

Rassegna del 25/09/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

25/09/2019	Corriere della Sera	35	Grandi opere al palo: mancano 77 commissari per sbloccare i lavori	Savelli Fabio	1
25/09/2019	Gazzettino Venezia	8	La stoccata di Musolino: «Troppo lontani dai cittadini»	Borzomi Tomaso	3
SCENARIO					
25/09/2019	Arena	22	Benzina per l'edilizia in centro storico grazie al nuovo piano degli interventi	...	4
25/09/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	10	Park da 1.200 posti in via Sarpi I privati accelerano sul progetto	D'Attino Davide	6
25/09/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Mr Mose muore con i suoi segreti - Mazzacurati, il grande accusatore se ne va con i segreti dello scandalo Mose	F.B.	8
25/09/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Galan: posso concedergli solamente il silenzio Baita: sono addolorato - Galan: gli concedo il silenzio E Baita: sono addolorato, ci ha lasciati un po' alla volta	R.C.	11
25/09/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7	«Biglietto unico dal 2020» Inizia la rivoluzione verde - «Biglietto unico, si parte nel 2020» Dieci anni per la rivoluzione verde	Bonet Marco	13
25/09/2019	Corriere della Sera	29	Il nuovo San Siro? Un doppio anello o le guglie di vetro - Guglie o anelli, lo stadio di Milano	Giannattasio Maurizio - Ravelli Arianna	15
25/09/2019	Gazzettino	1	Mazzacurati, gloria e scandalo nella tomba i segreti del Mose - È morto Mazzacurati, padre-padrone del Mose	Dianese Maurizio	18
25/09/2019	Gazzettino	2	Regista di tangenti, nessuna condanna solo un sequestro	Amadori Gianluca	20
25/09/2019	Gazzettino	3	Galan: «Quando muoiono, tutti santi In questo caso posso solo stare zitto» - Galan: «Quando muoiono diventano tutti santi...»	Munaro Nicola	21
25/09/2019	Giornale di Vicenza	12	«Tav, a fine anno via ai lavori» - Tav, primi cantieri al via tra Vicenza e Verona «Ruspe entro tre mesi»	Zorzan Alessia	23
25/09/2019	Nuova Venezia	26	«Aeroporto, la bretella sarà finita per le Olimpiadi» - In treno in aeroporto «Cantieri dal 2021 esercizio dal 2025»	Chiarin Mitia	26
25/09/2019	Nuova Venezia	26	Stazione di Mestre, sei mesi per decidere sulla sopraelevata	m. ch.	29
25/09/2019	Sole 24 Ore	8	Direttiva Conte sui decreti: alt risse, più coordinamento - Decreti e attività di governo, la direttiva anti caos di Conte	Santilli Giorgio	30

Grandi opere al palo: mancano 77 commissari per sbloccare i lavori

Infrastrutture

di **Fabio Savelli**

MILANO Chiamiamolo serenamente «Blocca cantieri». Di cantieri sbloccati — formula di marketing politico sotto forma di decreto del precedente governo — siamo a quota zero. Con due eccezioni: la Napoli-Bari che, non a caso, annovera l'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile, come commissario. E il terzo Valico di Genova, che ha previsto il rientro di Marco Rettighieri nel ruolo di regista dell'alta velocità ferroviaria tra la città ligure e Milano. Per il resto è nebbia fitta e certo il passaggio di consegne tra i due governi — con il relativo avvicendamento al timone del dicastero delle Infrastrutture tra Danilo Toninelli e Paola De Micheli — non ha giovato ad accelerare l'iter.

Potremmo chiamarlo il gioco dell'oca delle grandi opere. L'annuncio del decreto «Sblocca cantieri» è di febbraio scorso. A conti fatti, spiega l'Ance (l'associazione dei costruttori), arriveremo almeno a febbraio 2020 per vedere qualche scavo qua e là. Ora siamo al punto zero. Cioè a una lista di 77 «opere prioritarie» che Toninelli aveva spedito all'ex

ministro del Tesoro, Giovanni Tria, poco prima che cadesse il governo. Valore dei cantieri: 38 miliardi. Per un buon 60% con due stazioni appaltanti che dovranno redigere i bandi di gara e scegliere i committenti: Anas e Rete ferroviaria italiana, entrambe sotto la capogruppo Ferrovie dello Stato. Questa lista ora è sul tavolo della De Micheli (Pd) che potrebbe aggiornarla. Fonti vicine al Mit dicono che sta lavorando per «accelerare l'iter ascoltando i territori e le altre forze di maggioranza». Ma il tempo stringe. Perché entro il 15 dicembre il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, dovrà stendere il decreto definitivo con le opere da riavviare. Nel mentre ci sono però diversi passaggi tecnici.

1) La De Micheli, una volta ascoltati i territori, invierà la lista al nuovo ministro del Tesoro, Roberto Gualtieri, che potrebbe non condividerla introducendo ulteriori correzioni; 2) Il testo, una volta condiviso, poi dovrà finire sul tavolo di Conte che stilerà una bozza di decreto da dibattere alla Camera e al Senato nelle commissioni parlamentari competenti. Il documento poi tornerà a Conte per il decreto finale. Finito qui? Magari.

Da quel testo — su cui giuriamo ci saranno confronti serrati sulle opere da «accendere» come l'alta velocità ferroviaria Brescia-Verona-Padova per non aprire un pesante scontro con il Nord a trazione

leghista che la invoca a gran voce — la De Micheli proseguirà scegliendo i commissari. Cioè 77 commissari, selezionati di concerto col Tesoro, tra alti dirigenti di Ferrovie, Anas ed accademici esperti di infrastrutture. Chi li nominerà? Sempre Conte.

Senza contare un velato conflitto di interesse, segnalato da Ance. I commissari li avallerà il Tesoro, azionista di controllo di Cassa depositi. Socio futuro di Salini Impregilo, il general contractor che potrebbe spuntarla in tutte le gare. Ance si augura siano trasparenti, non come il bando di gara per il nuovo ponte Morandi, in cui si è andato in deroga al codice degli appalti e alla normativa comunitaria per dare a Genova un viadotto nel più breve tempo possibile.

Quel che è interessante notare è un altro aspetto. Cioè la differenza tra gli investimenti annunciati dall'Anas nel contratto di programma 2016-2018 e quelli effettivamente realizzati. Nel 2018 ad esempio è stato realizzato soltanto il 33% delle opere promesse. Nel 2017 il 44%. Un divario nell'arco di tre anni di quasi 5 miliardi tra gli annunci e la realtà. I motivi sono molteplici. Le risorse destinate ad Anas e Rfi sono stabilite dalle leggi di Bilancio, ma spesso la ripartizione è complessa. E poi serve il via libera di Corte dei conti e Cipe. Passano anni. Senza uno scavo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le opere ferroviarie ferme

- Nodo Firenze
- AV/AC Brescia - Verona
- Potenziamento Fortezza - Verona
- Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi
- Raddoppio Ponte San Pietro Bergamo Montello 1^a fase
- Collegamento con aeroporto di Venezia
- Roma - Pescara 1^a fase
- Potenziamento Empoli - Siena
- Potenziamento Linea Venezia - Trieste
- Potenziamento 1^a fase (raddoppio Parma - Vicofertile)
- Completamento raddoppio Genova - Ventimiglia
- Lamezia - Catanzaro - Dorsale Ionica: studio fattibilità e 1° lotto

Totale importo
ferrovie
30,5
miliardi

**Al vertice**

La nuova
ministra dei
Trasporti Paola
De Micheli (Pd).
Ha rilevato il
dicastero fino
a poco tempo
fa guidato da
Danilo Toninelli

La stoccata di Musolino: «Troppo lontani dai cittadini»

IL DIBATTITO

VENEZIA Incontro animato ieri sera al circolo Nardi della Giudecca, a partire dal referendum Venezia-Mestre. Ad intervenire sono stati il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale Pino Musolino, il procuratore di San Marco PierPaolo Campostrini, l'assessore al bilancio Michele Zuin, il presidente dell'Ance (Associazione nazionale costruttori edili) Giovanni Salmistrari e l'esperto di smart city Federico Dalla Puppa.

La 38. edizione della settimana culturale in isola per la città ieri ha proposto "Confrontiamoci insieme sul presente e futuro della città", moderato dalla giornalista de Il Gazzettino Roberta Brunetti. Sul referendum, posizioni legate al No da parte di Salmistrari, Zuin e Dalla Puppa.

«Da assessore al bilancio, sarebbe un disastro, faremmo due città povere. Per quanto riguarda i trasporti, la navigazione paga la terraferma. Mentre i duecentomila abitanti della terraferma aiutano a spalmare i costi dei rifiuti che in città non sarebbero sostenibili. Per non parlare del Casinò», ha spiegato Zuin. Mentre Musolino, da tecnico, ha preferito osservare il fenomeno senza esporsi apertamente: «Sono tornato dopo dieci anni e ho trovato una città più brutta e più lontana dal cit-

tadino. L'80% del Consiglio comunale è fatto da persone della terraferma che non hanno mai preso un vaporetto con la nebbia o una passerella coi turisti. L'importante sarebbe avere un'amministrazione a più livelli, tipo Londra, con un sindaco che si occupa delle cose macro, ma con altri "Lord" più vicini ai cittadini». Nel corso della serata si è quindi parlato di università, residenza, relazioni, cultura e innovazione: «Serve fare di più nella fascia tra 20 e 35 anni, magari con un dialogo più proficuo tra le amministrazioni, sfruttando università, porto e cultura», ha esordito Campostrini. Quindi è stata la volta di Dalla Puppa, che ha puntato sulle relazioni: «Dobbiamo valorizzare quello che abbiamo nell'ambito in cui siamo inseriti, se non c'è comunità non esiste la città». A raccogliere i due inviti è stato Musolino: «Basta continuare a vederci come un piccolo borgo di vittime, se no moriremo vittime. Dobbiamo fare un salto di qualità e tornare ad avere una grandezza nel pensiero e si può iniziare solo ricominciando a parlarsi anche con chi la pensa in maniera diversa». Salmistrari ha proposto una soluzione, legando turismo a trasporti: «Per limitare il livello di turismo che non ci piace basterebbe legare al prezzo del biglietto dei vaporetti quello di tutti i musei».

Tomaso Borzomì

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GIUDECCA L'incontro di ieri sera al Circolo Nardi



SAN GIOVANNI LUPATOTO. Nuove regole approvate in Consiglio, interessano duemila edifici anche a Raldon e Pozzo

Benzina per l'edilizia in centro storico grazie al nuovo piano degli interventi

Basta alle schedature rigide, ora si può chiedere di variare il grado di protezione

Duemila proprietari di immobili che si trovano in centro storico con l'inizio del 2020 potranno chiedere il superamento della schedatura che oggi ingabbia qualsiasi intervento edilizio. È l'effetto pratico del piano degli interventi approvato dal consiglio comunale, che riguarda le zone centrali di San Giovanni Lupatoto, Raldon e Pozzo - Camaciaci.

«Rispondiamo così alle attese della cittadinanza che sentiva parlare da due anni della variante per il centro storico e contiamo di rendere più agevoli gli interventi di ristrutturazione che risultavano frenati nel centro storico stesso dalla schedature degli edifici», spiega Fulvio Sartori, vicesindaco con delega all'urbanistica.

«La schedatura dei fabbricati contenuta nella vecchia normativa, seppure aggiornata con le ultime disposizioni di legge, resta vigente; quindi è bene dire che sono confermati tutti e 12 gli attuali gradi di protezione», continua Sartori. «La novità risiede nel fatto che i proprietari potranno chiedere di variare il grado di protezione assegnato al loro fabbricato con un'istanza adeguatamente argomentata, cosa prima vietata».

Per farlo occorrerà presentare una particolare documentazione. «La vecchia normativa non dava possibilità di scostamento da quanto prescritto dalla scheda dei singoli fabbricati, ora invece si può chiedere di variare», prosegue il vicesindaco, «si tratta di un ampliamento significativo della libertà di modificare. Lo scopo della variante è quello di favorire e incoraggiare gli investimenti nel centro storico».

Per derogare al grado di protezione occorrerà presentare uno studio chiamato «Indagine critica storico - documentale».

L'indagine dovrà essere redatta da un architetto specializzato che dovrà spiegare perché il grado di protezione assegnato non viene ritenuto adatto e indicare motivatamente quale altro ritiene più calzante. Saranno poi gli uffici del Comune a valutare l'istanza e a decidere.

Si stima che occorrerà attendere i primi mesi del 2020 perché la nuove modalità siano operative.

«La variante è stata adottata dal consiglio comunale il 17 settembre, decorsi 60 giorni dalla pubblicazione, tempo concesso per le osservazioni, la variante ritornerà in

consiglio comunale per l'approvazione definitiva», spiega ancora Sartori.

Gli aspetti tecnici del piano di interventi sono stati illustrati ai consiglieri dall'architetto Valentino Gomitolo, incaricato della stesura in collaborazione con l'ufficio urbanistica municipale. Il dirigente tecnico del Comune Daniele Cavallini ha parlato di cambio epocale.

«L'adozione di questa variante è un risultato importante per questa amministrazione che ne qualifica l'azione e risponde a un bisogno di cui si sentiva parlare da tempo. Basti pensare che l'ultima variazione al Pat risale a otto anni fa. Ora disponiamo di una disciplina efficace per il centro storico. Ringrazio tutti coloro che ci hanno lavorato e in particolare il vicesindaco Fulvio Sartori».

Il provvedimento è stato approvato con 10 voti a favore e due astensioni.

La schedatura degli edifici del centro risale ai primi anni Novanta quando era stata introdotta con una specifica variante al Piano regolatore. Inizialmente i gradi di protezione erano sette, poi saliti a dodici per consentire una maggior articolazione. ●





Una veduta del centro di Raldon

Park da 1.200 posti in via Sarpi

I privati accelerano sul progetto

Lorenzoni: lunedì avrò il loro piano, vogliono gestire anche il Garage San Marco

PADOVA A più di qualcuno, quando otto mesi e mezzo fa il vicesindaco Arturo Lorenzoni ne aveva parlato per la prima volta, era sembrata una mossa per prendere tempo. E, magari, per distogliere l'attenzione dal dibattito ricorrente (e dalle polemiche) sulla grande area di sosta da realizzare o meno all'ex caserma Prandina tra via Orsini e corso Milano. Ma da allora, con l'okay del sindaco Sergio Giordani (a patto però di contenere al massimo i costi a carico del Comune), il professore di Co-alizzazione Civica si è concretamente occupato della cosa, lavorando il più possibile sotto traccia e centrando un primo importante risultato. Tanto che, adesso, quella di costruire un parcheggio multipiano in via Sarpi, nella zona ex Canova, non è più soltanto un'ipotesi, ma un'effettiva opportunità che, a breve, verrà sottoposta all'esame della giunta e del consiglio di Palazzo Moroni.

Lunedì della prossima settimana, infatti, Lorenzoni riceverà in Comune i rappresentanti di una società privata (con uffici a Padova e Roma) fortemente interessata a com-

piere e poi gestire l'opera in *project financing*. «Quest'azienda, con la quale sono in contatto già da parecchi mesi, mi sottoporà nel dettaglio il proprio piano economico finanziario. E dopo - fa sapere il vicesindaco con deleghe alla Mobilità e all'Urbanistica - mi presenterà una proposta concreta per realizzare appunto in via Sarpi (lì dove c'è già un'area di sosta, gestita da Aps Holding, con 230 posti auto, ndr) un parcheggio di quattro piani capace di contenere 1.200 macchine. Ovviamente, se la cosa andasse in porto, i privati si accollerebbero in toto i costi di costruzione e gestione. Mentre noi - spiega Lorenzoni - daremmo loro in concessione gratuita per alcuni anni la zona ex Canova che, come si sa, è di proprietà del Comune». Secondo il vicesindaco, la nascita di questo park multipiano sarebbe anche l'occasione «per dare un tratto architettonico significativo» a quella parte di città che si trova tra la stazione ferroviaria e il centro storico. E in questo senso, uno dei tanti modelli che piacciono a Lorenzoni è quello del parcheggio della clinica universitaria Saint Luc a Bru-

xelles. Ma le novità non finiscono qui. La società in contatto col vicesindaco, infatti, è intenzionata ad assumersi la gestione pure del vicino Garage San Marco di via Eremitano, che dispone di 300 posti auto al servizio, essenzialmente, di chi poi va a prendere il treno. «Avere un unico interlocutore, evidentemente, sarebbe molto interessante. Così come avere, da via Sarpi, un accesso diretto ai binari ferroviari. Però - ammonisce Lorenzoni - è meglio fare un passo alla volta e, soprattutto, aspettare di vedere bene la proposta dei privati». Ma per chi dovesse tornare alla carica col parcheggio da mille macchine alla Prandina, giudicando via Sarpi troppo lontana dal centro, la replica è già pronta: «Se e quando verrà costruito, il park multi-piano dell'ex Canova sarà servito da un bus-navetta che farà avanti e indietro da piazza dei Signori. E comunque - appunta il vicesindaco - la distanza tra la Prandina e l'incrocio corso Milano-via Dante è di 950 metri. Mentre quella tra via Sarpi e lo stesso incrocio è di appena 250 metri in più». Come dire, cambia poco.

Davide D'Attino

L'idea

● Nelle intenzioni del vicesindaco Lorenzoni, questo di via Sarpi sarà il vero parcheggio scambiatore per il centro storico negli anni a venire

● Il progetto è stato avanzato da una società che intende costruire in *project financing* un park multipiano in cambio della gestione pluriennale: 1.200 posti serviti da bus navetta



Modello

A fianco, il parcheggio di una clinica universitaria a Bruxelles. Il vicesindaco Lorenzoni lo porta ad esempio di struttura con contenuti architettonici di livello, come vorrebbe fosse anche il futuro multipiano (a 4 livelli) di via Sarpi



Venezia Le sue rivelazioni scatenarono la tempesta giudiziaria. Il patteggiamento e la malattia lo «blindarono»

Mr Mose muore con i suoi segreti

Mazzacurati, 87 anni, creò l'impero delle dighe mobili. Lo scandalo, l'esilio d'oro in California

VENEZIA Se ne è andato la scorsa notte, quando in Italia era mattina, Giovanni Mazzacurati. E ha portato con sé, lui che tante rivelazioni ha fatto ai magistrati, anche i suoi segreti. Era il padre del Mose ma è anche considerato il regista del sistema di corruzione legato alla grande opera, che ha portato a partire dal 2013 a una serie di arresti tra cui l'ex presidente della Regione Giancarlo Galan (che poi patteggiò) e all'allora sindaco di Venezia Giorgio Orsoni (in parte assolto e in parte «salvato» dalla prescrizione). Secondo quanto ricostruito, in soli cinque anni il Consorzio Venezia Nuova avrebbe versato tangenti per oltre una cinquantina di milioni.

a pagina **2 Bottazzo, Zorzi**

Mazzacurati, il grande accusatore se ne va con i segreti dello scandalo Mose

Morto a 87 anni in California. Le rivelazioni, il patteggiamento. Il silenzio dopo la malattia

VENEZIA Se ne è andato la scorsa notte, quando in Italia era mattina, Giovanni Mazzacurati. E ha portato con sé, lui che tante rivelazioni ha fatto ai magistrati, anche i suoi segreti. Era il padre del Mose ma è anche considerato il regista del sistema di corruzione legato alla grande opera, che ha portato a partire dal 2013 a una serie di arresti tra cui l'ex presidente della Regione Giancarlo Galan (che poi patteggiò) e all'allora sindaco di Venezia Giorgio Orsoni (in parte assolto e in parte «salvato» dalla prescrizione). Secondo quanto ricostruito, in soli cinque anni il Consorzio Venezia Nuova avrebbe versato tangenti per oltre una cinquantina di milioni. È morto nella sua casa di Draper Avenue, a La Jolla, a mezz'ora di macchina da San Diego, in California, Giovanni Mazzacurati, aveva 87 anni, il primo dei suoi cinque figli era il regista Carlo, scomparso nel 2014. «Il mio cardiologo mi ha consigliato di rallentare, ho problemi di salute e mi prendo una pausa di riflessione. Poi si vedrà», disse nel 2013 quando lasciò ogni incarico dal Consorzio

Venezia Nuova, di cui era stato direttore dal 1983 al 2005 e poi presidente). Contraccolpi sul Mose, che sta per entrare nella fase più delicata, con la posa di cassoni e paratoie? «Non direi, il Mose ormai è avviato, il mio compito è quasi concluso», precisò. Mancava ancora un anno alla valanga che travolse tutto e tutti con la grande retata del giugno 2014, e un paio di settimane (12 luglio) alla maxi operazione della Guardia di Finanza di Venezia nell'inchiesta che vedeva al centro il Cvn che portò ai domiciliari anche Mazzacurati, con l'accusa di turbativa d'asta per il Mose. Per l'accusa «decideva il fabbisogno e a chi dare i soldi, si trattasse di campagne elettorali, finanziamento ai partiti o relazioni istituzionali». Per questo venne definito «il grande burattinaio» di tutte le opere. Iniziò a collaborare con la Procura levandogli il velo dal grande scandalo, negli ultimi anni era affetto da una grave forma di Alzheimer, era stato giudicato incapace di intendere e di volere e per questo era uscito dal processo penale per le tangenti. Le sue dichiarazioni, rese in un incidente probatorio negli

Stati Uniti vennero acquisite agli atti del processo, al quale l'ex presidente del Consorzio però non prese mai parte perché in seguito giudicato inidoneo a deporre per gravi motivi di salute, dopo una perizia (il tribunale ricevuto il verbale dell'interrogatorio stabilì che soffriva di demenza senile e per questo da ritenersi inattendibile). Perché alla vigilia dello scandalo, dopo aver fatto nomi cognomi e cifre ed essersi così guadagnato la libertà, l'ottantaduenne ingegner Mazzacurati salutò l'Italia trasferendosi nella località californiana, dove è morto ieri mattina. Le sue condizioni erano già compromesse da tempo e negli ultimi giorni sono peggiorate. Per l'ex presidente restava una richiesta della Corte dei Conti di restituire all'Erario (insieme ad altri) oltre 21 milioni di euro. (f. b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Chi era

● E' morto la scorsa notte nella sua abitazione in California Giovanni Mazzacurati, 87 anni, ex presidente del Consorzio Venezia Nuova, padre del Mose e regista del sistema di corruzione legato all'opera

● Per lunghi anni, dal 1983 al 2005, fu direttore generale del Cvn, concessionario unico per le opere di salvaguardia della Laguna dalle acque alte, poi ne divenne presidente fino al 2013 quando si dimise qualche settimana prima dell'arresto con l'accusa di turbativa d'asta per il Mose

● Per l'accusa «decideva il fabbisogno e a chi dare i soldi, si trattasse di campagne elettorali, finanziamento ai partiti o relazioni istituzionali»

● Iniziò a collaborare con la Procura levando il velo dal grande scandalo dando il via alla maxi retata del giugno del 2014

● Negli ultimi anni era affetto da una grave forma di Alzheimer, era stato giudicato incapace di intendere e di volere

● Viveva dal 2015 a La Jolla, a mezz'ora di macchina da San Diego, in California assieme alla moglie

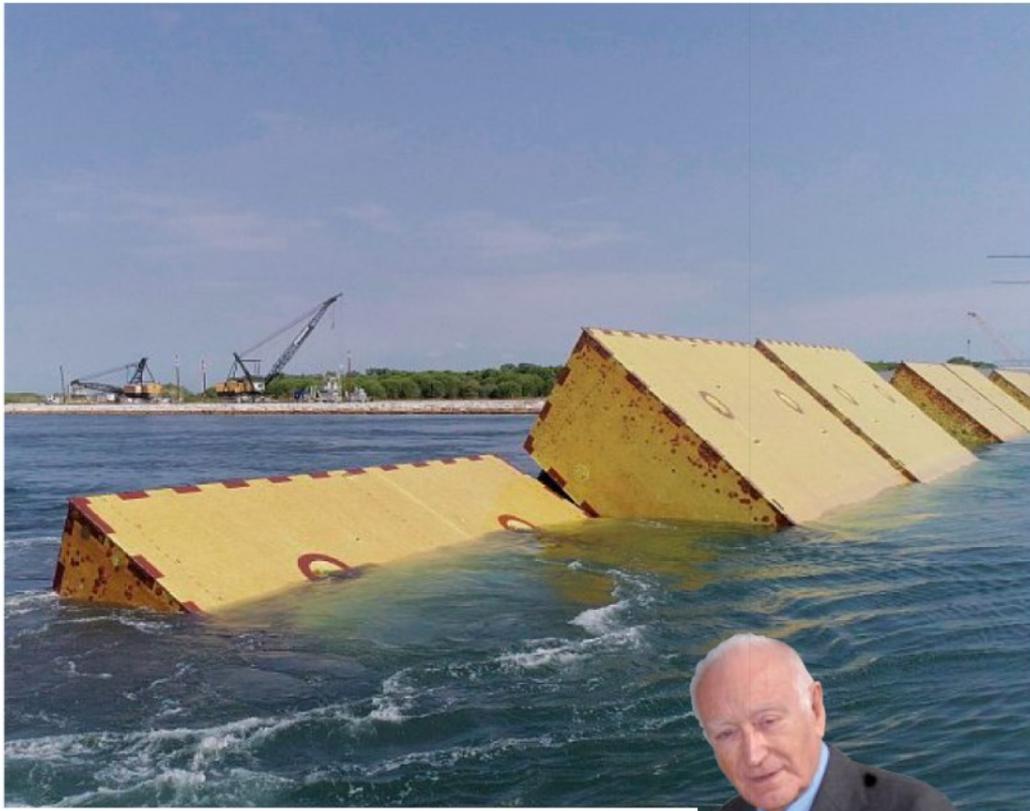


Il padre del Mose Giovanni Mazzacurati, 87 anni, ex presidente del Consorzio Venezia Nuova, è morto l'altra notte in California dove risiedeva



Al potere

Qui sopra, Giovanni Mazzacurati con l'allora ministro Edo Ronchi. Sotto, l'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova con l'allora governatore del Veneto Giancarlo Galan. A destra, il Mose, la sua creatura



LE REAZIONI

Galan: posso concedergli
solamente il silenzio
Baita: sono addolorato

VENEZIA «Solitamente quando una persona muore, se ne parla soltanto bene, fino a rendere il defunto una figura mitica. Nel mio caso il massimo che posso concedere a Giovanni Mazzacurati è il mio silenzio», si limita a dire l'ex governatore del Veneto Giancarlo Galan. Piergiorgio Baita, il manager che ha lavorato per diversi anni al fianco di Mazzacurati, su dice «addolorato», ricordando che l'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova «se n'è andato lentamente, un po' alla volta». a pagina 2

Galan: gli concedo il silenzio E Baita: sono addolorato, ci ha lasciati un po' alla volta



Cacciari
Non posso
che avere
un ricordo
affettuoso,
con Mazza-
curati
avevamo
un rapporto
educato

Le reazioni

VENEZIA «Solitamente quando una persona muore, se ne parla soltanto bene, fino a rendere il defunto una figura mitica. Nel mio caso il massimo che posso concedere a Giovanni Mazzacurati è il mio silenzio», si limita a dire l'ex governatore del Veneto Giancarlo Galan. Ma le sue poche parole sono di pietra. E poco importa come sostiene l'ex sindaco di Venezia Massimo Cacciari che «Mazzacurati credeva che il Mose servisse e avrebbe salvato la città dall'acqua alta, ci credeva davvero, sotto il profilo scientifico», perché per Galan quella che pesa è la vicenda giudiziaria. Proprio le rivelazioni dell'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova hanno infatti portato al suo arresto. «Da un punto di vista umano sono molto addolorato e dispiaciuto, per noi è morto un po' alla volta, da qualche anno», specifica Piergiorgio Baita, ex amministratore delegato del-

la Mantovani arrestato per frode fiscale e poi divenuto, come Mazzacurati, uno dei grandi accusatori del sistema di corruzione del Mose. I due hanno lavorato assieme per oltre quarant'anni, «ho cominciato a lavorare con lui nel 1974», dice. «Ci sono state cose belle e cose brutte, positive e negative, poi il bilancio di una vita lo fanno sempre gli altri», continua Baita. L'inchiesta giudiziaria ha fatto il suo corso («su questo non voglio entrarci, mi sembra che l'aspetto giudiziario sia definito», spiega), così come il tema dei cantieri. «Mi sembra sia palese in che condizioni si trovano oggi, sono aspetti che devono andare assieme, e poi c'è il rischio, come si usa dire, che si butti via il bambino con l'acqua sporca». Per l'ex ad di Mantovani i problemi al Mose e alla manutenzione sono una inevitabile conseguenza: «L'apparato tecnico delle imprese non c'è più, avevano tutto il know how per terminarlo senza incorrere a queste difficoltà, ma hanno voluto azzerare tutto, e questi sono i risultati. Mi sembra logico che le piccole imprese non hanno le stesse competenze».

Massimo Cacciari era il sindaco del no «senza se e senza ma» al Mose, Paolo Costa, quello dei «tredici punti» e soprattutto dell'avvio dei cantieri. Entrambi, a sentire il filosofo, vissero o subirono, praticamente tutto l'iter che portò al via libera alla grande opera per la difesa di Venezia dalle acque alte. «Ma Mazzacurati ci credeva davvero alla funzionalità e all'utilità del Mose per salvare Venezia», di-

ce Cacciari. «Io sarò un ingenuo — ricorda Costa, sindaco di Venezia tra il 2000 e il 2005 — ma io ho conosciuto il Mazzacurati generoso, quello della Banca degli occhi e che aiutava tutti. Poi ho appreso, sconcertato, il resto».

Le divergenze erano, invece, il pane quotidiano del rapporto tra il sindaco-filosofo (a Ca' Farsetti tra il 1993 e il 2000 e tra il 2005 e il 2010) e l'ex presidente del Consorzio «ma nella massima trasparenza», dice. Non a caso, mai una volta tra di loro mancò il rispetto reciproco: «Di lui non posso che avere un ricordo affettuoso, tra noi i rapporti erano educati e corretti — racconta — eravamo su posizioni opposte sul Mose, ma c'era stima: oserei dire che ero la persona che Mazzacurati ha stimato di più». L'ex sindaco che per vent'anni ha tentato di fermare la grande opera si sbilancia: «Nella banda del Mose era l'unico davvero convinto nella serietà dell'intervento, gli altri pensavano ad altro, lui ad ultimarlo costasse quel che costasse». Un profilo? «La parola in questi momenti aspetta ai famigliari», si lascia andare Baita.

R. C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Manager Piergiorgio Baita

«Biglietto unico dal 2020» Inizia la rivoluzione verde

VENEZIA Entro dieci anni un veneto su quattro si muoverà solo sui mezzi pubblici. Questo, almeno è il primo obiettivo. Il secondo, è raggiungere tutti i target europei sia per quel che riguarda l'inquinamento sia per incidenti e morti sulle strade. Per farlo, la Regione mette sul piatto 20,9 miliardi di euro. «Il 2020 sarà l'anno del primo passo: realizzare il biglietto unico».

a pagina 7 **Bonnet**

«Biglietto unico, si parte nel 2020» Dieci anni per la rivoluzione verde

Nuovo Piano da 20 miliardi. «Entro il 2030 1 veneto su 4 si muoverà solo sui mezzi pubblici»



Zaia

Dei 20,9 miliardi, 12,9 ci sono già e altri 6 sono per la Tav

Cascetta

Va bene la sostenibilità ma il Veneto non deve perdere competitività

VENEZIA L'obiettivo è quello di far muovere entro dieci anni un veneto su quattro solo e soltanto sui mezzi pubblici (oggi è uno su sei). E sempre entro il 2030 raggiungere tutti i target europei sia per quel che riguarda le emissioni di Co (-2 385.000 tonnellate/anno) e di polveri sottili (-83.000 tonnellate/anno), sia per quel che riguarda incidenti e morti sulle strade (-12,7%). Per farlo, la Regione mette sul piatto parecchi soldi: 20,9 miliardi. «Dei quali 12,9 miliardi ci sono già, sono nel nostro bilancio, nei piani di sviluppo di Anas e Ferrovie, in quelli delle concessionarie autostradali, del porto, degli aeroporti - spiega il governatore Luca Zaia -. Altri 6 miliardi sono quelli stanziati per la Tav. Ce ne restano altri 2 da trovare e li troveremo».

La bussola è il nuovo Piano Regionale dei Trasporti, atteso da tempo (la versione precedente risale al 1990, è quella che immaginò la Sfmr, la metropolitana di superficie), adottato ieri dalla giunta e destinato ad approdare ora in

consiglio regionale per la votazione finale. «Il sottotitolo è: "mobilità sostenibile per un Veneto connesso e competitivo" - spiega il coordinatore del Piano Ennio Cascetta, professore ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto presso l'Università Federico II di Napoli - perché questa regione deve coniugare la sostenibilità, la svolta green, con la sua competitività, la sua propensione all'export, i suoi continui interscambi con gli altri Paesi, in particolare del Centro Europa. E poi c'è il turismo, con i suoi record di presenze. Fattori positivi che hanno però portato alla saturazione della rete con conseguenze sulla vivibilità e la qualità della vita dei cittadini».

C'è un gap infrastrutturale dal colmare, prosegue Cascetta, completando la Pedemontana, implementando la logistica del porto di Venezia, migliorando le connessioni tra gli interporti di Verona e di Padova con il nuovo tunnel di base del Brennero, realizzando l'Alta Velocità, ma non

solo. «Agli interventi "macro" se ne aggiungono molti altri più piccoli ma utilissimi comunque a raggiungere le finalità del piano, dalle ciclovie alla manutenzione delle strade ex Anas che oggi versano in pessime condizioni. Senza scordare una poderosa "cura del ferro" sulle linee regionali, gli incentivi per la rottamazione dei mezzi inquinanti, i contributi per favorire la diffusione del Gpl e delle colonnine di ricarica elettrica». Il Veneto, inoltre, vorrebbe essere la prima Regione in Italia ad investire sulle smart road, le strade intelligenti in grado di dialogare con i veicoli di ultima generazione e in futuro con quelli a guida autonoma. Il primo esempio sarà



l'Alemagna, in via di rifacimento per i Mondiali di sci del 2021. «Il Veneto sarà anche la prima Regione ad avere delle linee guida per l'inserimento delle infrastrutture nel contesto paesaggistico e culturale - prosegue Cascetta - perché strade e ferrovie, in un territorio costellato di siti Unesco, devono essere utili ma anche belle».

L'assessore ai Trasporti Elisa De Berti racconta di aver voluto un piano «flessibile, dinamico», capace di adattarsi alle rapide mutazioni del settore anche attraverso un continuo monitoraggio dei suoi effetti: «Il vecchio piano era statico, pensiamo solo alla vicenda della Sfmr, e questo si è rivelato un errore».

Tra i prossimi interventi, oltre al raddoppio della bretella dell'interporto di Padova, la razionalizzazione dei doppi bus-treno tra Verona e Legnago e l'eliminazione dei 22 passaggi a livello dislocati tra Vicenza e Schio con l'avvio del servizio ferroviario «30 chilometri, in 30 minuti, ogni 30 minuti», c'è il biglietto unico, probabilmente la novità più attesa dagli utenti: «Per arrivarci dobbiamo realizzare l'integrazione tariffaria perché oggi abbiamo costi al chilometro diversi non solo tra bus e treni ma tra le stesse aziende di trasporto - spiega De Berti -. Ci siamo incontrati l'ultima volta venerdì: il 2020 sarà l'anno del primo passo, ci siamo dati come obiettivo quello di realizzare il biglietto unico per lo meno all'interno dei bacini provinciali. Se la sperimentazione avrà successo, il passo successivo sarà la sperimentazione su scala regionale».

Il Piano è consultabile sul sito prtveneto2030.it

Marco Bonet

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le risorse del piano



Lo stadio di Milano I due progetti in gara per l'impianto di Inter e Milan

Il nuovo San Siro? Un doppio anello o le guglie di vetro

di **Maurizio Giannattasio**
e **Arianna Ravelli**

Eccoli i due progetti per il nuovo stadio di Milano. Uno tutto vetri, «guglie» e giochi di luce così come l'ha pensato il colosso americano Populous. Oppure uno stadio con una forma più tradizionalmente ovale, che prevede due anelli che si intersecano (in fondo, la decisione di Inter e Milan di costruire un nuovo stadio assieme costituisce un unicum in Europa), secondo la proposta di Progetto Cmr con Sportium.

a pagina 29

Guglie o anelli, lo stadio di Milano

Le prime immagini dei due progetti del nuovo San Siro Milan e Inter: «L'attuale impianto va abbattuto»

Sondaggio della società rossonera: i favorevoli tra 58 e 67%

di **Maurizio Giannattasio**
e **Arianna Ravelli**

Eccolo qui, come dovrebbe essere (e forse effettivamente sarà, nel 2023) il nuovo San Siro. Tutto vetri, «guglie» e giochi di luce, a citare il Duomo di Milano, con aree interne che ricordano più il foyer di un teatro che i locali di uno stadio, secondo il progetto del colosso americano Populous, al momento favorito, e proditoriamente finito sui social anzitempo (la presentazione ufficiale è prevista per domani). Oppure con una forma più tradizionalmente ovale, che prevede due anelli che si intersecano (in fondo, la decisione di Inter e Milan di costruire un nuovo stadio assieme costituisce un unicum in Europa), secondo la proposta di Progetto Cmr con Sportium. Tutt'attorno, in entrambi i casi, sorgerà un quartiere completamente nuovo: là dove c'era l'erba (di San Siro) nei disegni di Populous ci sono due grattacieli, quello più alto dovrebbe ospitare gli uffici e l'altro il futuro hotel; nel progetto Cmr Sportium invece un tocco romantico: resterà dov'è l'erba gloriosa del Meazza e diventerà un parchetto.

In ogni caso, se arriverà l'ok ai progetti dei due club (il Comune entro il 10 ottobre deve esprimersi sull'interesse pubblico del progetto), San Siro sarà demolito. È scritto nel masterplan: l'investimento (da 1,2 miliardi) è sostenibile solo costruendo tutto il distretto. «Al fine di avere il rientro entro i 32 anni — scrivono i club — è necessario il bilanciamento economico della componente multifunzionale». Anche se poi spetta al Comune di Milano decidere che fare di San Siro: il sindaco Giuseppe Sala ha appena chiarito che lasciarlo lì, vuoto, a fianco dello stadio nuovo non avrebbe senso, piuttosto meglio ristrutturare l'attuale. Strada però già scartata dalle due società: troppo costosa rispetto alla resa non ottimale (il nuovo stadio garantirebbe più ricavi), e troppo scomoda dato che obbligherebbe Inter e Milan a traslocare altrove per tre anni.

Certo, sull'abbattimento di un monumento come San Siro si è già ampiamente aperto il dibattito. Il Milan per sondare gli umori si è affidato a esperti nella rilevazione dell'opinione pubblica, tra cui Jim Messina (l'ex guru di Oba-

ma che ha seguito la campagna referendaria di Renzi) e lo studio Echelon Insights. Secondo entrambi i sondaggi (effettuati online su un campione di 922 milanesi per Messina, 500 lombardi per Echelon) con l'aumentare delle informazioni sono cresciuti i favorevoli al nuovo stadio. Se inizialmente erano il 44%, ora sarebbero il 58% secondo Messina (+35 punti rispetto ai contrari, al 23%), mentre per Echelon si è passati dal 56% di favorevoli (e 28% di contrari) al 67% (contro il 22%). Insomma, in molti starebbero cambiando idea, forse perché il 73% considera San Siro «vecchio» e solo il 51% «sicuro» (studio Messina). C'è anche «un suggerimento» neanche tanto velato al sindaco: il 72% di chi lo appoggia è favorevole al nuovo stadio. Scartando a priori l'ipotesi ristrutturazione, il nuovo stadio nella stessa area è preferito dal 57% secondo Messina e dal 47% secondo Echelon, un nuovo stadio altrove è scelto dal 19% o dal 26%, mentre resterebbe a San Siro il 14% o il 26%. Con una curiosità: i milanisti sarebbero meno nostalgici degli interisti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

- Lo stadio Giuseppe Meazza noto anche come San Siro è stato inaugurato nel 1926 e ampliato la prima volta nel 1954-55. Accoglie 80 mila spettatori
- Due progetti in corsa: quello americano dello studio Populous e quello italiano di Cmr con Sportium. Una terza opzione in ballo è conservare lo stadio Meazza ristrutturandolo
- Costruire il nuovo stadio costerebbe a Milan e Inter 1,2 miliardi di euro, metà per l'impianto (atteso per il 2023) e metà per il nuovo distretto urbano





Il futuro della Scala del calcio

Meazza ristrutturato. O demolito in 235 giorni

La partita sulla demolizione di San Siro è ancora aperta. C'è chi, come Milan e Inter, insiste sulla necessità di abbatterlo per costruire accanto il nuovo impianto e chi come il sindaco Beppe Sala continua a puntare tutte le sue carte sulla ristrutturazione della Scala del calcio. Il piano di demolizione però è già pronto nei minimi dettagli. Se il progetto del nuovo stadio dovesse andare in porto, la scomparsa del glorioso San Siro avverrà in 235 giorni. Otto mesi di lavori dove prima sparirà il primo anello, poi toccherà al secondo, al terzo, alle torri, alle coperture. Fino a estirpare le fondamentazioni e cancellarne per sempre le tracce come se il Meazza non fosse mai



Nel 1954 Lavori a San Siro (Farabolafoto)

esistito. Un lavoro immane. Per rimuovere e portare in discarica 125 mila metri cubi di calcestruzzo, 8.800 tonnellate di ferro delle armature e le altre 20 mila tonnellate della copertura

metallica occorreranno tra i 10.500 e gli 11.300 viaggi di Tir con la capienza di 30 tonnellate. Per ridurre al minimo la montagna di polvere che si alzerà dalla demolizione delle tribune saranno utilizzate lance nebulizzatrici. Se non dovesse bastare si useranno i «Cannon fog», cannoni che sparano acqua e aria. Uno dei passaggi più delicati riguarda la copertura metallica. Impossibile tagliarla a pezzi. Bisognerà portarla a terra (da 50 metri a 5) con un complicato sistema idraulico. Toccherà a macchinari dotati di spaventose pinze tritare il metallo. Ma a quel punto San Siro non ci sarà più.

M. Gian.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Progetto POPULOUS





Le caratteristiche



L'inventore della Salvaguardia

Mazzacurati, gloria e scandalo nella tomba i segreti del Mose

►Morto a 87 anni in California il padre delle dighe mobili: ►Un genio dell'ingegneria ma anche il capo di un sistema affetto da demenza si è spento lontano dal "suo" tribunale di corruzione portato a galla nel 2014 dalla "retata storica"

È morto Mazzacurati, padre-padrone del Mose

►La scomparsa negli Usa Baita: ha distribuito un miliardo di tangenti

PER DECENNI ALLA GUIDA DEL CONSORZIO VENEZIA NUOVA: COSÌ IL MANAGER CHE VOLEVA FARSI FRATE HA GOVERNATO SU INDUSTRIALI E POLITICI

Maurizio Dianese

L'uomo del Mose non c'è più. Ma non c'è nemmeno il Mose.

Giovanni Mazzacurati è morto e non è riuscito a vedere la fine dell'opera alla quale aveva lavorato per una vita. L'ingegnere era già il patron del Mose, infatti, quando, il 4 novembre 1988 l'allora vicepresidente del Consiglio dei ministri nel governo De Mita, il veneziano Gianni De Michelis, posò la prima pietra della più imponente opera di ingegneria idraulica che fosse mai stata concepita in Europa, annunciando che la scadenza - improrogabile - per la fine dei lavori era il 1995. Il costo stimato era di 2 mila 500 miliardi di lire, cioè 1 miliardo 300 mila euro. Quando sarà finito - se mai sarà finito - nel dicembre del 2021, il Mose sarà costato alla collettività 6 miliardi e mezzo di euro.

E richiederà - si stima - un centinaio di milioni di euro all'anno per farlo funzionare e cioè per impedire che si ripeta l'Aqua Granda del 1966, l'alluvione che fece scoprire al mondo la fragilità di Venezia e che diede il via alla progettazione di un'opera che salvaguardasse la città dalle alte maree. E questo capolavoro - nel bene e nel male - dell'ingegneria, dell'imprenditoria, della manage-

rialità e della politica italiana, resterà per sempre legato a Giovanni Mazzacurati, un ingegnere che voleva farsi frate - aveva frequentato per un lungo periodo la Basilica di Sant'Antonio, a Padova, prima di risposarsi con la sorella della moglie - e che si era messo al centro di una ragnatela che faceva della corruzione il suo leit motiv, come da sentenze della magistratura. Secondo Piergiorgio Baita, il "genio" che ha dato scientificità al metodo corruttivo inventato da Mazzacurati, il presidente del Consorzio Venezia Nuova ha dispensato tra il 2004 e il 2014 almeno 1 miliardo di euro di soldi pubblici a politici e squadre di calcio, a parrocchie e a registi, a scrittori e a giornalisti e si è comprato così mezza Venezia e mezzo Veneto. Sempre Piergiorgio Baita ha quantificato in 3 miliardi e mezzo il valore delle opere del Mose, pagate dalla collettività invece esattamente il doppio.

LA SVOLTA

Il punto di svolta nella carriera dell'ingegnere che aveva iniziato con la Furlanis come ragazzo di bottega era arrivato venerdì 12 luglio 2013 quando un giovane distinto e dai modi signorili aveva suonato alla porta di casa di Mazzacurati, alle Zattere. Era Roberto Ribaud, il Finanziere che aveva seguito il presidente del Consorzio Venezia Nuova passo passo, telefonata per telefonata, per

tre anni e che al potentissimo Mazzacurati quella mattina aveva consegnato l'ordine di arresto. L'uomo più potente di Venezia e del Veneto non poteva più uscire di casa, se non per recarsi in Procura a testimoniare. Ma la caduta del re dei re aveva portato alla fine di un'epoca. Anche politica. Un anno dopo infatti era stato arrestato il Veneto politico, imprenditoriale e manageriale. Mazzacurati alla fine sarà quello che se la caverà prima e meglio di tutti, meglio di Giancarlo Galan e di Renato Chisso, meglio di Piergiorgio Baita, meglio del generale della Guardia di Finanza Emilio Spaziante, meglio di tanti piccoli e grandi maneggioni che finiranno in galera il 4 giugno 2014 con quella che venne definita la "retata storica". Lui nemmeno un giorno, di galera. Nemmeno mezz'ora. Si disse e si pensò che avesse vuotato il sacco e invece resta consegnato alla storia un (s)memoriale che sembra il preannuncio di quella che diventerà la sua linea difensiva. In ogni ca-



so, subito dopo aver riempito qualche verbale e aver consegnato il dossier, infatti, Mazzacurati, ottiene il permesso di andare in America a curarsi, lì dove è morto, ospite di una villa miliardaria nella miliardaria La Jolla, a due passi da San Diego, California.

IL TRAMONTO

Qui ha passato – e non certo in ristrettezze economiche da frate trappista – l'ultima parte della sua vita, in una villa a due piani, stile anglo-californiano, con i mattoni rossi a vista che si fanno la guerra con i rampicanti e una vetrata che illumina la camera da letto padronale.

«Come sto? Benissimo. Grazie» - ci aveva risposto il 1 settembre del 2016 quando il Gazzettino era riuscito a trovarlo per la prima e unica volta dopo essere volato in America. "Non so se verrò in Italia, vedremo" - aveva detto, sornione. Dimagrito, con il colorito sano tipico del "retired" america-

no che ha dedicato una vita al duro lavoro e si gode la pensione, Giovanni Mazzacurati aveva aperto la porta della casa di proprietà della seconda moglie, Rosangela Taddei, in pantaloni di felpa nera e t-shirt dello stesso colore. Un modo di vestire informale, alla Silicon Valley, che faceva a pugni con il Giovanni Mazzacurati inventore del Mose, che era sempre in giacca e cravatta, anche quando portava il ministro di turno in visita ai cantieri, in mezzo alla polvere e alle ruspe. Sorridente di un sorriso beato, di chi è in pace con il mondo e con se stesso o forse, come dicevano i medici, di un sorriso che era determinato dalla demenza senile, Mazzacurati aveva stretto la mano del cronista con una stretta curiale, tipica dell'uomo che con gentile, ma feroce determinazione per 40 anni aveva coltivato la più grande opera di ingegneria del Paese e per 10 - quelli finiti sotto inchiesta - aveva corrotto mezza Italia,

mentre si comprava la benevolenza o almeno la neutralità dell'altra mezza a colpi di sponsorizzazioni. Quell'uomo, già allora, stando alle perizie medico-legali era di fatto ormai incapace di intendere e di volere e dunque poteva tranquillamente godersi quei 7 milioni di euro di liquidazione ottenuti dal Consorzio Venezia Nuova. E poteva rimanere in quella villa al numero 7231 di Draper Avenue il cui affitto era stato pagato per anni dal Consorzio stesso – cioè dai contribuenti italiani – visto che Mazzacurati aveva fatto passare quel gioiello di casa per una foresteria in uso a imprecisati manager e tecnici che dovevano mettere a punto una ricerca, che solo i maligni possono giudicare improbabile, sui sedimenti della laguna di Venezia. Ecco, questo - ma anche molto altro - è l'uomo che se n'è andato a 87 anni nel dorato esilio di La Jolla.

Maurizio Dianese

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MOSE Giovanni Mazzacurati



L'INGEGNERE Giovanni Mazzacurati morto a 87 anni: in alto, davanti alla mappa della laguna; a destra, nel cantiere del Mose (nel 2013 prima dello scandalo); a sinistra, la villa di La Jolla in California



Regista di tangenti, nessuna condanna solo un sequestro

**DALL'ARRESTO
ALLA FUGA-ESILIO SENZA
SUBIRE IL PROCESSO
MA LA CORTE DEI CONTI
RECLAMA DANNI
PER 21 MILIONI DI EURO**

LA VICENDA GIUDIZIARIA

VENEZIA L'unico processo pendente a carico dell'ex presidente del Consorzio Venezia nuova (Cvn), Giovanni Mazzacurati, era quello promosso dal procuratore regionale della Corte dei conti di Venezia, Paolo Evangelista, il quale reclamava da lui un risarcimento di 21 milioni di euro, pari al danno quantificato a seguito degli episodi di corruzione emersi nello scandalo Mose e aveva ottenuto un sequestro di pari entità, riuscendo però a "congelare" soltanto una piccola porzione, tra immobili, liquidazione e conti correnti.

L'inchiesta penale, per la quale finì agli arresti domiciliari nel giugno del 2014, non ha invece provocato alcuna conseguenza per Mazzacurati in quanto nel corso del processo, celebrato di fronte al Tribunale di Venezia, nel 2016, una perizia ne ha accertato l'incapacità di mente, dovuta ad un decadimento psichico, ad una «demenza senile in stato avanzato» che ha impedito alla Procura di chiamarlo a testimoniare contro gli altri imputati, ma anche e soprattutto di processarlo a sua volta.

LA "FUGA" IN CALIFORNIA

Nessuna conseguenza penale, insomma, per aver fatto il regista di tante "mazzette" e di finanziamenti illeciti, nonché di aver gestito numerose generose donazioni (con denaro del Consorzio, e dunque dello Stato), finalizzate a creare un consenso diffuso per il sistema di paratie mobili progettate in difesa di Venezia dall'acqua alta, non ancora completato.

Rifugiato in California da cinque anni, a La Jolla, nella villa della moglie, dopo aver riempito centinaia di pagine di verbale con le sue confessioni, Mazzacurati non ha fatto da allora più rientro in Italia. E, anche di fronte alla Corte dei conti, sono stati i suoi legali a rappresentarlo, nel tentativo di tenerlo indenne da una possibile pesante condanna: il procedimento di fronte ai giudici erariali si era aperto da poco, lo scorso luglio, e ora potrà continuare unicamente nei confronti dell'ex vicepresidente del Cvn, l'imprenditore veronese Alberto Mazzi, al quale viene contestato almeno metà del danno complessivo.

L'arresto di Mazzacurati, per molti anni uno degli uomini più potenti di Venezia, con agganci eccellenti anche nella politica romana, fu eseguito all'alba del 4 giugno del 2014 dagli uomini della Guardia di Finanza, coordinati dai pm Stefano Ancilotto e Paola Tonini. Contro di lui le prove raccolte in anni di indagini dalle Fiamme Gialle, ma anche le dichiarazioni a riscontro rese da Piergiorgio Baita, ex presidente della mantovani costruzioni (impresa di riferimento

del Cvn), Claudia Minutillo, ex segretaria del Governatore del Veneto, Giancarlo Galan, e poi collaboratrice di Baita, e da altri coindagati.

LE CONFESSIONI

Che attorno al Mose stesse abbattendosi un vero e proprio ciclone a Venezia lo avevano iniziato a capire in molti dopo l'arresto di Baita, avvenuto nel 2013. Anche Mazzacurati si era reso conto che sarebbero arrivati presso a lui, tant'è che un mese prima del blitz della Finanza, decise di rassegnare le dimissioni dal vertice del Consorzio Venezia nuova, seppure continuando a dirigerlo dall'esterno.

Dopo l'arresto, l'anziano manager, all'epoca ottantaduenne, decise quasi subito di collaborare con i magistrati della Procura, così consigliato dai suoi legali, gli avvocati Alfredo Biagini e Giovanni Battista Muscari Tomaioli, chiamando in causa anche l'allora sindaco di Venezia, Giorgio Orsoni, suo caro amico, raccontando di aver finanziato la sua elezione nel 2010, in parte anche in nero (reato poi dichiarato prescritto). Grazie alle sue dichiarazioni fu rimesso in libertà e gli fu consentito di partire per gli Usa, dove si è spento ieri.

Gianluca Amadori

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le reazioni

**Galan: «Quando muoiono, tutti santi
In questo caso posso solo stare zitto»**

Nicola Munaro

Trancianti. Definitivi. Giancarlo Galan - che ancora non sapeva della morte dell'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova - si ferma un attimo. Pensa e sentenza: «Quando muoiono diventa-

no tutti eccezionali e santi, in questo caso io posso solo stare zitto». E Renato Chisso, già assessore regionale ai Trasporti: «A me e alla mia famiglia ha fatto tanto del male ma ciononostante gli auguro che Dio lo prenda tra le sue braccia in Paradiso».

Galan: «Quando muoiono diventano tutti santi...»

►Lapidario l'ex governatore. E Chisso:

«A me e alla mia famiglia ha fatto del male»

►L'allievo Baita: «Se devo fare un bilancio

sono state molte di più le cose positive»

LE REAZIONI

VENEZIA Trancianti. Definitivi. Giancarlo Galan - che ancora non sapeva della morte dell'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova - si ferma un attimo. Pensa e sentenza: «Quando muoiono diventano tutti eccezionali e santi, in questo caso io posso solo stare zitto». Una frase, ma che l'ex Doge del Veneto pronuncia lapidaria. Lui, da parlamentare, era finito in carcere per le mazzette legate al sistema Mose e al Cvn. Come Galan, anche Renato Chisso, già assessore ai Trasporti della Regione Veneto, era stato arrestato nel fulgore dei suoi anni politici: era l'uomo del Passante quando venne travolto dall'inchiesta della procura di Venezia che accusava anche lui. «A me e alla mia famiglia ha fatto tanto del male ma ciononostante gli auguro che Dio lo prenda tra le sue braccia in Paradiso», commentava Chisso ieri sera. E quelle poche parole dette dagli allora vertici del Veneto, risuonano tanto di non detto.

LA POLITICA E L'IMPRESA

Uno dietro l'altro sono arrivati poi i ricordi di quanti hanno vissuto la parabola di Mazzacurati. Dagli altari del progetto Mose al-

le polveri dell'arresto, fino alla malattia e al ritiro negli Stati Uniti. «Quando una persona termina la sua avventura si deve fare un bilancio - lo ricorda l'allievo Piergiorgio Baita, per tanti anni un tutt'uno con Giovanni Mazzacurati - I bilanci sono fatti di voci positive e voci negative. Alla fine, io credo che il suo bilancio sia comunque positivo. E siccome le poste negative sono di una certa rilevanza, significa che - almeno per me - le poste positive sono state ancora più rilevanti».

Così, l'ex sindaco Massimo Cacciari: «Con lui abbiamo passato 20 anni a vederci a parlare e discutere anche aspramente sul Mose, ma nei rapporti personali c'è sempre stata grande educazione e gentilezza». Mentre il professore Paolo Costa, sindaco e presidente del Porto di Venezia, nonché ministro ai Lavori pubblici, dice: «Ho conosciuto solo il Mazzacurati della banca degli occhi, che si occupava di tutti e faceva solo del bene. Tutto il resto è stata una grande sorpresa».

Per chi ne ha preso il posto sulla sedia principale del Cvn, Mauro Fabris, «la storia che lo aveva qualificato come il padre del Mose e questo dato storico non si può cancellare. Se il Mose, straor-

dinario e che spero si possa finire, c'è è perché c'è stata una figura come Giovanni Mazzacurati». Tutto il resto «non mi compete, ma non so se le cose sono andate proprio così - conclude Fabris - Non penso che un uomo solo possa aver fatto tutto ciò che gli contestano. Tanti a Venezia hanno parlato, ma avrebbero dovuto tacere viste le carte e i finanziamenti ricevuti da Mazzacurati».

L'AVVOCATO

«Un uomo di enorme cultura e di grande sensibilità umana». Così Giovanni Mazzacurati viene ricordato dall'avvocato Giovanni Muscari Tomaioli, uno dei due legali che lo hanno assistito dopo l'arresto del giugno 2014 per lo scandalo Mose. «In precedenza lo avevo conosciuto solo in maniera superficiale, ma poi ho avuto l'occasione di apprezzarne le molte doti», racconta il legale, che per due volte si recò anche a fargli visita negli Usa, l'ultima delle quali due anni fa, nel 2017. «Ricordo che di fronte all'esperienza giudiziaria che lo ha coinvolto, il suo primo e principale rammarico fu quello di non poter completare il Mose: fu un vero, forte dolore come il doversi dimettere dalla Banca degli occhi e dal Marcianum».

Nicola Munaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Per vent'anni
abbiamo discusso
anche aspramente
ma rispettandoci»

MASSIMO CACCIARI
Ex sindaco di Venezia



«Faceva del bene
a tutti, quanto
scoperto è stata
una sorpresa»

PAOLO COSTA
Ex sindaco ed ex ministro



«Non penso che
un uomo solo possa
aver fatto tutto ciò
che gli contestano»

MAURO FABRIS
Ex presidente del CVN

I politici condannati

Gli azzurri Giancarlo Galan e Renato Chisso, l'ex governatore del Veneto e il potente assessore ai lavori pubblici spazzati via dallo scandalo Mose



INFRASTRUTTURE. L'amministratore delegato di Rfi annuncia i primi cantieri tra Vicenza e Verona

«Tav, a fine anno via ai lavori»

Gentile: «Le ruspe in azione fra circa tre mesi: il progetto c'è ed è interamente finanziato»

di **ALESSIA ZORZAN**

Cantieri più vicini per la Tav. «Entro l'anno o al massimo entro i primi mesi del 2020 consegneremo il primo lotto costruttivo tra Verona Est e Bivio Vicen-

za. Il progetto c'è ed è tutto finanziato. E sull'attraversamento di Vicenza abbiamo già raggiunto un'intesa con il Comune». Parole rassicuranti dal pianeta dell'alta velocità/alta capacità. A pronunciarle è diretta-

mente Maurizio Gentile, amministratore delegato e direttore generale di Rfi-Rete ferroviaria italiana. Il primo lotto della tratta Verona-Padova è dunque calendarizzato e diventa uno dei cantieri al via. **PAG 12**

LA GRANDE OPERA. L'amministratore delegato di Rfi indica le future scadenze per l'alta velocità

Tav, primi cantieri al via tra Vicenza e Verona

«Ruspe entro tre mesi»

Gentile: «Trovata anche l'intesa con il Comune sull'attraversamento»
Resta invece da sciogliere il nodo ad Est, per il quale l'iter è agli albori

Finalmente qualcosa si muove
Ora un incontro per la tratta verso Padova

FRANCESCO RUCCO
SINDACO DI VICENZA

Abbiamo presentato il documento
Serve un progetto e la stima dei costi

VALTER ORSI
CONSIGLIERE PROVINCIALE

Alessia Zorzan

Comincia ad intravedersi una luce in fondo al tunnel e con la luce anche i primi cantieri della Tav. «Entro l'anno o al massimo entro i primi mesi del 2020 consegneremo il primo lotto costruttivo tra Verona Est e Bivio Vicenza. Il progetto c'è ed è tutto finanziato. E sull'attraversamento di Vicenza abbiamo già raggiunto un'intesa con il Comune». Parole rassicuranti dal pianeta dell'alta velocità/alta capacità, pronunciate direttamente da Maurizio Gentile, amministratore delegato e direttore generale di Rfi-Rete ferroviaria italiana, in un'intervista al Mattino di Padova. Il primo lotto della

tratta Verona-Padova è dunque (quasi) calendarizzato. Una buona notizia che ha raggiunto anche i palazzi vicentini, Trissino e Nieve, con il sindaco e presidente della Provincia Francesco Rucco che, dopo aver espresso soddisfazione, rilancia subito: «Ora bisogna accelerare sulla parte Est, per la quale solleciterò un incontro». Ad oggi è questo infatti il nodo più complesso da sciogliere, visto che l'iter è praticamente a zero. «Questa è effettivamente la parte più indietro dal punto di vista delle intese - ha dichiarato ancora Gentile -. Di fatto l'ultimo tassello, perché poi da Padova a Mestre c'è già il quadruplicamento dei binari». Il dg respinge però l'idea che sia tutto fermo:

«C'è un'interlocuzione informale in corso, proprio al fine di non perdere tempo in vista della progettazione, su come uscire dalla stazione di Vicenza verso Est». Di quest'ultimo tratto berico, che è inserito nel contratto di programma di Rfi (vedi a lato), se n'è parlato molto, ma senza concretizzare. A novembre, allora assessore al territorio Lucio Zoppello, partendo dal



presupposto che l'alta velocità virtuale «non è proponibile per questa tratta» e che dunque serve un raddoppio dei binari (con abbattimento di edifici), aveva suggerito di ragionare sull'interramento della linea da viale del Risorgimento alla Stanga per ridurre l'impatto ambientale.

Valter Orsi, delegato provinciale alle infrastrutture, riavvolge però il nastro: «Lo stralcio ad Est è al centro del documento territoriale che abbiamo sottoscritto (e che avrebbe dovuto essere consegnato al ministro Toninelli, ndr) nei mesi scorsi. Il documento

è stato inviato a Rfi. Serve però una progettazione e una valutazione dei costi prima di poter affrontare qualsiasi altro ragionamento». Nel complesso, tuttavia, gli animi sono ottimisti. «Quelle di Gentile sono parole positive - sottolinea Rucco -. Ha confermato per il 2020 la partenza dei cantieri per la zona di Verona fino alle porte di Vicenza e ha confermato che sull'attraversamento di Vicenza fino alla stazione abbiamo di fatto trovato l'intesa rispetto all'incontro che c'è stato a luglio». L'incontro, avvenuto a palazzo Trissino, riguardava

infatti il progetto preliminare in merito all'attraversamento della città (tratto da 805 milioni di euro, salvo rialzi in seguito ai futuri adattamenti), sul quale si attende il timbro del Cipe per l'approvazione definitiva. Spostando lo sguardo ad est, dove sono interessati anche i comuni di Torri di Quartesolo e Grisignano, Rucco confida in un incontro a breve. «Dopo un anno di attesa qualcosa si muove - conclude - speriamo che con il nuovo ministro, che mi pare molto più efficiente rispetto a Toninelli, si possa proseguire spediti». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il contratto

IL TERZO LOTTO

Anche se qualcosa si sta muovendo, è presto per cantare vittoria. Tanto che il sindaco Francesco Rucco ha subito riportato tutti alla realtà: «Parole positive, ma solleciterò un incontro». E in effetti le ragioni per non dormire sonni del tutto tranquilli pensando alla Tav non mancano. La tratta che da Vicenza porta a Padova finora non ha infatti né progetti, né stanziamenti. Va detto però che questo terzo lotto è definito con tanto di numeri nel contratto di programma di Rfi. Nel documento che indica gli investimenti per il periodo 2017/2021 si trovano anche due pagine dedicate al tratto Vicenza-Padova. Si possono leggere i costi stimati (1,3 miliardi) e anche le indicazioni di massima che erano state indicate nel primo studio di fattibilità. Si tratta di 28 chilometri compresi tra la stazione di Vicenza (esclusa) e quella di Padova. Nel tratto compreso tra la radice Est di Vicenza e la diramazione per Schio/Treviso i treni alta velocità/alta capacità correranno sui binari della linea storica Milano-Venezia. A valle della diramazione si realizzeranno due nuovi binari Av/Ac in affiancamento a sud della linea storica fino a Lerino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'alta velocità/alta capacità è da anni al centro dell'agenda di governo e degli appelli delle categorie



«Aeroporto, la bretella sarà finita per le Olimpiadi»

Bretella ferroviaria per l'aeroporto Marco Polo con stazione passante. La conferma è arrivata da Maurizio Gentile, a.d. di Rfi e per Enrico Marchi, presidente di Save, tutto questo è motivo di soddisfazione: «Ero sicuro che la stazione passante non è mai stata in discussione. A questo punto il progetto è stato approvato dal Cipe e la strada è in discesa: doppi cantieri, via ai lavori dal 2021 e fine nel 2025, in tempo per le Olimpiadi invernali a Cortina». CHIARIN / APAG. 5

In treno in aeroporto «Cantieri dal 2021 esercizio dal 2025»

Enrico Marchi (Save) soddisfatto delle rassicurazioni di Rfi
«Ottima collaborazione, lavoreremo con doppi interventi»

Mitia Chiarin

«Ve lo avevo detto che la stazione passante non era in discussione». Enrico Marchi, presidente di Save, esprime soddisfazione per la conferma, data al nostro quotidiano, dall'ad di Rfi, Maurizio Gentile, del progetto del treno per l'aeroporto Marco Polo di Tesserà. «Fra poco lanceremo la conferenza di servizi» ha detto Gentile al no-

stro quotidiano confermando il progetto della stazione passante. Quindi, con il famoso cappio.

Marchi vede confermato quindi il progetto discusso da mesi nei tavoli di confronto tra Save e gruppo Ferrovie. E che pareva esser stato cambiato durante la stagione del governo gialloverde, Lega-M5s. Ma si va avanti con il tracciato oramai noto.

«L'avevo detto ma quan-

do si tratta di infrastrutture tutti hanno idee diverse e le conferme sono importanti», precisa Enrico Marchi. «La



collaborazione tra noi di Save, Rfi e l'intero gruppo Ferrovie è sempre stata ottima e hanno compreso bene le necessità legate alla realizzazione di una linea ferroviaria con cappio e stazione passante che permette a due treni contemporaneamente di servire lo scalo aeroportuale. Oramai, direi, con il progetto che è già stato approvato dal Cipe è tutta discesa e non prevedo ostacoli con la conferenza di servizi che è prossima».

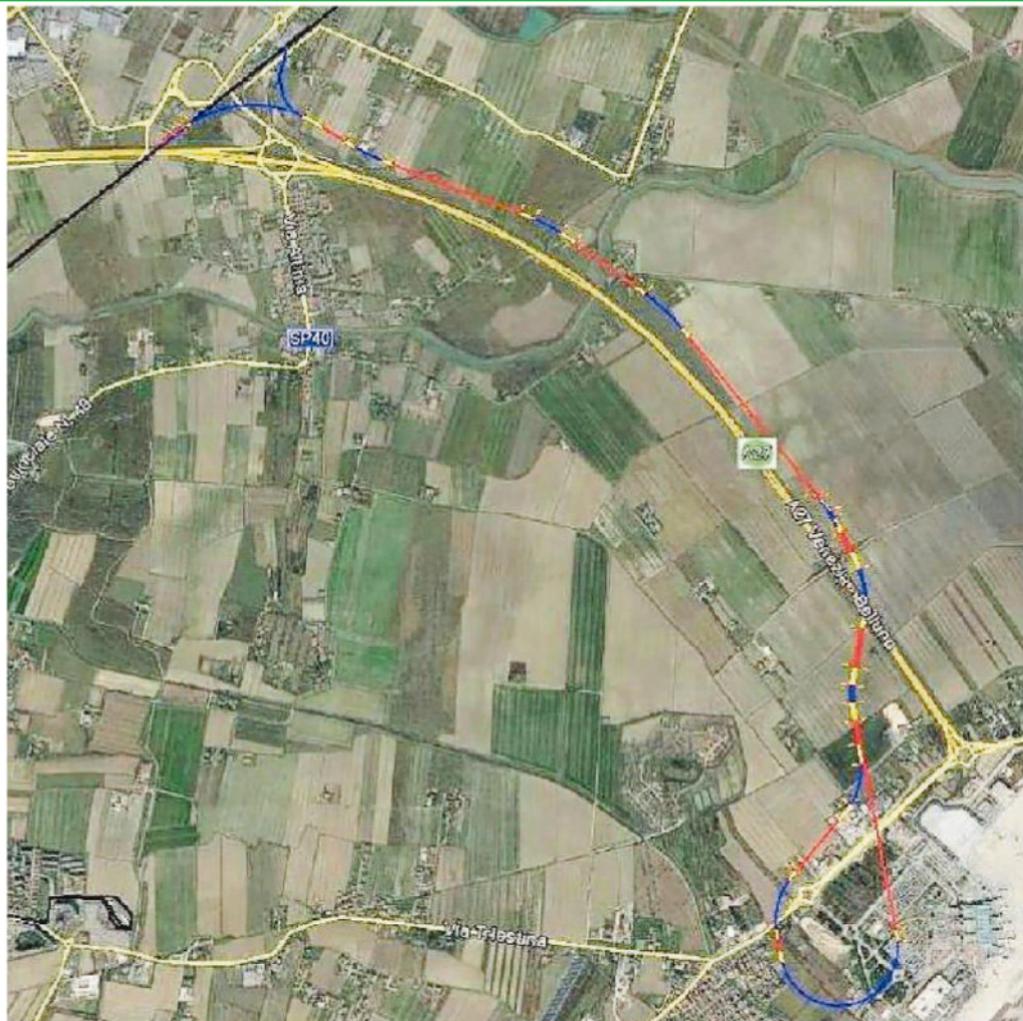
Il presidente di Save, società di gestione del Marco Polo di Venezia, indica quindi come confermato anche il timing dei cantieri. «L'obiettivo è quello di vedere entrare in esercizio il treno entro il 2025, in tempo per le olimpiadi invernali del 2026 a Cortina. I lavori inizieranno quindi nel 2021, tra due anni e pensiamo ad un sistema di cantieri doppio con un avvio che riguarda sia il lato verso la ferrovia tradizionale che dentro l'aeroporto. Sono molto soddisfatto delle conferme arrivate da Gentile perché la linea ferroviaria per l'aeroporto è essenziale

non solo per il sistema aeroportuale veneziano», ci dice Enrico Marchi, «ma per tutto il Veneto perché in futuro, grazie all'alta velocità, un passeggero potrà velocemente partire da Verona e arrivare a prendere l'aereo a Venezia. Una scelta che risponde alle migliori best practice (buone pratiche) internazionali». La linea ferroviaria per l'aeroporto si staccherà dalla linea Venezia-Trieste con un percorso a doppio binario e un percorso a cappio, passante all'interno della stazione interrata del treno, già predisposta sotto l'attuale aerostazione al centro di cantieri milionari per il raddoppio nei prossimi anni. Il treno correrà parallelo alla bretella autostradale.

Commenti positivi anche dal mondo imprenditoriale veneziano. Marco Michielli, presidente di Federalberghi veneto e di Confturismo, si dice entusiasta delle conferme al progetto, che vale 450 milioni di euro, arrivate dal dirigente, numero uno di Rete Ferroviaria Italiana. «Si entra finalmente tra i paesi

evoluti. Le stazioni passanti sono essenziali per lo sviluppo di importanti hub come è l'aeroporto di Venezia e questo ha effetti positivi per tutta la costa veneziana perché significa trovare collegamenti veloci con le località della costa veneziana, da Jesolo fino a Bibione, superando i problemi della viabilità di una autostrada, la A4 Venezia-Trieste, che rappresenta un problema quotidiano di sicurezza. Ma mi spingo oltre: questo nuovo collegamento ferroviario è fondamentale per il Veneto, velocizza i collegamenti da Padova, Vicenza e Verona con lo scalo aereo. La perfezione sarebbe, poi, riuscire a portare a compimento anche il vecchio progetto della metropolitana di superficie che aveva proposto l'ex assessore regionale Chisso e che invece si è interrotto», spiega il presidente di Federalberghi-Confturismo, dando voce alle speranze del mondo del turismo per nuovi collegamenti aereo-ferro nell'entroterra veneziano. —

 BY-NC-ND ALIQUOI DIRITTI RISERVATI



Enrico Marchi (Save)

L'ALTRA PARTITA

Stazione di Mestre, sei mesi per decidere sulla sopraelevata

L'accordo è ufficiale
in Regione il confronto
sulla Vas per il piano
della nuova via Ulloa

C'è, nei piani di Rfi, anche il quadruplicamento della linea ferroviaria Mestre-Padova. Ma entra nel vivo anche lo sviluppo pratico dell'accordo sulla stazione di Mestre, che diventa dopo l'intesa tra Comune e gruppo Ferrovie, bifronte. Ora le ferrovie hanno sei mesi di tempo per sviluppare la stazione ponte voluta da Brugnarò. Un decreto del sindaco di fine agosto ha dato l'ufficialità, dopo il via libera del consiglio comunale, all'accordo quadro per il fronte di Mestre con due nuovi alberghi previsti uno al posto dell'ex Poste e l'altro nell'attiguo edificio che Sistemi Urbani (altra società del gruppo Fs) deve mettere all'asta. Verso il parco ferroviario, oltre via Trento, si prevedono 65.790 metri quadri di superfici con la realizzazione di 6.000 metri quadri di edilizia residenziale per il Comune e in 21.500 metri quadri le Ferrovie andranno a realizzare case e servizi: previste anche attività direzionali, commerciali, produttive, medie strutture di vendita e attrezzature collettive. L'area verde situata dalla parte opposta diventa l'ampliamento del parco Piraghetto. Sul lato Marghera, le osservazioni, con eventuali proposte, critiche e suggerimenti, allo sviluppo dell'area di via Ulloa, strategica per la nuova stazione ferroviaria di Mestre vengono raccolti dagli uffici dell'Urbanistica del Comune entro il 4 novembre. È stato pubblicato all'albo pretorio del Comune l'avviso del direttore del settore Urbanistica, Danilo Gerotto, che comunica che il piano pubblico privato adottato dal consiglio comunale è in visione al pubblico presso le due se-

di di Venezia (San Marco 3980) e nella sede di Mestre (alla ex Carbonifera di viale Ancona 59), per 30 giorni consecutivi. Gli atti sono consultabili sul sito del Comune di Venezia sul portale delle delibere di consiglio comunale. Un passaggio dovuto, previsto dalle procedure urbanistiche, ma importante vista anche la valenza del piano all'esame. Ci sono infatti 30 giorni di tempo per presentare osservazioni alla Variante al Piano degli Interventi, con termine fissato, appunto, per il 4 novembre. Il secondo passaggio si gioca invece in Regione Veneto dove i progettisti della Salini-Cediv (gruppo Impregilo) che hanno progettato lo sviluppo della grande area di via Ulloa, hanno già iniziato il confronto con la commissione per l'iter di discussione della documentazione della Vas, la valutazione ambientale strategica a cui il piano va sottoposto. Un passaggio, anche questo importante, per valutare l'impatto delle opere previste sul territorio dell'affaccio su via Ulloa. Tra osservazioni, da controdurre, e Vas ci vorranno almeno altri 120 giorni di valutazione del grande progetto. Entro fine anno, quindi, l'ok finale. Il piano di via Ulloa, su 44.000 metri quadri di sviluppo comprende 10.000 metri quadri di uffici direzionali, 14.400 metri quadri residenziali, 14.000 metri quadri di ricettivo, 6.000 metri quadri di funzioni commerciali e di vicinato, 26.000 mq di superfici a standard a parcheggio dentro un edificio multipiano e 30.225 metri quadri di nuovo parco pubblico che verrà ceduto al Comune di Venezia. —

M.Ch.



PALAZZO CHIGI**Direttiva Conte sui decreti:
alt risse, più coordinamento**

Più coordinamento di Palazzo Chigi, confronti preventivi fra ministeri, testi coordinati in Cdm: il premier, Giuseppe Conte, diramerà

una direttiva per prevenire le divisioni e migliorare l'azione di governo, soprattutto nella messa a punto dei decreti. — a pagina 8

Decreti e attività di governo, la direttiva anti caos di Conte

DOMANI DELEGHE AL CDM

Alt ai testi improvvisati e alle risse, coordinamento più forte di Palazzo Chigi

Nell'iter dei provvedimenti rafforzato il ruolo delle strutture tecniche

Giorgio Santilli

Per qualche giorno l'altolà al decreto Ambiente ha riproposto a Palazzo Chigi uno scenario visto spesso nel Conte 1: un testo non abbastanza "solido" sul piano tecnico e legislativo, mai discusso fra ministeri, con sconfinamenti di competenze, approvato al preconsiglio con l'idea di andare in Cdm senza aver sciolto tutte le criticità ed essere approvato con molte aree grigie ricorrendo magari al «salvo intese». Un film «episodico» per il Conte 2 che non si ripeterà, giurano ora a Palazzo Chigi. E per voltare pagina scende in campo il presidente del Consiglio che a breve diramerà una direttiva raccomandando all'intero governo un lavoro più ordinato, tecnicamente più preciso e politicamente meno confuso, soprattutto nella produzio-

ne di decreti legge. Altolà a preconsigli improvvisati e, ancor più, a Cdm con testi non abbastanza elaborati e verificati a livello tecnico. Prima del preconsiglio le strutture di Palazzo Chigi prenderanno in carico le proposte dei ministeri e svolgeranno il coordinamento necessario per evitare stop and go nel cammino dei provvedimenti.

A riprova della volontà di cambiare passo si portano i due Dl approvati giovedì scorso in Consiglio dei ministri e andati in Gazzetta Ufficiale sabato: quello sulle competenze dei ministeri e quello sulla cybersecurity, istruiti a dovere da Palazzo Chigi.

Il premier aveva chiesto più ordine e maggiore coesione al nuovo governo fin dalla nascita. Già nel primo Cdm aveva indicato la via ai ministri per evitare sovrapposizioni di competenze, liti, esami frettolosi, decisioni in presenza di più testi ispirati a concezioni politiche diverse (come successo sistematicamente con i gialloverdi). Indicazione densa di contenuti tecnici ma coerente in tutto alla filosofia politica del Conte 2: stop ai contratti (e all'eterna negoziazione) fra forze politiche e sforzo per arrivare sempre a sintesi. Raccomandazione che passa ora nella direttiva anti-caos di Conte.

Non stuggono altri due aspetti politici dell'iniziativa di Conte. Il primo

caratterizza il governo da prima del giuramento: il ruolo di indirizzo politico e coordinamento crescente del premier. Prima è stato evidente sulla scena internazionale, poi in Parlamento, ora si vuole affermare dove è più naturale, nella vita del governo.

L'altro tema si è affacciato al momento della formazione del governo, quando Conte tentò di nominare sottosegretario alla presidenza del Consiglio con funzioni di segretario del Cdm un tecnico di sua stretta fiducia, il segretario generale di Palazzo Chigi, Roberto Chieppa. La nomina non passò per il braccio di ferro con Luigi Di Maio, che impose Riccardo Fraccaro, ma la manovra di rafforzare la componente tecnica di Palazzo Chigi e il suo peso nell'attività del governo è andato avanti. Conte ha rafforzato le competenze di Chieppa (rimasto segretario generale) su alcuni uffici-chiave nella formazione dei provvedimenti. E ha nominato Mario Turco, senatore M5S molto vicino al premier, nel ruolo di sottosegretario «economico», con l'idea di dargli, probabilmente già nel Consiglio dei ministri e vice, le competenze sul Dipe, il dipartimento per la programmazione economica che istruisce i dossier sui finanziamenti alle infrastrutture.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TUTTI GLI SCONTRI DEI GIALLO-VERDI IN CDM**Decreto fiscale**

Circa un anno fa fece scalpore il caso del Decreto fiscale che, dopo essere stato approvato in consiglio dei ministri, fu ritoccato perché i Movimento Cinque stelle insorse contro il condono inserito nel testo. Secondo Di Maio, una «manina» aveva aggiunto la sanatoria. Poi fu trovata una mediazione

Decreto semplificazioni

Gestazione complicata anche per il decreto semplificazioni, a lungo rinviato per la difficoltà di Lega e M5s ad arrivare ad un accordo. Poi il provvedimento arrivò in Consiglio dei ministri senza un testo ma solo con un indice di articoli. Al centro

dei dissidi fra alleati giallo-verdi soprattutto la norma sul codice appalti

Decreto sblocca cantieri

Il decreto sblocca cantieri è stato al centro di uno scontro tra M5S e Lega durato circa due mesi. Alla fine viene varato dal Cdm con la formula del «salvo intese», cioè con un testo modificabile

Decreto crescita

Lo scorso aprile altro psicodramma in Cdm in occasione del via libera al decreto crescita: finisce con lo stralcio di 5 commi su 7. Viene abbandonato il cosiddetto «Salva-Roma»



Governo La sede di Palazzo Chigi