

Rassegna del 13/02/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

13/02/2019	Sole 24 Ore	2	Appalti Risposta alla Ue: niente decreto, solo Ddl delega - Appalti, si allontana il decreto Correzioni Ue solo con il Ddl	Santilli Giorgio	1
------------	-------------	---	--	------------------	---

SCENARIO

13/02/2019	Arena	11	EcoComunicazione rende San Francesco più sostenibile	F.L.	3
13/02/2019	Gazzettino	7	Autostrade e treni I nodi da sciogliere	Vanzan Alda	4
13/02/2019	Gazzettino Venezia	10	Mose, slitta a luglio l'udienza fiscale	...	7
13/02/2019	Gazzettino Venezia	20	«Ospedale, progetto entro 3 mesi»	De Bortoli Davide	8
13/02/2019	Giornale di Vicenza	11	«Pedemontana, Roma non può prendersi 5 miliardi di tasse»	CRI.GIA.	10
13/02/2019	Messaggero	16	Astaldi, banche fredde sul piano Salini	...	11
13/02/2019	Mf	6	Pillole - Somec	...	12
13/02/2019	Nuova Venezia	27	Mose, cassoni in sovrapprezzo L'udienza rinviata a luglio	...	13
13/02/2019	Nuova Venezia	34	Accordo Forte San Felice nessuna compensazione	Anzoletti Elisabetta B.	14
13/02/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12	"Re" Zaia vuole mettere a dieta Roma chiede gli aeroporti e la laguna di Venezia	Salmaso Albino	15
13/02/2019	Sole 24 Ore	14	A Somec le vetrare in Usa per Mit e Yale	Cavestri Laura	18
13/02/2019	Tribuna-Treviso	34	Traforo Santa Augusta manca l'ingresso sud «Opera incompiuta»	Dal Mas Francesco	19

600Numero di opere bloccate
in Italia secondo l'Ance; il
valore è di 36 miliardi**Appalti**
Risposta alla
Ue: niente
decreto, solo
Ddl delega

Giorgio Santilli

— a pagina 2

Appalti, si allontana il decreto Correzioni Ue solo con il Ddl

Procedura d'infrazione. Palazzo Chigi lavora alla risposta alla lettera di messa in mora di Bruxelles che punta l'indice soprattutto sul subappalto: la riforma organica del codice sarà fatta per delega**Giorgio Santilli**

Una riforma organica del codice degli appalti che corregga anche le obiezioni fatte da Bruxelles si farà con il disegno di legge delega approvato dal Consiglio dei ministri e non ancora approvato in Parlamento. È questo l'orientamento di Palazzo Chigi che sta mettendo a punto la risposta alla lettera di messa in mora dell'Unione europea inviata quindici giorni fa.

Sembra allontanarsi quindi l'ipotesi di un decreto legge che intervenga immediatamente sul codice. L'ipotesi di un decreto più volte era stata ventilata nei giorni scorsi, soprattutto dal vicepremier leghista Matteo Salvini, che ha parlato di un decreto «cantieri veloci». Anche le imprese di costruzioni hanno più volte chiesto, per voce dell'Ance, un provvedimento urgente che corregga immediatamente il codice, prendendo spunto proprio dai rilievi mossi dall'Unione europea.

La convinzione di Palazzo Chigi è che con il Ddl si possa affrontare in modo organico la riforma evitando strappi. Nei giorni scorsi era stato il vicepremier pentastellato Luigi Di Maio a dire che la riforma si sarebbe fatta in otto mesi.

Probabilmente nel governo c'è anche l'esigenza di trovare una risposta

condivisa sul tema degli appalti fra una Lega più interventista e M5s più attendista. Finora non si è riusciti a varare nessuna norma, nonostante i numerosi annunci, con l'eccezione di quella contenuta nella legge di bilancio che alza a 150mila e a 350mila euro le soglie per le trattative private e per competizioni informali e snelle.

Una norma che aveva provocato la critica molto dura del presidente dell'Anac, Raffaele Cantone. È proprio la notizia trapelata nei giorni scorsi della domanda presentata da Cantone al Csm per tornare a fare il magistrato, lasciando quindi l'Anac al più tardi alla fine del suo mandato, nell'aprile 2020, ha probabilmente indotto il governo a qualche cautela in più sulla riforma del codice. Cantone non ha infatti nascosto la propria opposizione a provvedimenti che stravolgano il quadro legislativo.

Ora la priorità è rispondere alla Ue. Il codice è finito nel mirino della Commissione Ue per la «mancata conformità del quadro giuridico italiano alle direttive del 2014 in materia di contratti pubblici» (le numeri 23, 24 e 25). Per la risposta c'è tempo comunque fino a marzo.

Le norme italiane nel mirino di Bruxelles sono numerose, ma fra i rilievi più gravi ci sono quelli relativi al

subappalto su cui si evidenziano ben sei violazioni relative ad altrettante norme: a) il divieto di subappaltare più del 30% di un contratto pubblico; b) l'obbligo di indicare la terna di subappaltatori proposti; c) il divieto per un subappaltatore di fare a sua volta ricorso a un altro subappaltatore; d) il divieto per il soggetto sulle cui capacità l'operatore intende fare affidamento di affidarsi a sua volta alle capacità di un altro soggetto; e) i divieti per diversi offerenti in una determinata gara di fare affidamento sulle capacità dello stesso soggetto, per un potenziale subappaltatore indicato di presentare a sua volta offerta e per lo stesso soggetto di essere offerente e subappaltatore di un altro offerente; f) divieto per gli offerenti di avvalersi delle capacità di altri soggetti quando il contratto riguarda progetti che richiedono opere complesse.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sbloccare gli investimenti. Il governo punta a ridurre i tempi delle infrastrutture «smantellando un codice degli appalti che sta bloccando gli investimenti», ha detto il vice premier Luigi Di Maio

LA RIFORMA E I NODI

In arrivo il disegno di legge

Il governo punta sul disegno di legge delega varato dal Consiglio dei ministri, e non ancora approvato in Parlamento, per portare a termine la riforma organica del codice degli appalti. Per correggere così anche le obiezioni fatte da Bruxelles

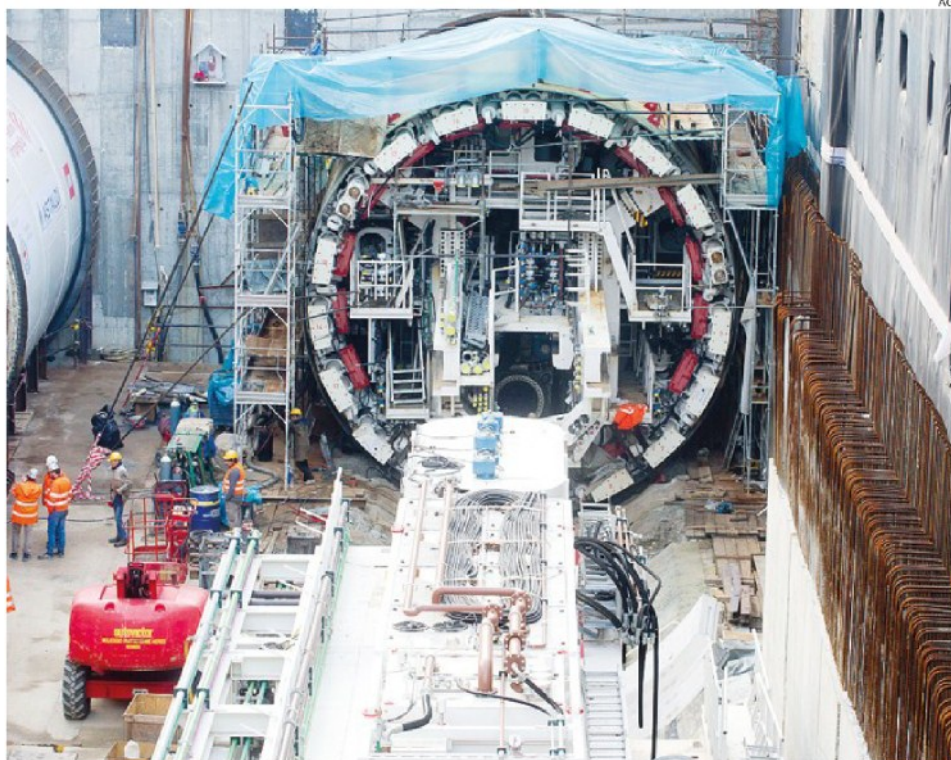
Si allontana l'ipotesi decreto

Sembra allontanarsi l'ipotesi di un decreto legge che intervenga immediatamente sul codice.

L'ipotesi di un decreto più volte era stata ventilata nei giorni scorsi, soprattutto dal vicepremier leghista Matteo Salvini.

Imprese: correggere il codice

Anche le imprese di costruzioni hanno più volte chiesto, per voce dell'Ance (l'associazione dei costruttori), un provvedimento urgente che corregga immediatamente il codice, prendendo spunto proprio dai rilievi mossi dall'Unione europea.



AMBIENTE. Progetto Fra' Sole ad Assisi

EcoComunicazione rende San Francesco più sostenibile

L'agenzia veronese è specializzata su temi dei rifiuti, energia, edilizia

Assisi chiama Verona per un progetto di sostenibilità che coinvolge il complesso monumentale di San Francesco. Si chiama Fra' Sole, è stato presentato a Rimini in occasione di Ecomondo: l'iniziativa nasce per rendere sempre più sostenibili approvvigionamenti, consumi e scelte in materia di gestione finanziaria, acqua, energia e rifiuti oltre a progetti di educazione ambientale e finanziaria per i di pellegrini che visitano il Sacro Convento. EcoComunicazione, agenzia veronese specializzata in consulenza e realizzazione di piani e azioni di comunicazione ambientale, è stata chiamata per diventare partner tecnico del progetto dal Padre Custode del Sacro Convento, frate Mauro Gambetti, creatore di Fra' Sole con Walter Ganapini, direttore generale di Arpa Umbria, e alla società di consulenza vicentina Sisifo Sostenibilità & Resilienza. Il progetto ha ottenuto il patrocinio della Città di Assisi, della Regione Umbria, del ministero dell'Ambiente e del Pontificio Dicastero per lo Sviluppo Umano Integrato.

«EcoComunicazione è specializzata in progetti di comunicazione che abbiano come driver la sostenibilità», spie-

gano Daniele Caldon e Alberto Sperotto, alla guida dell'agenzia, «e Fra' Sole ci permette di mettere a disposizione del progetto e dei partner un'esperienza maturata sui temi del ciclo dei rifiuti, dell'efficienza energetica e della sostenibilità in edilizia. Fra' Sole è un percorso di progressiva riduzione dell'impatto ambientale grazie a processi più efficienti e sostenibili. In qualità di partner, EcoComunicazione ha sviluppato il concept creativo e l'immagine coordinata del progetto, e si occuperà di altre attività di comunicazione».

I frati saranno affiancati da Banca Etica, Etica sgr e Fondazione Finanza Etica, che metteranno a disposizione una gamma di servizi per realizzare un circuito finanziario e strumenti di analisi che permetteranno di ridurre l'impatto ambientale anche nelle scelte finanziarie. I primi focus sui quali si è concentrato il progetto sono stati acqua, energia, rifiuti ed educazione ambientale dei pellegrini: «Gli obiettivi sono coerenti con la nostra mission aziendale», sottolinea Caldon e Sperotto, «e ci è sembrato naturale accettare l'invito a collaborare con i partner di Fra' Sole». • F.L.



La riforma delle Regioni

Autostrade e treni

I nodi da sciogliere

►Le resistenze di Toninelli: unica apertura sulle linee secondarie

►Per porto e aeroporti a Venezia solo la competenza sui progetti

**TRATTATIVA DIFFICILE
SULLE INFRASTRUTTURE
POCHE CONCESSIONI
ANCHE PER LE STRADE
IL MINISTERO: PREVALE
L'INTERESSE NAZIONALE**

**E I COSTI STANDARD
DIVENTANO UN "CASO":
PREVISTI DA 10 ANNI
E MAI APPLICATI
ORA DIVIDONO
LE FORZE POLITICHE**

IL FOCUS

VENEZIA C'è il no "politico", come quello che il ministro pentastelato alle Infrastrutture Danilo Toninelli ha apposto appena ha sentito parlare di autostrade e ferrovie. Ossia: la Regione Veneto vuole diventare ente concedente, al posto del ministero, delle autostrade? Non se ne parla. Perché? Perché no. E poi ci sono i no che per un po' diventano sì e poi ritornano no. Il punto è che in fatto di trasporti e infrastrutture, l'autonomia potrebbe essere sottotitolata Brooklyn. Non il ponte, ma le gomme da masticare. Un tira e molla che va avanti da mesi.

Chiaro che, come il bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto, questa partita dell'autonomia rafforzata abbia chiavi di lettura differenti: il Nord la invoca, stanco com'è dei tagli lineari che colpiscono chi non spreca e delle tasse che solo parzialmente tornano sul territorio; il Centro e il Sud la osteggiano, preoccupati di perdere rendite di posizione. Ed è quantomeno singolare che solo ora i fabbisogni standard vengano osteggiati quand'è dal 2009 che, per legge, dovrebbero essere applicati e quindi lo "scandalo", semmai, è che da dieci anni a questa parte nessuno, né di destra né di sinistra né "sopra" le parti si sia

preoccupato di farli applicare. Certo, non è detto che ci riescano adesso: se anche si arrivasse alla firma dell'intesa tra il premier Giuseppe Conte i governatori di Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna, poi il provvedimento dovrà essere approvato a maggioranza assoluta dal Parlamento. E non è detto che, tenuta dell'esecutivo permettendo, alla Camera e al Senato questo avvenga.

Tant'è, a poche ore dalla presentazione dell'intesa, la trattativa sulle infrastrutture registra le seguenti posizioni.

FERROVIE

Il Veneto ha chiesto di sostituirsi al ministero come ente concedente. La risposta è stata negativa con la motivazione che il ministero ha già in essere una concessione con Rfi, cioè la Rete Ferroviaria Italiana partecipata al 100% da Ferrovie dello Stato con funzioni di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Intervenire sul contratto di programma siglato a suo tempo tra ministero e Rfi - è stata l'opposizione di Roma - non è possibile.

C'è stata, però, una apertura, sulle linee secondarie. Significa che la competenza sulla Verona-Venezia non sarà delegata a Palazzo Balbi, ma magari la Vicenza-Schio, la Venezia-Trevi-



so, la Venezia-Bassano sì. In tutto sono 18 tratte ferroviarie. Solo che dopo un sì iniziale, al ministero ci hanno ripensato, è sorta qualche obiezione ed è arrivata la marcia indietro.

PORTI

La Regione ha chiesto di nominare il presidente del Porto. Principalmente il Porto di Venezia, ma c'è anche quello di Chioggia. Risposta: no. È stato però acconsentito a passare alla Regione l'approvazione dei progetti portuali: oggi se ne occupa Roma, domani spetterà a Venezia.

AEROPORTI

Palazzo Balbi ha chiesto di trasferire al demanio della Regione, da quello dello Stato, "gli aeroporti nazionali insistenti nel territorio veneto e la relativa competenza legislativa e amministrativa". La risposta è stata negativa. Ma è stata proposta una mediazione: sui progetti aeroportuali, che oggi sono approvati dal solo ministero delle Infrastrutture, la Regione potrà dire la sua. Dovrà esserci, cioè, un'intesa comune.

AUTOSTRADE E STATALI

Il no, come sul fronte dei treni, è stato tassativo: "Il ministero ha ritenuto preminente l'interesse nazionale all'unitarietà della rete infrastrutturale ferroviaria e autostradale". La Regione Veneto voleva diventare ente concedente delle autostrade al posto del ministero, potrà al massimo diventare concessionario (come già avviene per il Passante di Mestre che è gestito da una società, la Cav, partecipata al 50% da Anas e al 50% dalla stessa Regione Veneto). Il via libera sul ruolo di concessionario potrebbe comunque andar bene a Palazzo Balbi perché consentirebbe la creazione della holding autostradale del Nordest.

Retromarcia, infine, del ministero sulle strade statali che il Veneto vorrebbe riclassificare come regionali: dal no iniziale si è passati al sì e poi di nuovo al no.

Alda Vanzan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ferrovie Le tratte reclamate dal Veneto

Queste le 18 tratte ferroviarie che la Regione Veneto reclama: 1) Verona-Dossobuono-Mozzecane-Mantova (tratto veneto); 2) Isola della Scala-Cerea; 3) Legnago-Rovigo; 4) Bonferraro-Nogara-Cerea (tratto veneto); 5) Legnago-Monselice; 6) Rovigo-Chioggia; 7) Vicenza-Cittadella-Castelfranco Veneto-Treviso; 8) Padova-Camposampiero-Castelfranco; 9) Camposampiero-Cittadella; 10) Cittadella-Bassano-Primolano (Trento) (tratto veneto); 11) Maerne-Castelfranco; 12) Castelfranco-Bassano; 13) Castelfranco-Montebelluna; 14) Treviso-Montebelluna; 15) Belluno-Ponte nelle Alpi-Calalzo; 16) Treviso-Portogruaro; 17) Portogruaro-Teglio; 18) Conegliano-Ponte nelle Alpi.

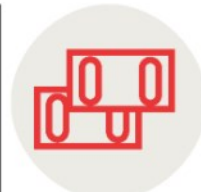
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Venezia Mose, no grazie la gestione affare di Stato

La Regione Veneto non vuole avere a che fare con la gestione del Mose, le dighe mobili per la salvaguardia di Venezia, ma vuole verificare l'impatto del Mose sul territorio. La richiesta è di poter istituire una struttura regionale a composizione mista - che vedrebbe la partecipazione del Snpa (Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente) e della Città metropolitana di Venezia - ai fini del monitoraggio dell'impatto ambientale e degli effetti di tale opera sul territorio. Sarebbe stato invece concordato il passaggio dalla Stato alla Regione della potestà legislativa e amministrativa sulla laguna di Venezia e sul bacino scolante. Le competenze del magistrato alle acque verrebbero così trasferite al Provveditorato interregionale per le opere pubbliche. C'è poi l'impegno di ampliare la Zona Franca doganale di Venezia, che oggi è di 8000 metri quadri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Trasporti Più soldi per i mezzi dei pendolari

Più soldi per il trasporto pubblico locale. Nella trattativa con il ministero delle Infrastrutture, la Regione Veneto ha chiesto che il finanziamento del Tpl avvenga attraverso l'assegnazione del gettito delle partecipazioni ai tributi erariali o delle riserve di aliquote in sostituzione della partecipazione al fondo nazionale. In pratica, si dice di smettere la ripartizione fissa, visto che ogni anno al Veneto spetta l'8 per cento dell'importo totale. Servono, però, "livelli adeguati di servizio uniformi sull'intero territorio nazionale". E in attesa di questi livelli, il Veneto chiede una quota invariabile del fondo nazionale pari all'80% di quanto attribuito alla stessa Regione applicando allo stanziamento annuale la percentuale di riparto. La questione non ha trovato il via libera del ministero.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Viabilità Le statali da declassare, partita aperta

Una delle richieste avanzate dalla Regione Veneto è di declassare le strade statali. Di farle cioè diventare regionali. Al di là della risposta del ministero delle Infrastrutture (si racconta di un iniziale no diventato poi sì e infine di nuovo no), la richiesta del Veneto appare singolare se si considera che un anno fa Regione e Anas hanno siglato un protocollo di intesa per l'ingresso di Anas in Veneto Strade con ben il 51% delle quote e la relativa riclassificazione come "nuova rete statale" di circa 700 km di strade gestite dalla società veneta. Dunque, se si punta all'autonomia perché dare adesso le strade all'Anas? La risposta della Regione è che sono due procedimenti diversi e che in attesa dell'autonomia non vanno persi gli investimenti fatti da Anas sulle strade venete.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

18

Le tratte ferroviarie minori che la Regione vorrebbe gestire

8%

La quota del fondo per il trasporto locale attribuita al Veneto

700

Chilometri di strade "ceduti" all'Anas un anno fa



TRAFFICO CONTESO Una nave in bacino di San Marco e il Passante di Mestre: lo Stato non vuole privarsi delle infrastrutture

Mose, slitta a luglio l'udienza fiscale

SECONDO L'INCHIESTA DELLA PROCURA SAREBBE STATA CREATA UNA "CRESTA" MILIONARIA SU FORNITURE DI CASSONI

PROCESSO

VENEZIA Slitta a luglio l'udienza preliminare relativa all'inchiesta denominata "Mose 6", che vede sotto accusa una mezza dozzina di imprenditori e manager ai quali il procuratore aggiunto Stefano Ancilotto contesta una serie di presunte irregolarità fiscali commesse tra il 2010 e il 2015, periodo in cui sarebbe stata realizzata una "cresta" milionaria sulle forniture di cassoni del Mose da installare alla bocca di porto di Chioggia. Il giudice per l'udienza preliminare di Venezia, Gilberto Stigliano Messuti, ha accolto le richieste delle difese e disposto un rinvio a prossimo 16 luglio. Un

rinvio con la sospensione della prescrizione. A motivare questa richiesta il fatto che le difese at-

tendono l'esito dei ricorsi presentati in Commissione tributaria, proprio in relazione a quelle irregolarità fiscali. Una prima seduta della Commissione si è tenuta nei giorni scorsi, un'altra si terrà la prossima settimana.

Tra gli imputati di quest'ultima tornata, ci sono Pio Savioli, Stefano Tomarelli, Duccio Astaldi, Franco Morbilo, Sandro Zerbini. L'anno scorso era stata archiviata la posizione dell'attuale presidente del Consorzio Kostruttiva, Devis Rizzo. All'udienza di ieri non si è presentata l'Agenzia delle entrate per un'eventuale costituzione di parte civile. Potrà ancora farlo il 16 luglio, quando gli imputati decideranno se optare, o meno, per dei riti alternativi.

Tra un paio di settimane, invece, in 28 febbraio, il giudice Stigliano Messuti tornerà ad occuparsi dello scandalo Mose e in particolare dei patteggiamenti di Piergiorgio Baita, Nicolò Buson, Claudia Minutillo, Mirco Voltazza e Pio Savioli. Anche in quel caso gli ultimi rinvii erano legati alla necessità di chiudere i conti in sospeso degli imputati con il Fisco.



TRIBUNALE L'udienza dal Gup è stata fissata per il prossimo 16 luglio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Ospedale, progetto entro 3 mesi»

► Forcolin risponde alla consigliera Zottis (Pd): «I soldi ci sono, costerà tra i 100 e i 130 milioni»
 «Serve un segnale politico e poi partiamo con l'iter» Aspettiamo il sì della Conferenza dei sindaci»

PREVISTO IN PROSPETTIVA UN RISPARMIO DI 5 MILIONI PER LE SPESE DI MANUTENZIONE

SAN DONÀ

«Dalla Conferenza dei sindaci e dai consigli comunali di Sandonatese e Jesolano e serve un segnale politico sul nuovo ospedale». Il vicepresidente della Regione Gianluca Forcolin (Lega) risponde alle richieste presentate ieri sul Gazzettino dalla consigliera regionale Francesca Zottis (Pd) sul tema dell'ospedale nuovo che dovrebbe assorbire i presidi dei due Comuni.

«Quello che la Regione chiede è un accordo di massima, un'indicazione politica che arrivi dal territorio – spiega il vice di Zaia – un semplice documento sulla base del quale la Regione e all'Ulss 4 potranno elaborare insieme uno studio fattibilità, che potrebbe essere pronto in circa tre mesi». Un punto da chiarire, previsto da Zottis, riguarda i costi di costruzione e gestione: i soldi ci sono? «Si possono ana-

lizzare costi e benefici del nuovo ospedale, il cui costo potrebbe aggirarsi tra i 100 e i 130 milioni di euro – risponde Forcolin – si potrà stabilire come finanziarlo ed entro quali termini: quali risparmi ha come quota-investimenti l'Ulss 4 e con quale parte può mettere la Regione. I soldi ci sarebbero, altrimenti il presidente Zaia sarebbe già intervenuto se non ci fossero risorse. La Regione, inoltre, vede di buon auspicio soluzioni che vadano ad ottimizzare la spesa e un nuovo polo ospedaliero va in questa direzione».

PROGETTO

A riguardo Forcolin ricorda che nel progetto risalente al 2014, relativo al precedente ospedale unico San Donà-Portogruaro, si prevedeva un risparmio di 5 milioni di euro l'anno, relativo alle spese di manutenzione e migliore efficienza energetica. «Ammettiamo che il nuovo ospedale possa essere finanziato a metà tra Regione e Ulss 4: con un risparmio stimato in 5 milioni l'anno l'azienda sanitaria sarebbe in grado di ripagare la sua quota nell'arco di una decina d'anni. Una seria analisi finanziaria consente di capire in

tempi rapidi se l'operazione sta in piedi - ribadisce - e Zaia ha detto chiaramente di andate avanti». Su come procedere in questa fase Forcolin concorda sulla consultazione dei singoli consigli comunali. «Perché il territorio si possa esprimere basta un ordine del giorno da portare nei vari consigli comunali, come ha già annunciato la sindaca di Musile Silvia Susanna o come potrebbe fare il sindaco Massimo Sensini a Fossalta. Il quesito dell'ordine del giorno può essere uguale per tutti, in modo trasversale». Per l'ubicazione si è previsto un punto equidistante tra San Donà e Jesolo, tenendo conto dell'ingresso di Cavallino nell'Ulss 4, per cui si era parlato delle zone di Caposile o Passarella, ma si tratta di luoghi non sottoposti a rischio idraulico e idrogeologico? «Si tratta solo di ipotesi – continua – chiediamo alla politica un mandato per realizzare lo studio di fattibilità. Sulla base di questo si potrà anche a ragionare sull'ubicazione, certo servirà pensare ad una posizione baricentrica rispetto a Cavallino. Ma oggi quello che interessa principalmente è la risposta politica».

Davide De Bortoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA





NUOVO OSPEDALE' Forcolin aspetta il via libera da parte della Conferenza dei sindaci e dei consigli comunali

MOZIONE IN REGIONE. La votano tutti, ma con toni in aula molto ironici

«Pedemontana, Roma non può prendersi 5 miliardi di tasse»

DALL'INVIATA A VENEZIA

«Il problema della Pedemontana veneta è che costa troppo. Il project financing è troppo oneroso per la Regione, costretta a imporre pedaggi elevati per finanziarla. Ma poiché lo Stato l'ha dichiarata "opera di interesse nazionale", dovrebbe essere lui stesso a finanziarla. Invece i veneti non solo devono pagarsela, ma devono mettere in conto anche le tasse. La Regione dovrà versare quasi 3 miliardi

di imposte dirette, ed è ancora aperta la partita dell'Iva, oltre 2 miliardi. È accettabile che lo Stato guadagni 5 miliardi dalla realizzazione della Spv che invece dovrebbe pagare lui stesso? No. Di qui la proposta: il governatore Zaia chieda al Governo amico di sterilizzare il costo delle tasse. In questo modo la Regione potrà ridurre fino a un terzo il costo del pedaggio, rendendo la strada più conveniente e migliorando i flussi». È la mozione presentata da Antonio Guadagnini ap-



Scorcio del cantiere. FOTO CECCON

provata ieri a larghissima maggioranza in Consiglio regionale. La maggioranza non ci ha speso una parola. Le opposizioni hanno annunciato

il sì, ma in modo ironico. Piero Ruzzante, Leu, è tagliente: «La voto, tanto a fine settimana avremo l'autonomia per cui sarà un problema superato». L'azzurro Marino Zorzo: «Voto sì perché questa mozione farà la fine della leggittima difesa e della leva militare: è una presa per i fondelli. Siete già in maggioranza al governo - dice ai leghisti - e non avete bisogno di carte, potete fare i fatti». Stefano Fracasso, Pd: «Era stato promesso che i residenti non avrebbero pagato i pedaggi, invece niente: è solo una delle tante cose che non va. Ma votiamo sì: abbiamo visto perché il ministro Toninelli dice no alla Tav: meglio più tasse e inquinamento che ambiente e treni». • CRIGIA.



Astaldi, banche fredde sul piano Salini

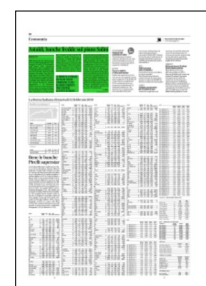
**LA PROPOSTA DI EROGARE
200 MILIONI FRESCHI
E RINUNCIARE ALL'80%
DEI CREDITI CONVERTITI
TROVA CONTRARI
GLI ISTITUTI DI CREDITO**

RIASSETTI

ROMA Banche fredde sul piano proposto da Salini Impregilo per il salvataggio di Astaldi. E la posizione degli istituti rende complicata l'operazione. Ieri ci sarebbero state consultazioni fra le banche guidate da Unicredit e Intesa Sp sulla proposta formulata due giorni fa dagli advisor di Salini (Vitale & co e Merrill Lynch) a supporto dell'intervento dell'investitore: agli istituti sarebbe stato chiesto di erogare 200 milioni freschi per favorire l'operazione e di rinunciare all'80% circa dei crediti convertendoli in equity o in strumenti finanziari partecipativi. Inoltre sarebbe stata rilanciata la vecchia proposta di erogare in due tranche 550 milioni di crediti di firma per le commesse. La banca più esposta (390 milioni) è Unicredit che dovrebbe fare la parte del leone nella nuova finanza e nella conversione: l'istituto di Piazza Gae Aulenti si sarebbe schierata contro l'operazione influenzando gli altri. A questo punto domani Astaldi dovrebbe presentare al tribunale di Roma un piano concordatario in continuità minimale che tenga conti dell'offerta *binding* ma condizionata approvata ieri dal cda di Salini Impregilo che sarà presa in esame stasera dal board di Astaldi: aumento riservato di 280 milioni, creazione di un patrimonio segregato in una Badco con le attività di concessioni in liquidazione il cui ricavato verrebbe assegnato ai creditori chirografari mediante sfp. Rispetto a un piano non completo i giudici dovrebbe assegnare un termine per completarlo come fatto per Atac. Ieri intanto Fortress ha concesso 75 milioni cash.

r. dim.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PILLOLE**SOMEC**

■ Somec ha acquisito commesse negli Stati Uniti per un valore di oltre 65 milioni di dollari nell'ambito civile. Gli ordini riguardano il settore landscape-building facades, specializzato in facciate customizzate per grandi progetti architettonici.



IL PROCESSO

Mose, cassoni in sovrapprezzo L'udienza rinviata a luglio

Mose 6, tutto rinviato al prossimo 15 luglio. E' la vicenda che riguarda il procedimento per il sovraccosto dei cassoni del sistema Mose a Chioggia. La richiesta di rinvio è stata avanzata ieri dagli avvocati difensori degli indagati nel corso della prima udienza preliminare ed è stata accolta ieri dal giudice Gilberto Stigliano Messuti. Un rinvio determinato dal fatto che, alla Commissione tributaria, sono ancora pendenti alcuni ricorsi che potrebbero quindi cambiare la posizione di alcuni degli indagati anche perché, in caso di reati fiscali, per accedere al patteggiamento in sede penale è necessario avere chiuso i conti con l'Agenzia delle Entrate, e aver saldato quindi i debiti con il fisco. A secondo delle decisioni che verranno prese in Commissione tributaria alcuni degli indagati potrebbero decidere, per esempio, di patteggiare la pena. Nell'inchiesta denominata "Mose 6" sulla pre-

sunta cresta sui cassoni del Mose a Chioggia, i pubblici ministeri Stefano Ancilotto e Stefano Buccini hanno chiesto il rinvio a giudizio per reati fiscali per sei imputati. Si tratta di Sandro Zerbini, presidente della Clea, Franco Morbiolo del Coveco, Pio Savioli della Clodia, Stefano Tomarelli di Condotte, Duccio Astaldi, sempre di Condotte, Antonio Picca della Clodia. Secondo l'accusa, le imprese che hanno realizzato i cassoni avrebbero "gonfiato" i costi di ciascun cassone da 7,6 a 8,1 milioni. I 500mila euro di spese in più per ognuno degli otto cassoni (di qui la somma di 4 milioni) erano fasulli e servivano per poter retrocederne metà come fondi neri che si sarebbero suddivisi Tomarelli e Savioli. Fondi neri che, come è stato dimostrato nella prima inchiesta del Mose, servivano a oliare il sistema di mazzette ed elargizioni per oliare il sistema. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



L'interno di uno dei cassoni del Mose



CHIOGGIA

Accordo Forte San Felice nessuna compensazione

CHIOGGIA. Chiesto lo stralcio nell'accordo di valorizzazione del Forte san Felice del passaggio in cui si ipotizzano investimenti da parte dei colossi di energia a compensazione del deposito gpl. Il vicesindaco Marco Veronese lo ha fatto mettere a verbale ieri durante il settimo tavolo tecnico convocato a Venezia per aggiornare e limare l'accordo di valorizzazione abbozzato nella precedente riunione. La bufera sull'accenno alle opere di compensazione, scoppiato con la denuncia pubblica del comitato No Gpl, ha provocato ieri anche una presa di posizione di Costa Bioenergie che ha spiegato di non aver mai avanzato questo tipo di ipotesi né di conoscere i contenuti della bozza su San Felice.

«Il Comune ha chiesto e fatto mettere a verbale», spiega Veronese, «tutte le modifiche da apportare, tra cui la cancellazione della parte dell'allegato 3 sulle opere "a compensazione ideale" del deposito Gpl. Di queste tre righe non era a conoscenza nessuno dei ministeri coinvolti (Mibact, Mit). Si è espresso generale disappunto sulla diffusione all'esterno dei tavoli tecnici delle bozze di lavoro, contenenti errori, che necessitavano di modifiche che dovevano essere discusse nella riunione di oggi. Non esiste alcuna compensazione ideale per la presenza

del deposito. Sono amareggiato dal comportamento dei comitati (il riferimento è al No Gpl e Forte san Felice ndr), che sono invitati a collaborare per il bene della città e a sollecitare, se necessario, l'amministrazione, ma non a sostituirsi a essa».

COSTA BIOENERGIE

Nella riunione si è discusso anche della variante urbanistica necessaria per procedere con la riqualificazione del compendio e il cambio di destinazione d'uso. «Mai abbiamo ipotizzato baratti tra il deposito Gpl e opere di valorizzazione per il Forte san Felice», spiegano i vertici di Costa Bioenergie, «non ci stupisce che il comitato No Gpl continui a diffondere notizie errate e fuorvianti strumentalizzando situazioni e lanciando accuse infondate e tendenziose che vanno a minare la reputazione di aziende e autorità. Non siamo a conoscenza di nulla sul tavolo tecnico del Forte, non ne conosciamo il dossier e, a oggi, nessuno ha ventilato alla società gli ipotetici baratti. Non ci siamo mai sottratti al dialogo, purché fondato sul reciproco riconoscimento e su dati veri e non su fantasie allarmistiche finalizzate a alimentare un clima dannoso per la comunità, utile solo a chi ha l'obiettivo di coltivare il facile consenso».

Elisabetta B. Anzoletti



“Re” Zaia vuole mettere a dieta Roma chiede gli aeroporti e la laguna di Venezia

Fa discutere la bozza dell'autonomia consegnata ai parlamentari della Bicamerale. Meno potere ai sindaci

Alla Camera vogliono poter emendare il testo definitivo quando sarà legge **Le nuove gerarchie istituzionali sui fondi per i comuni e la Città metropolitana**

Albino Salmaso

PADOVA. Letta e riletta sulle chat la bozza dell'autonomia del Veneto, gira una battuta tra i grillini e i dem della Bicamerale delle Regioni, che attendono la convocazione del ministro Erika Stefani: ma quale Doge della Serenissima, Luca Zaia spera di essere incoronato imperatore.

Chiede tutto: nelle 23 materie dell'articolo 117 oltre alla scuola e ai beni culturali pretende pure gli aeroporti Save di Venezia e Treviso e il Catullo di Verona. E intende nominare con un suo decreto il presidente del Porto di Venezia e Chioggia. Per non parlare delle ferrovie. Tutte al Veneto, tranne la Milano-Venezia-Trieste. Le richieste di Zaia sono state bloccate dal ministro Danilo Toninelli, che ha concesso solo la competenza sui masterplan degli aeroporti. Un dettaglio. Quasi un affronto. Non è affatto in discesa la strada dell'autonomia, tanto che la data del 15 febbraio non sarà rispettata perché il braccio di ferro tra Lega e M5S non si placa, dopo il trionfo di Salvini in Abruzzo e lo stop di Di Maio alla Tav Parigi-Lione.

Il regionalismo non è una priorità del governo giallo-verde, ma le bozze del ministro Erika Stefani finite sui banchi dei parlamentari della Bicamerale fanno discutere. Perché si tratta di una svolta storica, che mette a dieta la burocrazia romana con il trasferimento del potere reale alle regioni senza che il Parlamento possa intervenire, tanto che a Montecitorio è gi-

rata la voce che l'iter legislativo verrà modificato con le intese emendabili in commissione e non votate a scatola chiusa. Addio procedura “semicostituzionale rafforzata”.

Un cambio di gerarchia istituzionale mai contemplata nella riforma del titolo V della Costituzione, varato dal governo dell'Ulivo nel 2001. E se Bossi per vent'anni ha predicato contro “Roma-ladrona”, Luca Zaia con il referendum del 2017 ha fatto scattare la “fase 2”: il passaggio vero dei poteri da Roma a Venezia, Milano e Bologna e poi alle altre 9 regioni che si sono messe in coda negli uffici del ministro Stefani.

Rimasto senza rivali in Veneto, con Galan desaparecido per lo scandalo del Mose, Zanonato “esiliato” al parlamento Ue e Massimo Cacciari “maître à penser” in tv con le sue coraggiose analisi, il leader della Lega si è trovato la strada spianata e solo Salvini ne potrà frenare la corsa.

Il cuore dell'autonomia si trova nel titolo I “disposizioni generali”, identico per Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna che in 8 articoli fissa i principi cardine applicati per tutte le regioni che ne faranno richiesta, come ha sottolineato il sottosegretario Stefano Buffagni (M5S). La commissione paritetica (articolo 3) mutuata da Trento e Bolzano su proposta di Gianclaudio Bressa (Pd) è la vera cabina di regia perché deciderà le risorse da assegnare non solo alle Regioni ma su delega anche ai comuni, alle province e alla città metropo-

litana di Venezia. Cambia tutto.

L'articolo 5 è ancora in bianco perché manca il via libera del Mef di Giovanni Trilla ma la proposta di Zaia è chiara e condivisa dalla Stefani: ciò che lo Stato oggi spende per le 23 materie sarà trasferito al Veneto a saldo zero in attesa dei costi standard tra 5 anni. Poi scatterà la partecipazione al gettito fiscale Iva, Irpef e Ires con i soldi direttamente nelle casse di Palazzo Balbi senza fare la spola con il Mef a Roma.

Chi ci guadagna in questa rivoluzione istituzionale? Il sindaco Beppe Sala, appena ha capito che dovrà bussare dal governatore Fontana invece che a Palazzo Chigi per ottenere le risorse di Milano, ha fattola voce grossa. Lui non ci sta. Destino analogo si profila per Luigi Brugnaro che dovrà condividere con la Regione la gestione del Mose e di tutte le competenze per la salvaguardia della laguna di Venezia: stop ai comitati romani. Semaforo rosso invece per il trasferimento del demanio marittimo e fluviale: Zaia punta a gestire il litorale adriatico da Rosolina a Bibione e i bacini del Po, Adige, Brenta, Piave e Tagliamento con le relative riscossioni dei canoni. Al Mef, per chiudere la discussione, hanno fatto la voce grossa: mai e poi mai il patrimonio del demanio statale può essere “regalato” alle Regioni o il bilancio dell'Azienda Italia finisce in bancarotta. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



COSA CAMBIA CON L'AUTONOMIA

<p>1 GIUSTIZIA DI PACE Competenza su distribuzione del personale e organizzazione delle sedi</p> 	<p>2 ISTRUZIONE Il Provveditorato regionale e quelli provinciali passano dal Miur al Veneto Presidi e dirigenti scolastici dipendenti della regione entro 3 anni. Fondo pluriennale diritto studio per scuola obbligo e università Nuove assunzioni di personale docente e amministrativo con concorsi regionali su base volontaria Edilizia scolastica: tutte le competenze dei comuni e delle province passano alla regione</p> 	<p>3 AMBIENTE Nuove competenze sui rifiuti, per la raccolta e lo smaltimento, compresi quelli speciali come amianto e industriali. Catasto dei rifiuti Potere di bonifica dei Sin 152/2006</p> 	<p>4 RAPPORTI CON L'UE La Regione può stipulare intese con enti territoriali esteri e può essere coinvolta nei contenziosi con Bruxelles.</p>  <p>5 LAVORO Nuovi poteri legislativi Fondo regionale cassa integrazione da definire</p> 
--	---	--	--

<p>6 RICERCA SCIENTIFICA Coordinamento delle università e dei centri regionali. Accesso ai crediti di imposta per le assunzioni altamente qualificate</p> 	<p>7 SANITÀ Possibilità di aumentare le piante organiche con l'attivazione di percorsi alternativi di formazione specialistica dei medici d'intesa con le università. Contratti a tempo determinato per gli specializzandi Abolizione della compartecipazione alla spesa sanitaria con abolizione della quota fissa</p> 	<p>8 PRODOTTI BIOLOGICI Poteri di controllo e legislativi</p> <p>9 SPORT Fondo regionale per lo sport (ora è del Coni)</p> 	<p>10 PROTEZIONE CIVILE Potestà legislativa con potere di emanare ordinanze per eventi calamitosi e coordinamento del volontariato</p> 
--	---	--	--

<p>11 GOVERNO DEL TERRITORIO Nuovi poteri con la rigenerazione urbana. Possibilità di costruire in deroga ai Prg</p> 	<p>12 INFRASTRUTTURE NON C'È L'INTESA</p> <p>13 PORTI E AEROPORTI Le Regione può realizzare i masterplan degli aeroporti</p> 	<p>14 LAGUNA DI VENEZIA La potestà legislativa esercitata dallo Stato passa alla regione per la laguna di Venezia e il bacino scolante d'intesa con il magistrato alle acque Gestione del Mose. Attività di monitoraggio e controllo</p> 	<p>15 COMPETENZA PORTO Ampliata la zona Franca di competenza del porto</p> 
--	---	--	--

<p>16 COMUNICAZIONE Prevista l'agenzia digitale veneta</p> 	<p>17 ENERGIA NON C'È L'INTESA Il Veneto chiede la Via e il controllo di elettrodotti, gasdotti e linee elettriche. L'accisa del gas naturale rigassificato in Adriatico resta al Veneto</p> 	<p>18 PREVIDENZA COMPLEMENTARE Nuovi poteri per le forme integrative collettive con possibilità di istituire pensioni integrative per i dipendenti pubblici regionali, della sanità e della scuola</p> 	<p>19 AUTONOMIA TRIBUTARIA E COORDINAMENTO FINANZA PUBBLICA NON C'È L'INTESA</p> 	<p>20 DEMANIO NON C'È L'INTESA Il Veneto chiede i beni del demanio marittimo e idrico</p> 
--	---	--	--	--

21

**BENI CULTURALI
NON C'È L'INTESA**

Il patrimonio dei beni culturali e ambientali restano dello Stato. Le Soprintendenze archeologiche, delle belle arti passano al Veneto

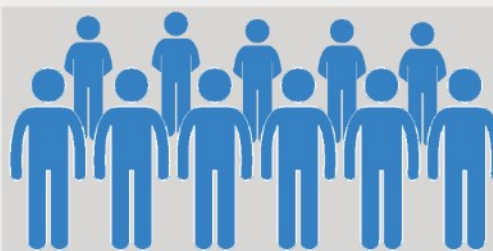


22

**IL FONDO UNICO
SPETTACOLO**

Modulato su base regionale e si crea il fondo per lo sviluppo del cinema e degli audiovisivi

23

**CASSE
DI RISPARMIO
NON C'È L'INTESA**

24

COOPERATIVE

Sono attribuite nuove funzioni di vigilanza degli iscritti all'albo regionale.

A Somec le vetrature in Usa per Mit e Yale

INGEGNERIA CIVILE

Quest'anno il Gruppo ha ordini per 156 milioni, il 40% dagli Stati Uniti

Laura Cavestri

Commesse per 65 milioni di dollari, tra cui i rivestimenti di nuove strutture per le università statunitensi di Mit e Yale.

Lo comunica Somec, azienda quotata sul segmento Aim di Borsa Italiana, ma soprattutto uno dei principali operatori mondiali nella progettazione, produzione su misura e posa in opera di involucri vetriati per l'ingegneria civile, destinati alle navi da crociera e alle facciate di palazzi e grattacieli.

Il Gruppo trevigiano – che ha controllate in Inghilterra, Slovacchia e Canada ed impiega circa 450 dipendenti – è presente in Usa con Fabbrica LLC, acquisendo, proprio negli Stati Uniti, nuove commesse per un valore di oltre 65 milioni di dollari. Nello specifico, gli ordini riguardano la costruzione degli involucri vetriati per il Cam-

bridge Center 3, a Cambridge, Massachusetts. Il progetto riguarda la costruzione di un nuovo edificio commerciale di 18 piani, interamente rivestito da 2000 unità vetrate per una superficie totale di circa 14.500 metri quadrati. Il Cambridge Center 3, che sorgerà nelle immediate vicinanze del MIT site 5 Building per il quale Fabbrica LLC sta già realizzando le facciate vetrate, entra a far parte della progettazione urbanistica e architettonica delle pertinenze del *Massachusetts Institute of Technology*.

A New Haven, per Yale University, infine, Fabbrica partecipa alla costruzione di Yale University BCT Innovative Center: una hall di due piani, interamente vetrata. La progettazione e produzione degli involucri vetriati dei progetti comincerà nel 2019, l'installazione è prevista entro il 2020.

Da inizio anno, Somec ha comunicato ordini ricevuti per 156 milioni di euro, che si sommano ai nuovi ordini per 88 milioni di euro comunicati nel secondo semestre 2018 (al 30 giugno, lo "stock" di ordini era pari a 433 milioni di euro).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA NUOVA VIABILITÀ

Trafofo Santa Augusta manca l'ingresso sud «Opera incompiuta»

Il sindaco: «Rotatoria di via Carso, le autorizzazioni ci sono
L'aggancio alla rotonda di via Rindola può avverarsi»

**De Bastiani: «Dopo
cinque anni di lavori
avremo la grande
opera inconclusa»**

Francesco Dal Mas

VITTORIO VENETO. Il traforo di Santa Augusta sarà la seconda grande incompiuta di Vittorio Veneto, dopo piazza Meschio, rimasta ferma per 8 anni? Il timore è forte? Anas ha annunciato che il 3 aprile concluderà i lavori della galleria fino alla rotonda di Rindola, ma che il manufatto non sarà aperto, perché manca l'ingresso sud, mentre verrà completata l'uscita Nord. Proprio ieri, mentre in città cominciavano a profilarsi le polemiche, è arrivata la rassicurazione del sindaco Roberto Tonon. «Manca la rotatoria su via Carso, al cui progetto abbiamo lavorato per anni. I responsabili del procedimento» informa Tonon «mi hanno assicurato che in verità le autorizzazioni ci sono quasi tutte. L'ultima, in arrivo, è

quella della Commissione nazionale per la Valutazione dell'impatto ambientale, che dovrebbe tenere la seduta entro fine mese». Se, dunque, così avvenisse, in due mesi l'aggancio della bretella dalla rotonda di Rindola a via Carso potrebbe finalmente materializzarsi. «Questo, ben s'intende, è il nostro impegno» ribadisce il sindaco Tonon. «Ma quello che oggi è certo» si legge in una nota di Alessandro de Bastiani, ex consigliere comunale del Pd «è che dopo 5 anni di lavori avremo la grande opera inconclusa. Inconclusa perché si tratta di mezza circonvallazione che per il momento finirà in mezzo ad un prato. Nessuno sa quanti anni o decenni ci vorranno per completare l'altra metà, il tratto che dovrebbe arrivare fino alla rotonda dell'ospedale, e ad oggi nessuno sa se l'uscita sarà sul parcheggio del cimitero di via del Carso. La situazione sembra congelata e nessuno sa dire qual è l'intoppo».

Di più, secondo De Bastiani, l'opera iniziata all'insegna della contestazione avrà lo stesso epilogo soprattutto se l'uscita sarà realizzata di fronte alle scuole, su una strada comunale stretta e già intasata nelle ore di punta. «In tempi non sospetti ho sempre sostenuto che era un'assurdità iniziare un'opera stradale così importante senza la certezza di dove andrà a innestarsi con la viabilità esistente» conclude l'ex esponente Pd, a cui è stato chiesto, in questi giorni, dalla lista 'Partecipare' di rendersi disponibile per le prossime elezioni. 'Partecipare' è il gruppo nato da una costola dell'ex Comitato No Traforo. «Alla luce delle ultime comunicazioni che ho ricevuto» informa il sindaco Tonon «mi pare di poter escludere che si possa ripetere una vicenda come quella di piazza Meschio. Anzi, è assai probabile che il traforo possa diventare percorribile prima della prossima scadenza amministrativa». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Ilavori nel traforo di Santa Augusta