modificato la precedente deliberazione del 2017 riguardante la linea Tav Verona-Bivio di Vicenza che interferisce con i lavori del nuovo casello di Montecchio. La prima prescrizione prevedeva l'obbligo di stipulare, prima dell'avvio della nuova tratta Alta velocità e di quelli del nuovo casello, una convenzione per regolamentare la realizzazione in contempo-

anea dei lavori dei manufatti di sottoattraversamento dell'A4 per non comportare maggiori oneri dell'opera pubblica. «Questa soluzione non è più attuabile perché esiste un forte disallineamento temporale tra la realizzazione dell'opera autostradale, più avanzata, e quella ferroviaria», informa una nota «La nuova prescrizione prevede che, al fine di garantire la realizzazione coordinata e integrata dei due progetti a vantaggio dell'utenza e del territorio, i manufatti di Rfi saranno realizzati dal concessionario di A4, seppure sempre a carico delle Ferrovie».

«Con questa decisione», conclude la Struttura di Progetto «la società che gestisce A4 potrà anticipare i tempi chiedendo al ministero di consegnare i lavori, almeno per la parte che non interessa la ferrovia, e nel frattempo si completerà l'iter della suddetta modifica: entro 60 giorni si esprimerà la Corte dei Conti per rendere esecutiva la decisione di oggi. Infine Rfi e l'autostrada Brescia-Padova potranno sottoscrivere la convenzione che regola i loro rapporti, e quindi consegnare definitivamente tutte le opere all'appaltatore». —



Avviato a soluzione lo stallo che bloccava il casello di Montecchio



Gli operai del Nord tra Lega e Cgil

*Viaggio nei cantieri dove vota a destra
anche chi ha la tessera del sindacato
"È una politica che parla come noi"*

di **Gad Lerner** • alle pagine 8 e 9

IL REPORTAGE

Tra Lega e Cgil gli operai del Nord

**Nei cantieri bresciani
"Il sindacato serve
a non farci fregare,
ma Salvini e Meloni ci
promettono sicurezza
e noi scegliamo loro"**

**Il senegalese Niane
guida gli edili: "I miei
iscritti votano
per il governo, ma poi
scioperano contro
i suoi provvedimenti"**

**Tessera a sinistra
e voto a destra?
Valter Aglioni,
operaio di Calcio
"Come le due mogli
per i musulmani"**

di **Gad Lerner**

ROVATO (BRESCIA) – Landini? Il suo sindacato ce lo teniamo stretto, altrimenti non sappiamo a chi rivolgerci in caso di bisogno. Salvini? Ci ha convinti perché è l'unico politico che parla come noi, degli altri non si capisce niente.

Per indagare lo sdoppiamento di personalità dei numerosi operai iscritti alla Cgil che nella cabina elettorale si trasformano in leghisti, sono andato in giro per cantieri edili nella bassa bresciana, zona industriale a ridosso delle colline della

Franciacorta; paesi come Rovato, Coccaglio, Adro dove il Carroccio la fa da padrone. Ad accompagnarmi è un uomo a suo modo imponente che ricopre l'incarico di segretario generale della Fillea Cgil (3800 iscritti). Si chiama Ibrahima Niane, ha 48 anni, è diventato cittadino italiano dopo l'emigrazione dal Senegal quand'era ragazzo; ora ha sette figli e li ha mandati tutti a studiare in collegio a Dakar, la sua città natale. Un sindacalista negher, insomma, che ha imparato a sorridere quando racconta dei guardiani che lo scambiano per venditore ambu-

lante e cercano di mandarlo via; oppure delle volte che trovandosi lui da solo in sede entra un lavoratore, lo squadra e gli chiede: «C'è nessuno?». Senza contare gli impresari al-



lergici al sindacato che per mettere in imbarazzo i loro dipendenti, li provocano: «Sul serio vuoi farti assistere da un immigrato?».

Pian piano ci si abitua. Più del colore della pelle contano la capacità negoziale al tavolo delle trattative e la competenza tecnica dimostrata nei calcoli previdenziali. Ma capita lo stesso che i tesserati italiani non riescano a trattenersi, neanche con lui: «Basta africani, Ibra, lo vedi che sono troppi, delinquono e non sono capaci». Segue sempre lo stesso dialogo: «Con me, allora, come la metti? Vorresti rispedirmi in Senegal?». «Ma dai Ibra, cosa c'entri tu. Tu sei bravo. E poi tu sei la Cgil».

Manco a farlo apposta, siamo capitati in una delle giornate più calde dell'anno, 37 gradi all'ombra, una temperatura che raddoppia la fatica fisica del lavoro in edilizia, anche perché di ombra ce n'è poca o niente. Al cantiere di ampliamento della Casa di Riposo di Rovato una dozzina di muratori si aggirano seminudi, ogni tanto vanno a spruzzarsi la testa alla pompa. Provo a chiederglielo: come si fa a tenere il piede in due staffe, al tempo stesso con la Cgil che è un sindacato di sinistra e con la Lega che è un partito di destra? Il più lesto a rispondermi è un piccoletto che ne approfitta per togliersi un momento il casco e detergersi la fronte: «Semplice, è come avere due mogli! Non siamo musulmani, ma almeno questa libertà ce la prendiamo». Si chiama Valter Aglioni, vive a Calcio, nella bergamasca. Sul suo profilo Facebook condivide l'immagine del Capitano con armatura medievale: «Lui non molla... quanti lo appoggiate per la questione Porti Chiusi? Se lo toccate scateniamo l'inferno, #Salvini-NonMollare». Faccio notare che la Cgil pensa il contrario, porti aperti e diritti uguali per tutti. Lui che è della Cgil vorrebbe per caso il "Prima gli italiani" anche in cantiere? «Ma va là, sul lavoro se devo mandare in culo chi fa il furbo non mi importa se straniero o italiano, anche se quasi sempre son peggio gli stranieri». Poi guarda Ibrahim: «Quanto al sindacato, sempre meglio che ci sia. Loro sanno guardare le leggi, servono a non lasciarci fregare troppo».

Insieme a Valter Aglioni lavora un altro bergamasco che non si fa incantare neanche da Salvini. Ha 36 anni, Angelo Pinetti, ma in vita sua ha votato una volta sola, quando ne aveva 18: «Quello parla bene contro i delinquenti, ma mi dica lei dopo cosa cambia se vincono la Lega, i Cinque Stelle o il Pd? Se lo ricorda quando Salvini è andato a Zingonia

a fare quel cinema sulla ruspa per demolire le Torri abitate dagli spacciatori? Sa com'è finita? Gli spacciatori si sono spostati a vendere la loro roba a duecento metri più in là, e uno di loro l'altro giorno ha pure stuprato una commessa».

Il sindacalista Ibrahim vince facile quando estrae i ferri del suo mestiere, per dimostrare che Salvini non fa gli interessi degli operai: «A voi altri lavoratori leghisti per caso vi piace la flat tax? A te che guadagni 27 mila euro l'anno il fisco trattiene il 23%; spiegatemi perché l'imprendario dovrebbe pagare solo il 15%. C'è qualcosa che non torna». Gli danno tutti ragione. Poi attacca sul nuovo decreto sblocca cantieri che Ibrahim chiama «sblocca porcate»: facilita le gare al massimo ribasso, ostacola le verifiche di congruità sui capitolati d'appalto, facilita i subappalti, comprime le retribuzioni, meno sicurezza, meno trasparenza, meno qualità... Facile dare ragione alla Cgil quando denuncia il sottobosco di illegalità ramificate nell'industria delle costruzioni. Ma appena torni a sfiorare la politica il tema che predomina è sempre quello: i criminali lasciati a spasso, i negher per le strade dei paesi.

A dar ragione a Ibrahim arriva il capocantiere in persona, Marino Testa, geometra diplomato alle serali, innamorato del suo lavoro, fiero delle tecniche di costruzione a secco in cui si è specializzata la sua ditta, la Vanoncini di Mapello: «Qui lo dico e qui lo nego, ma se un edile in regola fra tutto costa 24 euro l'ora, a me non torna che un'azienda seria possa ribassarli fino a 16. Questi sono i furbi che rischiano di mandarci tutti in malora. Ho 51 anni e sono in cantiere da quando ne avevo 15, mai come oggi se ne vedono di tutti i colori». Testa ha la tessera della Uil, la moglie insegnante è iscritta alla Cgil che l'ha aiutata a uscire dal precariato, racconta pure le vessazioni subite dalla figlia sottopagata con i contratti a termine della grande distribuzione. Un capocantiere di sinistra? Macché: «Sono vent'anni che voto la Lega, anche se sulle questioni del lavoro protegge i furbi. Perché? Dico la verità, Salvini esagera a prendersela con quei poveretti sui barconi, anche mio nonno era emigrante...». Lo interrompono: «Ma tuo nonno poi andava a lavorare!». Continua: «Il fatto è che in tutto questo gran chiacchierare della politica la Lega almeno si avvicina ai discorsi che facciamo al bar la sera. Con gli stranieri in cantiere ci lavoro bene; i romeni si sono specializzati, gli arabi e i neri imparano. Se li ve-

de qui a faticare sotto il sole e sotto la pioggia vuol dire che sono onesti. Quelli loschi, vestiti bene e col macchinone li riconosci subito, stanno tutto il giorno al bar». Insomma, non sono razzista ma... meglio la Lega.

Naturalmente i cantieri in cui ci lasciano entrare, presentati dal funzionario Cgil di zona Carmine Cialdella, sono quelli in regola. Dove gli edili quasi sempre scelgono il forfait da 10 euro netti l'ora che, dichiarandone 200, fanno un incasso mensile da duemila euro. Al massimo qualche trucco contabile sulle ore di straordinario che abbondano. Ma lì fuori, in giro per Rovato c'è di tutto, perché l'area bresciana non è certo immune dal caporalato nordista dei reclutamenti, camuffato nelle false cooperative della 'ndrangheta e dei kosovari: sempre nei soliti bar, dove è facile trovare gli irregolari disposti a fare lo stesso lavoro per la metà, col trucco del finto part-time.

Alla frazione Sant'Andrea di Rovato stanno costruendo un nuovo grande capannone. Vengono giù ogni mattina da Casazza, paese bergamasco sul lago di Endine. Di notte ostruiscono l'ingresso coi blocchi di cemento e il muletto, per scongiurare i furti di ferro e gasolio dei soliti nomadi. Anche qui la Cgil ha i suoi tesserati, fra i quali mi tocca scoprire che va forte il partito di Giorgia Meloni, più ancora della Lega. A rivelarmelo è Emanuele Tolotti, che pure aveva esordito con un elogio del sindacato: «Serve, serve. Me ne sono accorto quattro anni fa, quando mi hanno chiuso la ditta. Gli avvocati costano un occhio dalla testa, per fortuna c'era la Cgil. Un bel sostegno. E poi ti seguono la dichiarazione dei redditi». Ma allora con la Meloni come la mette? Non le importa che sia erede convinta della destra fascista? Tolotti è un mite, prova a spiegarsi: «Per assurdo, sarei tutto meno che di destra. Al mio paese è arrivato un nuovo medico che dicono bravo, ho deciso di iscrivermi da lui anche se è egiziano. Che problema c'è? Ma da quello che vedo alla tele, la Meloni mi sembra forte, colta, seria. Prima li avevo votati un po' tutti. Ho provato Silvio, pensando che uno già ricco mica ruberà. Dopo mi piaceva il Bersani, ma ha visto che disastro ha combinato? Allora meglio una donna forte, intelligente, che dice che i deboli non si toccano e ha più polso per tutte le cose che non vanno, contro il disordine che c'è in giro». Sempre lì si va a parare, alla sicurezza. Tolotti ha 43 anni e fa il muratore da

quando ne aveva 14, ma per colpa degli impresari gli mancano un bel po' di anni di contribuzione previdenziale. Subito interviene Ibrahima: «Allora lo vedi che per quelli come te la quota 100 è una fregatura irraggiungibile? Portaci le tue buste paga, facciamo i conteggi e vediamo cosa si può recuperare». A questo serve il sindacato, anche per chi vota Fratelli d'Italia o Lega. Tolotti, ringrazia e accetta.

Dalle fondamenta che oggi somigliano a un cratere infuocato salta fuori un ragazzo di appena vent'anni, Omar Carrara, neodiplomato alla Scuola Edile di Bergamo: «Ho scelto la Meloni ma potevo votare anche Salvini. Non tanto per gli immigrati, è che lo vedo come figura adatta per i giovani. Uno che può salvare la politica italiana, anzi, il popolo italiano». Ma allora perché hai preso la tessera della Cgil? «Dormo più tranquillo».

Salutiamo il vecchio della compagnia, Andrea Amedeo Aceti, 66 anni, nonno di cinque nipoti, un occhio semichiuso e tanta fatica addosso. Cosa ci fa ancora nel cantiere una persona visibilmente logora come lui? «Cosa vuole, ho solo 35 anni di contributi, me ne mancano troppi. Ora conto i mesi che mi separano da una pensione di 900 euro. Per fortuna c'è

anche quella di mia moglie. Del resto ho sempre lavorato da quando avevo 13 anni». Anche a lei piacciono i nuovi portavoce politici del popolo italiano? Scuote la testa: «Perché, quelli di prima cosa avevano fatto per noi? Ormai alla mia età non interessa più niente, solo che provino a fare un po' di ordine». Aceti si fa fotografare volentieri mentre stringe la mano al sindacalista arrivato dall'Africa. Ne ha viste tante, ora è arrivata pure la Cgil rossa e nera. Siamo muratori, uomini di mondo.

Dieci giorni fa è comparsa una grande scritta murale sulla casa di un impiegato dell'anagrafe di Rovato, la vedo appena uscito dal cantiere: «Salvini ladro schifoso e fascista a morte». Opera di uno sconsiderato, al quale su Facebook il ministro come al solito invia «sorrisi e tanti bacioni». Pare che per cancellarla con una sabbiatura ci vorrebbero cinquemila euro. Gli edili qui hanno altro da fare, per ora la lasciano lì. Tanto è da vent'anni che in Lombardia e in Veneto, nel voto degli operai la destra ha sorpassato la sinistra.

Chiedo a Niane che linea si è data la Cgil quando tra i suoi iscritti avanzano richieste incompatibili con gli ideali sociali e anti-razzisti del sindacato fondato da

Giuseppe Di Vittorio. «Sono davvero tanti quelli che votano Lega e Cinque Stelle ma poi scioperano lo stesso contro le politiche del governo; e magari te li trovi in prima linea nelle vertenze contrattuali. Con loro mi confronto volentieri». Ma se qualcuno ti chiede di fare il sindacato del «prima gli italiani»? «Ci vuole pazienza e comprensione. Solo in un caso, dopo le elezioni del 2018, è successo che dal direttivo provinciale Fillea Cgil abbiamo dovuto espellere un delegato. Interventiva pubblicamente contro la nostra linea che prevede la tutela dei diritti di tutti i lavoratori, senza distinzioni etniche o nazionali. Questo non lo si può tollerare. Ma invece considero una fortuna che tanti seguaci di Salvini continuano a tenersi caro il loro, il nostro, sindacato».

Dura la vita della sinistra rimasta a condividere la fatica delle classi subalterne. Perfino laggiù in Puglia, a Cerignola, dove il giovanissimo bracciante Giuseppe Di Vittorio giurò appoggiando la mano destra su un aratro eterna fedeltà alla causa degli sfruttati, la Lega è diventato primo partito. Andiamo a vedere cosa sta succedendo.

(1-CONTINUA)

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Lega padrona

Risultati elettorali a Rovato (BS)

**Politiche 2018
Camera dei
Deputati**


Lega padrona

Risultati elettorali a Rovato (BS)

**Europee
2019**




▲ **A Rovato**
Un'immagine del corso principale del paese bresciano. Qui la Lega, alle ultime elezioni europee ha avuto oltre la metà dei voti, con un risultato del 52,4%





▲ In cantiere

In alto, da sinistra, Omar Carrara, 20 anni, di Casazza (Bg), iscritto Cgil e eletto della Meloni. Accanto operai nel cantiere della Casa di Riposo di Rovato (Bs). A seguire Andrea Amedeo Aceti, 66 anni, di Casazza. Qui sopra Angelo Pinetti di Covo (Bg) e Valter Aglioni di Calcio (Bg), edili iscritti Cgil, con il segretario Fillea Cgil di Brescia, Ibrahima Niane

Lavori sul ponte, aspettando primavera

«La società Autostrade mi ha detto che la carreggiata non sarà interessata se non in orario notturno per la sostituzione dei giunti»

- OCCHIOBELLO -

«**DIALOGO** con la Società autostrade, mentre i lavori sul ponte si faranno in primavera». Ad annunciarlo è il sindaco di Occhiobello, Sondra Coizzi, che ha avuto in questi giorni ulteriori contatti con la società Autostrade per quanto riguarda i lavori al ponte sull'autostrada A13 e per la stessa staticità dell'infrastruttura. «Ho ricevuto ampie rassicurazioni da parte della società Autostrade - spiega il primo cittadino - sulle condizioni del ponte. La manutenzione ordinaria e quella straordinaria sono previste a primavera. Come mi è stato riferito - prosegue il sindaco -, il pilone sul lato della banchina di Occhiobello è stabile. La struttura non presenta problemi di stabilità e sarà ripristinata esteriormente. Gli altri piloni, che pure non presentano problemi di sicurezza, saranno tutta-

via oggetto di una manutenzione ben più complessa». I lavori che inizieranno inella primavera del 2020. Sugli aspetti legati alla viabilità, il sindaco Sondra Coizzi precisa: «La società Autostrade mi ha detto che la carreggiata non sarà interessata se non in orario notturno per la sostituzione dei giunti». Oltre ai colloqui telefonici con i tecnici di Autostrade, Coizzi ha inviato una lettera alla società per chiedere di essere informata sull'inizio del cantiere e sulla durata degli stessi lavori. «Il dialogo con Autostrade - precisa - è fondamentale per dare risposte agli automobilisti e ai cittadini che ci chiedono quali siano le condizioni della struttura. Proseguiremo in questo senso e attendiamo che il gestore dell'importante infrastruttura formalizzi il programma degli interventi». Nei giorni scorsi il sindaco aveva fatto anche un sopralluogo per esaminare le condizioni del pilone autostradale che si trova a ridosso dell'argine ad Occhiobello, pilastro che era stato oggetto di segnalazioni anche sul web e social, già lo scorso

anno. In quell'incontro il sindaco ha potuto confrontarsi con il tecnico, ricevendo assicurazioni fin da subito sulla tenuta statica della struttura. Allo stato attuale l'inconato del pilone autostradale appare sgretolato ed usurato. E' visibile la struttura in ferro tra l'altro arrugginita. Si notano poi precedenti interventi d'intonacatura superficiale, opera che sta proseguendo in questi giorni. Negli ultimi mesi Autostrade per l'Italia ha istituito anche un divieto di sorpasso tra i mezzi pesanti, disposizione decisa per una più uniforme distribuzione dei carichi statici sul ponte. Nell'ambito di un piano d'intervento per i lavori di ripristino, Autostrade per l'Italia ha predisposto una gara d'appalto di quasi 2milioni di euro, che riguarderà in modo particolare i lavori sul calcestruzzo scrostato. Già nell'agosto dello scorso anno erano stati fatti degli interventi propedeutici ai lavori che verranno realizzati con la gara d'appalto, come lo spostamento dei cavi in fibra ottica laterali alla struttura del ponte.

Mario Tosatti
© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA RICHIESTA



INFORMAZIONI SUI TEMPI

Oltre ai colloqui telefonici con i tecnici di Autostrade, Coizzi ha inviato una lettera alla società per chiedere di essere informata sull'inizio del cantiere e sulla durata degli stessi lavori





Giuliano, il barcaiolo che nell'agosto 2018 ha accompagnato il fotografo del Resto del Carlino a documentare lo stato dei piloni. Sopra, l'intonaco scrostato e la rete di ferro visibilmente arrugginita

IL PRECEDENTE Un anno fa ruspe in azione sull'altro viadotto tra Occhiobello e Ferrara

Il cantiere e quattro mesi di disagi

— OCCHIOBELLO —

ALTA IN QUESTI GIORNI l'attenzione sulla situazione del ponte autostradale sul Po, ma la memoria va ad un anno fa quando era un altro ponte ad essere oggetto di lavori. Il cantiere iniziò l'11 giugno 2018 e proseguì in maniera ininterrotta fino al 9 ottobre. Furono quattro mesi di disagi per i pendolari tra Santa Maria e Ferrara. Il cantiere portò alla chiusura totale al traffico del ponte, con lavori che sono proseguiti anche di notte. L'importo fu di 2.833.195 euro. Complessa l'opera con demolizione, impermeabilizzazione e asfaltatura, sistemazione delle passerelle pedonali e dei basamenti di appoggio sui piloni. Già nell'aprile del 2018 le amministrazioni di Occhiobello e Ferrara iniziarono una serie di incontri con il ministero dei Trasporti, Anas, Autostrade, Trenitalia e Regioni Veneto-Emilia Romagna. Obiettivo era quello di concordare una strategia che limitasse i tempi del cantiere e offrisse collegamenti alternativi per i 22mila veicoli che quotidianamente attraversavano il ponte.



Il taglio del nastro del viadotto sulla statale

m. t.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La progettazione fuori dall'edilizia civile spetta agli ingegneri

TAR NAPOLI

Invalidato il progetto per un ospedale firmato da un architetto

Guglielmo Saporito

Ingegneri contro architetti nell'esecuzione delle opere pubbliche: l'ultimo episodio riguarda un bando per la realizzazione di un reparto di una struttura sanitaria, la cui aggiudicazione è stata annullata perché l'impresa aveva presentato progetti a firma solo di un architetto.

Il Tar di Napoli (30 luglio 2019, n. 4169) ritiene infatti che tutte le progettazioni tecniche che non attengono all'edilizia civile rientrino nell'ambito delle competenze dei soli ingegneri, mentre la progettazione attinente l'edilizia civile può essere svolta anche dagli architetti, oltre che dagli ingegneri. Il riparto delle competenze è posto dal Rd 2537/1925 (articolo 51): spettano all'ingegnere le progettazioni per le costruzioni e per le industrie, per i lavori relativi alle vie ed ai mezzi di trasporto, di deflusso e di comunicazione, per le costruzioni di ogni specie, per le macchine e gli impianti industriali, nonché in generale applicative della fisica, con i rilievi geometrici e le operazioni di estimo. Per l'articolo 52, invece, formano oggetto tanto della professione di ingegnere quanto di quella di architetto le opere di edilizia civile, nonché i rilievi geometrici e le operazioni di estimo ad esse relative, ad eccezione delle opere di edilizia civile che presentano rilevante carattere artistico e il restauro e il ripristino degli edifici contemplati dalla legislazione sui beni culturali, che sono di spettanza esclusiva della professione di architetto. In sostanza, la competenza professionale

dell'architetto concorre con quella dell'ingegnere per la progettazione delle sole opere di edilizia civile, mentre sono riservate alla professione ingegneristica le progettazioni di tutti i lavori non compresi nella costruzione di edifici.

I casi più interessanti sono quelli che riguardano aree ed edifici vincolati: il Tar Lecce (411/2017) ritiene che lavori di riqualificazione delle vie di un centro storico possano essere affidati a un ingegnere se la Soprintendenza predetermini in dettaglio il modo di esercizio dell'opera, materiali e recuperi. Il Tar Catania (2519/2015) ammette gli ingegneri per la progettazione per adeguamento alle norme di sicurezza di una scuola in un edificio vincolato, se i lavori avevano, in concreto, natura prevalentemente tecnica, rivolti all'adeguamento impiantistico della struttura, oltre che a modificare parzialmente alcune parti strutturali (barriere architettoniche e vie di fuga, senza intaccare l'aspetto estetico dell'immobile). In una vicenda che contrapponeva la Soprintendenza di Verona ad un ingegnere direttore dei lavori su un immobile di interesse storico artistico (Dlgs 42/2004), il Consiglio di Stato (21/2014) ha escluso poi che un professionista non italiano, con il titolo professionale di ingegnere, sia legittimato sulla base della normativa del Paese di origine, a svolgere attività rientranti fra quelle esercitate abitualmente col titolo professionale di architetto (con una discriminazione "alla rovescia" in danno dell'ingegnere civile italiano).

La norma UE (direttiva 85/384/CEE) consente infatti attività che sarebbero di competenza di un architetto, se sia stato seguito un percorso formativo adeguato ai fini dell'esercizio delle attività abitualmente esercitate con il titolo professionale di architetto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lavori in casa Sconto in fattura da subito, comunicazioni dal 16 ottobre

C'è tempo fino al 28 febbraio 2020 per l'invio delle informazioni relative ai trasferimenti dei crediti di

imposta ai fornitori dei lavori per il risparmio energetico avvenuti dopo il 1° maggio.

Luca De Stefani — a pag. 25

Lo sconto in fattura parte subito Comunicazione dal 16 ottobre

LAVORI IN CASA

L'opzione è già attiva: non riduce l'imponibile Iva che il fornitore deve indicare

Il bonifico parlante dovrà essere effettuato solo per gli importi scontati

Luca De Stefani

Via libera dal 16 ottobre 2019 al 28 febbraio 2020 alle comunicazioni all'agenzia delle Entrate dei trasferimenti, avvenuti dopo il 1° maggio 2019, dei crediti d'imposta ai fornitori dei lavori per il risparmio energetico qualificato e per le misure antisismiche, attraverso l'applicazione dello sconto sul corrispettivo dovuto di pari importo del credito trasferito (cioè senza alcuno sconto sul prezzo). Lo stabilisce il provvedimento attuativo 31 luglio 2019, n. 660057 dell'agenzia delle Entrate.

Per effettuare la comunicazione, il beneficiario originario del bonus o l'amministratore di condominio, per i lavori su parti comuni condominiali, devono inviare entro il 28 febbraio dell'anno successivo a quello di so-

stenimento delle spese (comunque, dopo il 16 ottobre), il modello Ccire allegato al provvedimento del 18 aprile 2019, prot. 100372 o i modelli dei provvedimenti del 28 agosto 2017, prot. 165110 e 8 giugno 2017, prot. 108572, per le parti comuni. Per i lavori su singole unità immobiliari, il modello può essere presentato alle Entrate telematicamente dal proprio Entratel o Fisconline, spedito tramite Pec, o su carta ad uno degli uffici dell'agenzia delle Entrate.

L'opzione per lo sconto non riduce l'imponibile Iva della fattura che il fornitore deve emettere, ma dopo il totale fattura lo sconto deve essere espressamente indicato, in base all'articolo 10 del Dl 34/2019. Il bonifico parlante, conseguentemente, è solo sull'importo già scontato e su questo importo va calcolata la ritenuta d'acconto dell'8% da parte della banca.

Il bonifico parlante, peraltro, non è obbligatorio per il pagamento dell'acquisto di unità immobiliari, soggette a misure antisismiche, da imprese di costruzione o ristrutturazione, dopo la loro demolizione e ricostruzione, detraibili al 75% o all'85 per cento. Questo è condivisibile, considerando che non c'è l'obbligo di bonifico «parlante» neanche per la detrazione del 50% del 25% del prez-

zo di acquisto di unità facenti parte di interi fabbricati ristrutturati.

Il credito potrà essere utilizzato in compensazione dal giorno 10 del mese successivo a quello in cui è stata effettuata la comunicazione alle Entrate, «in cinque quote annuali di pari importo». Quindi, non in dieci anni, come accade per tutte le altre «cessioni del credito», tranne per le misure antisismiche dell'articolo 16, comma 1-quinquies, DL 63/2013, e anche per quelle del comma 1-septies, per le quali la ripartizione è in cinque anni, come le originarie detrazioni.

Per la nuova tipologia di cessione del credito d'imposta generato dalla detrazione Irpef del 50% sugli interventi per il risparmio energetico «non qualificato», ad esempio, per gli impianti fotovoltaici o i condizionatori con pompa di calore, come per quella sull'acquisto di unità immobiliari, soggette a misure antisismiche, da imprese, mediante la demolizione e la ricostruzione, è stato chiarito che vanno seguite le regole e utilizzati i modelli del provvedimento del 18 aprile 2019, prot. 100372 (e del provvedimento del 28 agosto 2017, prot. 165110, per il risparmio energetico «non qualificato» sulle parti comuni).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



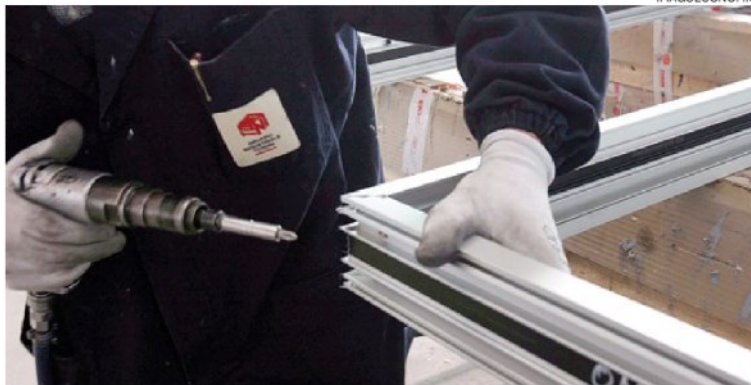
La mappa del nuovo incentivo

Gli interventi per i quali può essere richiesto lo sconto in fattura

1	Intervento di riqualificazione energetica su edificio esistente
2	Intervento su involucro di un edificio esistente
3	Interventi di acquisto e posa in opera di finestre comprensive di infissi
4	Intervento di sostituzione di impianti di climatizzazione invernale con caldaie a condensazione \geq classe A
5	Intervento di sostituzione di impianti di climatizzazione invernale con caldaie a condensazione \geq classe A + sistemi di termoregolazione o con generatori ibridi o con pompe di calore ; intervento di sostituzione di scaldacqua
6	Intervento di installazione di pannelli solari /collettori solari
7	Acquisto e posa in opera di schermature solari
8	Acquisto e posa in opera di impianti di climatizzazione invernale a biomasse combustibili
9	Acquisto e posa in opera di microgeneratori in sostituzione di impianti esistenti
10	Acquisto, installazione e messa in opera di dispositivi multimediali per controllo da remoto (Sistemi building automation)
11	Intervento per il conseguimento di risparmi energetici, con particolare riguardo all'installazione di impianti basati sull'impiego delle fonti rinnovabili di energia
12	Intervento antisismico in zona ad alta pericolosità
13	Intervento antisismico da cui deriva una riduzione del rischio sismico
14	Demolizione e ricostruzione intero immobile sito in un comune a rischio sismico 1, 2 e 3

Nota: lo sconto sul corrispettivo dovuto è sempre pari al credito d'imposta (senza sconti ulteriori)

IMAGOECONOMICA



Ristrutturazioni. La posa in opera di infissi è tra le operazioni più agevolate

Imprese in allarme: clausola contro la cessione del credito

IL MERCATO

Pronte ipotesi di contratto che sterilizzano lo sconto
Già tre Ddl in Parlamento

Giuseppe Latour

Mentre l'agenzia delle Entrate dà attuazione all'anticipo dello sconto in fattura e i consumatori iniziano a entrare in confidenza con la nuova opportunità, le imprese coinvolte nell'operazione marciano quasi tutte in direzione opposta. Per i fornitori piccoli e medi, infatti, l'anticipo di liquidità che è alla base della cessione dello sconto fiscale non è assolutamente sostenibile.

Circolano, così, stime che ipotizzano scenari devastanti: un artigiano che scegliesse di applicare lo sconto in fattura a tutti i suoi clienti rischierebbe di fallire nel giro di un anno e mezzo. Il nuovo strumento ha, infatti, un effetto valanga. Con il passare degli anni e l'accumularsi dei crediti fiscali, diventa sempre più complesso da gestire e presuppone masse di liquidità che i piccoli imprenditori non possono avere.

Alcune imprese, allora, si stanno già attrezzando per non applicare il meccanismo. Dal momento che la legge consente al cliente di esercitare un'opzione al momento del preventivo, l'idea è inserire nei contratti una clausola che specifica: «Con la presente proposta/offerta la sottoscritta ditta/società dichiara di non essere disponibile ad applicare la nuova e aggiuntiva modalità di fruizione delle agevolazioni fiscali». Il cliente, per parte sua, «dichiara di essere perfettamente consapevole che con l'accettazione della presente proposta/offerta non potrà esercitare tale facoltà di opzione». Sulla praticabilità di questa strada - va detto - non tutti sono d'accordo.

Di certo, resta il problema di uno strumento che mette in difficoltà i piccoli. Emanuele Orsini, presidente di FederlegnoArredo commenta: «È un ennesimo pasticcio, che

sarebbe stato meglio non creare, al quale bisognerà porre rimedio a dicembre con la legge di Bilancio». La soluzione sarebbe «stralciare la norma» oppure - prosegue Orsini - «rendere bancabile il credito, consentendo alle imprese di incassare subito il denaro».

Il provvedimento delle Entrate, secondo il direttore generale di Unimi (associazione delle industrie di involucro edilizio e serramenti), Pietro Gimelli, «non sposta nulla; è stato fatto un buon lavoro che chiarisce, tra l'altro, come debba esserci un completo accordo con il fornitore. Il problema è la norma: bisognerebbe, almeno sganciare lo sconto in fattura dall'entità della detrazione». In questo modo, sarebbe più facile costruire un'offerta commerciale.

Anche Giorgio Merletti, presidente di Confartigianato, guarda soprattutto alle prossime settimane: «Vediamo come si assesterà il mercato dopo il provvedimento di attuazione. Nel frattempo continuiamo a chiedere lo stralcio della norma, che genera distorsioni importanti. In alternativa, una strada praticabile potrebbe essere quella di consentire un rimborso dei crediti non compensabili».

Dalle parti di Cna, invece, c'è meno soddisfazione sul provvedimento: addirittura, si sta studiando un ricorso amministrativo. Per il resto, dicono dall'associazione, «la nostra posizione è da sempre coerente e lineare: abrogare l'articolo 10 del decreto. In questa battaglia a tutela del sistema delle piccole imprese e della concorrenza abbiamo fatto ricorso all'Antitrust e a Bruxelles. Abbiamo avviato una sottoscrizione di firme che in pochi giorni ha già raggiunto quasi 5 mila adesioni».

E contro il provvedimento c'è anche Angaisa, associazione dei distributori idrotermosanitari: «Lo sconto in fattura penalizza gravemente le piccole e medie imprese distributrici e installatrici - commenta il presidente Enrico Celin - avvantaggiando un ristretto gruppo di operatori caratterizzati da una grande forza eco-

nomica e organizzativa, gli unici che potranno farsi carico degli oneri finanziari direttamente connessi ai nuovi incentivi».

In questo quadro, va considerato anche il fronte parlamentare. Sono già tre i disegni di legge sul tema. Il Movimento 5 Stelle, d'accordo con gli alleati della Lega, chiede due innovazioni con un testo firmato da Stefano Patuanelli: compensazione in tempi rapidissimi per i fornitori e, soprattutto, possibilità di chiedere rimborsi fiscali. Il Pd, con Teresa Bellanova prima firmataria, chiede la cancellazione secca dell'articolo 10: quindi, eliminazione del meccanismo. Forza Italia (Ddl a firma di Roberta Toffanin) punta su una modifica: l'introduzione di un'opzione per cedere lo sconto a banche e intermediari finanziari. I tempi di un Ddl, però, potrebbero essere troppo lunghi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PAROLA CHIAVE

Compensazione

Il decreto crescita (Dl 34/2019) prevede che, per gli interventi di efficienza energetica e rischio sismico, il soggetto che ha diritto alla detrazione possa optare per un contributo di pari ammontare, sotto forma di sconto sul corrispettivo, anticipato dal fornitore che ha effettuato gli interventi e rimborsato sotto forma di credito d'imposta da utilizzare esclusivamente in compensazione. Uno dei passaggi più contestati riguarda proprio la compensazione dei crediti fiscali. Sono poche le imprese che hanno capienza sufficiente per utilizzare grandi importi in compensazione



PORTO TOLLE In Regione, l'azienda si impegna a calendarizzare il pagamento degli arretrati

Florsystem: stipendi sì, ma a rate

Il sindacato: "Vigileremo". Ma la vera sfida è il rilancio del sito produttivo di Polesine Camerini

Marco Randolo

PORTOTOLLE - Florsystem si è impegnata, ieri in Regione, a definire in tempi brevi il pagamento degli stipendi arretrati dei dipendenti. Ma il sindacato alza la guardia, perché la società - spiega Mauro Baldi, segretario Flai-Cgil - ha le casse vuote, "e dovremo capire come intenderà rateizzare i versamenti". Fumata grigia, insomma, quella di ieri, a Venezia, dove l'unità di crisi si è occupato nuovamente - della società florovivaistica di Polesine Camerini, che fa parte del gruppo Guerrato. E al tavolo con le rappresentanze sindacali, c'era proprio lo stesso Luciano Guerrato. L'azienda ha garantito l'avvio - in tempi rapidi - del confronto con i lavoratori al fine di definire in termini pun-

tuali i tempi di erogazione delle mensilità non pagate. L'azienda ha anche assunto l'impegno di aggiornare tempestivamente le organizzazioni sindacali sulle possibili prospettive di rilancio aziendale, non appena vi saranno significativi elementi di novità: è chiaro che l'auspicio è quello di trovare un acquirente, che rilevi il sito produttivo. Sono circa quattro i dipendenti che avanzano gli ultimi quattro mesi di stipendio, a cui se ne aggiungono un paio usciti dal ciclo produttivo di Florsystem, e che reclamano anche il Tfr. Ma il problema è più vasto, perché l'azienda, per tanti anni un'eccellenza del settore florovivaistico locale, dava da lavorare fino allo scorso anno, considerando anche gli stagionali, a circa 40 perso-

ne, in larga parte donne. Stagionali che, a dicembre scorso, sono stati invitati espressamente a trovare altre occupazioni, visto che le previsioni - poi concretizzate - non erano proprio così rosee.

"Ora - spiega Baldi - vigileremo sul rispetto degli impegni, a cominciare dall'incontro per definire le modalità di rateizzazione di quanto di competenza dei lavoratori. Ma quello che ci preme di più è dare un futuro a questo stabilimento, senza il quale ben 40 famiglie restano senza reddito, in un territorio dove le opportunità di lavoro di certo non abbondano".

Anche l'unità di crisi regionale - in ogni caso - continuerà a monitorare la situazione aziendale in raccordo con le organizzazioni sindacali.



Gli stabilimenti della Florsystem di Polesine Camerini

