

Rassegna del 11/12/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

11/12/2019	Arena	19	Intervista a Carlo Trestini - «Ricerca e università tanti bussano alla porta»	Battista Maurizio	1
11/12/2019	Repubblica	8	Riforma degli appalti Contrordine compagni si torna alla burocrazia	Rizzo Sergio	3

SCENARIO

11/12/2019	Adige	13	Il Trentino punta a 200 milioni per le infrastrutture - Olimpiadi d'oro	5
11/12/2019	Arena	10	Confindustria e Fiaip rinnovano l'accordo	F.L.	6
11/12/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3	Mose, mancano 461 milioni per terminare l'opera - Mose, mancano 461 milioni per terminare l'opera Ma si batte cassa per altri fondi	Zorzi Alberto	7
11/12/2019	Corriere della Sera Milano	9	In difesa del 900	Panza Pierluigi	9
11/12/2019	Gazzettino	15	Pedaggi nelle autostrade venete battaglia sul tetto agli aumenti - Cav al Tar, è guerra sui nuovi pedaggi	Pederiva Angela	11
11/12/2019	Gazzettino	15	Autovie Venete, ipotesi rincaro: +0,80% nel 2020	...	13
11/12/2019	Gazzettino Pordenone	11	Interporto Nuovo asse con lo scalo di Venezia	...	14
11/12/2019	Gazzettino Pordenone	20	Strada per Bannia, via libera alla variante e agli espropri	Minca Emanuele	15
11/12/2019	Gazzettino Venezia	20	Elettrodotta di Terna, presentata la variante	d.deb.	17
11/12/2019	Gazzettino Venezia	20	Boccafossa, la grande gru solleva il ponte	Marcon Maurizio	18
11/12/2019	Gazzettino Venezia	7	Il 20 dicembre un nuovo Comitato - Mose, il "valzer" di spese e percentuali	Scalzotto Davide	19
11/12/2019	Gazzettino Venezia	15	Porto in ostaggio della burocrazia Oggi l'assemblea dei lavoratori	e.t.	21
11/12/2019	Mattino Padova	17	Valerio: «A 2.600 società il revisore costerà caro»	R.S.	22
11/12/2019	Mattino Padova	23	Otto ponti da sistemare, arrivano 1,2 milioni	Malfitano Claudio	23
11/12/2019	Messaggero Veneto Gorizia	16	La richiesta di Autovie: pedaggi più cari dal 2020 sulla A4 - Autovie chiede pedaggi più cari dal 2020 sull'A4 Venezia-Trieste	Del Giudice Elena	25
11/12/2019	Nuova Venezia	28	Ex Umberto I Ali comincia a ripulire l'area	Chiarin Mitia	27
11/12/2019	Nuova Venezia	35	«Basta edifici elevati» Incontro con i cittadini	G.Ca	28
11/12/2019	Nuova Venezia	35	Edilizia residenziale Le richieste del M5S	G.Ca	29
11/12/2019	Nuova Venezia	18	A Treporti la sabbia blocca le paratoie Mose, la governance non arriva	Vitucci Alberto	30
11/12/2019	Nuova Venezia	18	I Lincei: «Affidare la gestione al Magistrato alle Acque»	...	32
11/12/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	2	Inferno in A4. Tir come bombe, pericolo costante - Un'autocisterna piomba sul cantiere l'autista Sienne muore carbonizzato	Cadoni Cristiano	33
11/12/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	3	«Era tutto a norma» Lavori a traffico aperto ma con regole rigide	S.D.S	37
11/12/2019	Piccolo	2	Autovie ci riprova: pedaggio più caro per completare la terza corsia A4 - Mini aumenti fino a 10 centesimi per viaggiare sulla rete Autovie	Ballico Marco	38
11/12/2019	Sole 24 Ore	30	Bonus facciate per le aree urbane Sconto al 50% per gli autonomi - Bonus facciate nelle aree urbanizzate Gronde, cavi e pluviali senza incentivi	Fossati Saverio - Latour Giuseppe	42

LE SFIDE CHE CI ATTENDONO E I PROGETTI PER IL FUTURO/5. Il presidente dell'Associazione costruttori di Verona

«Ricerca e università tanti bussano alla porta»

Trestini: «Molti investitori oggi puntano su Verona: ritengono che possa crescere molto. E chiedono spazi per housing studentesco»

Maurizio Battista

«Sviluppo della ricerca universitaria di eccellenza insieme a un contesto storico, monumentale e artistico tra i più belli d'Italia rappresentano un mix che fa di Verona una delle città ritenute più interessanti dagli investitori del settore dell'edilizia universitaria che puntano qui e poi su Padova, Firenze e Bologna, città che appunto possono contare su forte vocazione accademica e patrimonio storico, attrattori di studenti e professori».

Carlo Trestini, presidente dell'Ance di Verona, già da tempo ha ricevuto contatti da parte di società e fondi stranieri alla ricerca di possibili aree o fabbricati per residenze universitarie studentesche.

Il settore delle residenze universitarie, peraltro già da un paio d'anni è al centro di studi e proiezioni per il futuro da parte di società del comparto, perché sta vivendo una importante fase di crescita e si ritiene che nel prossimo futuro sia destinato a costituire un elemento di sviluppo dell'intero settore immobiliare.

È la conseguenza di una società in profonda trasformazione: i maggiori spostamenti di studenti, grazie anche ai trasporti veloci, hanno modificato la competizione tra atenei; la razionalizzazione del numero di università che ha portato a concentrare le eccellenze e a sopprimere sedi periferiche; la riduzione di contributi pubblici a sostegno del diritto allo studio sono tutti elementi che portano gli

atenei a dover mettere a disposizione degli studenti un'adeguata offerta di posti letto che come abbiamo visto nei giorni scorsi a Verona è fortemente deficitaria, se è vero che l'Esu riesce a rispondere solo a una domanda su due. Nonostante questo l'Esu ha pronti alcuni progetti per Palazzo Bocca Trezza e l'ex caserma Passalacqua, ma è tutto bloccato.

Due giorni fa scorso, per restare vicino a noi, a Venezia è stata aperta una nuova residenza universitaria in area Santa Marta con una capacità di oltre 640 posti letto per studenti e professori, con adeguamento di edifici storici risalenti a fine Ottocento e di proprietà dell'università di Ca' Foscari. La formula dello studentato si è trasformata al passo con i tempi: non solo camere singole e doppie, ma molti spazi comuni, sale riunioni, tutorati, biblioteche, sale studio, servizi ludici e per il tempo libero.

«Ci sono investitori esteri che si occupano di housing scolastico edilizio una formula che si sta affermando come settore molto interessante per il mercato», spiega Trestini che proprio in questi giorni è impegnato in un'assemblea di categoria sulle nuove prospettive dell'edilizia abitativa: «Verona viene individuata come una città con forte necessità immediata di questi servizi e con un interessante mercato futuro perché si ritiene che la nostra università abbia grandi potenzialità e si possa espandere in tempi medio lunghi, attirando eccellenze, studenti e cervelli. In particolare il fronte della ricerca e delle start up è in



espansione e questo potrebbe essere un forte attrattore per Verona».

Che tipo di investitori sono interessati?

Abbiamo avuto un forte interesse da investitori olandesi, statunitensi e anche italiani del settore.

Che cosa chiedono?

Chiedono superfici interessanti dove poter realizzare questi studentati in cohousing anche per impiegati di banche e assicurazioni e dirigenti che vivono in altre città ma lavorano a Verona tutta la settimana. Non cercano singole palazzine, per capirci, ma aree di sviluppo di una certa dimensione. Un esempio può essere l'area dell'ex Passalacqua, ma io vorrei anche capire cosa possiamo farne dei grandi contenitori e delle aree da riqualificare, non solo con una destinazione commerciale. L'edilizia universitaria porta anche altre attività, in primis quelle sportive e ricreative.

Pensa ad AdigeDocks?

Può essere un esempio interessante. Così come un altro punto da sviluppare è quello

delle ex Cartiere. I poli universitari sono Veronetta e Borgo Roma, non ci sono pregiudizi. Noi stiamo parlando con gli investitori che hanno un interesse a 360 gradi e si stanno muovendo in molte città europee. A Verona ci sono i luoghi giusti per intervenire, non ovviamente in centro storico, ma entro le mura comunque.

Un esempio in Italia?

Guardiamo a Milano. È l'unica città dove è aumentata la percentuale di giovani rispetto agli anziani. È in controtendenza proprio perché là i giovani sono attirati da università e start up. Verona, che oggi sta invecchiando, ma potrebbe invertire anche lei la tendenza proprio facendo leva su investimenti abitativi per i giovani dell'università e l'esplosione della ricerca: due leve che farebbero cambiare rotta alla città, le potenzialità ci sono tutte.

Che cosa serve, allora?

Un ragionamento, una visione d'insieme. Non si può procedere a spot, senza un piano di sviluppo generale: gli interventi singoli non legano niente. ●

Le puntate

IPRECEDENTI. Come mettere a sistema le eccellenze di Verona e su quali settori puntare? La prima puntata è uscita il 2 dicembre con intervista all'ex ministro Corrado Passera; il 4 dicembre la seconda puntata ha messo in luce l'emergenza alloggi universitari; il 7 dicembre la terza puntata con il presidente della Fondazione Cariverona Alessandro Mazzucco; l'8 dicembre l'appello della presidente dell'Esu Francesca Zivelonghi.



Carlo Trestini, presidente dell'Ance Verona



Studenti universitari nell'aula della facoltà di Scienze

OPERE PUBBLICHE

Riforma degli appalti Contrordine compagni si torna alla burocrazia

*Sarà Paola De Micheli
ministra in quota Pd
a smontare il codice
del governo Renzi* *Con le nuove norme
obbligatoria l'analisi
"costi benefici"
cara al 5S Toninelli*

di Sergio Rizzo

Sorpresa: d'ora in poi chi verrà incaricato di progettare un'opera pubblica avrà l'obbligo di prendere in considerazione anche l'"opzione zero". Cioè quella di non realizzarla. Ecco una delle meravigliose perle che ci regalerà il "Regolamento di esecuzione, attuazione e integrazione" del codice degli appalti approvato tre anni e mezzo fa dal governo di Matteo Renzi, e che il governo di Giuseppe Conte due si appresta ora a partorire.

Un nuovo delirio della burocrazia che si stende su 273 articoli, 53 in più rispetto al codice di cui sopra, che ne conta appena (si fa per dire) 220. E rende chiaro, una volta per tutte, perché in questo Paese non c'è commissario o decreto "sbloccacantieri" che tenga, e ogni promessa di semplificazione finisca per arenarsi in un immenso pantano di articoli, commi, lettere e timbri. Con il risultato di ottenere una splendida paralisi.

Spuntano così, nel monumentale regolamento che porta a 493 le norme necessarie a gestire i contratti pubblici, prescrizioni stupefacenti che fanno slalom fra sigle stravaganti. Alcune, come l'"opzione zero", che dev'essere prevista nel DocFAP (il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali) da non confondere con il DIP (Documento di Indirizzo alla Progettazione), sono chiaramente lo specchio dell'ostilità per le opere pubbliche dell'attuale partito di maggioranza relativa (parlamentare, s'intende). Basta dire

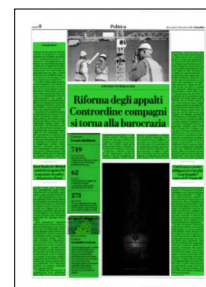
che il regolamento rende obbligatoria anche la famosa analisi costi benefici, quella che ha scatenato un putiferio politico sulla Torino-Lione innescando la crisi del governo Conte uno. Procedura che, naturalmente, andrà "effettuata secondo la disciplina applicabile a ogni tipologia d'intervento". E già immaginiamo stuoli di geometri alle prese con il rompica-po dell'analisi costi-benefici per la rotonda tra via Roma e via Garibaldi, mentre tecnici comunali con i cervelli che friggono per un sovrappasso pedonale sulla Tiburtina scartabellano nei manuali (ancora da scrivere) sulle "discipline applicabili alle tipologie d'intervento".

Altre disposizioni contenute nella voluminosa bozza di 204 pagine del regolamento sono invece il marchio inconfondibile dell'ottusità dilagante nella pubblica amministrazione. Qualche esempio? I progettisti, insieme ai disegni, devono produrre perfino "l'elenco delle normative di riferimento": cioè sono loro a dover dire all'amministrazione in base a quali leggi, regolamenti e circolari fanno quel che fanno. Leggi, regolamenti e circolari che la stessa amministrazione hanno scritto e tengono nei casseti. In più sono sempre i progettisti a dover fornire le "indicazioni per la prosecuzione dell'iter progettuale". Con i funzionari pubblici che intanto, presumiamo, si girano i pollici.

E il bando per un concorso di progettazione deve specificare, udite udite, se la "decisione della

commissione giudicatrice" è "vincolante o meno". Abbiamo capito bene? Si fa una gara pubblica per scegliere un progetto ma poi il rispetto del verdetto della giuria può essere facoltativo? Proprio così. Per la serie: abbiamo scherzato.

Come per i collaudi. L'articolo 171 del regolamento prevede al comma 2 che il collaudatore di un'opera pubblica debba essere laureato in ingegneria o architettura? Il minimo sindacale, ovvio. Chi altrimenti può certificare se un ponte sta in piedi? Ma il comma 4 dice che se il collaudatore è un dipendente pubblico può essere anche soltanto diplomato, oppure laureato in legge o economia. Una furbata che serve evidentemente a mantenere in vita l'attuale sistema dei collaudi, di cui beneficiano molti funzionari dello Stato. Dice tutto la storia del Mose, opera ancora non completata ma per cui sono stati già distribuiti in passato 130 incarichi di collaudo, compresi quelli all'epoca assegnati a dirigenti apicali dell'Anas e a ben 36 alti funzionari del ministero vigilante delle Infrastrutture. Molti dei quali lautamente retribuiti dalla ditta vigilata per collaudare soltanto le carte. Per inci-



so, fra quei 130 incarichi ce n'era anche uno assegnato a un diplomato geometra. Niente di nuovo sotto il sole, con tutto il rispetto per i geometri. Purtroppo si potrebbe andare avanti, tanto vasto è il campionario. Ma più delle assurdità di cui i 273 articoli del regolamento sono pieni zeppi, pesa la filosofia che c'è dietro. Questa è una controriforma degli appalti che riporta indietro l'orologio all'epoca del governo Berlusconi, demolendo l'impostazione data appena tre anni fa. Allora un ruolo centrale era affidato all'autorità anticorruzione di Raffaele Cantone, che aveva il compito di stabilire le linee guida per l'applicazione del codice degli appalti. Nessun regolamento monstre come quelli fatti ai tempi del Cavaliere, per non privare di responsabilità l'amministrazione. C'era però chi storceva il naso. Le burocrazie eviden-

temente non gradivano, preferendo invece essere sollevate da qualunque responsabilità. E cosa di meglio per ottenere questo risultato che un regolamento dettagliatissimo per ribaltarle all'esterno dei loro uffici, per esempio sui progettisti? In più si è visto subito che nel governo Conte uno l'Anticorruzione non era molto popolare. Tanto più dopo le critiche (più che fondate...) di Cantone a certi provvedimenti come l'ancora fantomatico "sbloccacantieri". Il bello è che l'Anticorruzione continua a essere altrettanto impopolare con il Conte due, dove c'è il partito che fece nascere quell'autorità. Dopo l'uscita anticipata di Cantone l'incarico di presidente è ancora vacante, e i poteri del consigliere anziano che lo sostituisce non sono mai stati precisati. A riprova del fatto, comunque la si possa pensa-

re sull'Anac, che la stagione d'oro di quell'authority è ormai finita.

Va detto che pure la riforma fatta dal governo Renzi, con il codice degli appalti che aveva sostituito il precedente codice berlusconiano, zoppicava assai. E questo a voler essere generosi: è sufficiente ricordare gli strafalcioni che erano nel primo testo pubblicato sulla Gazzetta ufficiale. Ma il paradosso è che ora a smontare quella riformicchia, ritornando alle logiche di quindici anni fa, è lo stesso partito che l'aveva fatta. Cioè il Pd. Il quale si è assunto con Paola De Micheli la responsabilità delle Infrastrutture. E adesso dovrà bollinare un regolamento dov'è riconoscibile, oltre a quello delle burocrazie impenitenti, anche il marchio di Danilo Toninelli. Proprio colui che il Pd aveva eletto a emblema dell'incompetenza...

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

Il costo del blocco

749

Cantieri fermi

Secondo l'Ance, l'associazione dei costruttori, in Italia vi sono 749 opere pubbliche bloccate

62

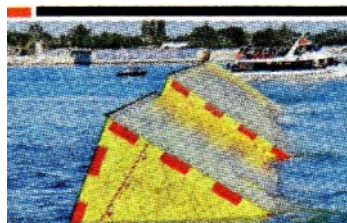
Il valore

In base al monitoraggio dei costruttori il valore complessivo delle opere bloccate è di 62 miliardi

273

Gli articoli

Il nuovo regolamento degli appalti conta 273 articoli, 53 in più rispetto al precedente. Le norme in totale sono 493



Il Mose a Venezia

Il testo

Contratti e norme

Il Codice degli appalti, o codice dei contratti pubblici, è un testo unico che disciplina i rapporti tra la pubblica amministrazione e le società che, dopo aver vinto una gara, sono state incaricate di svolgere determinate opere pubbliche. Riguarda le forniture e servizi svolti attraverso un contratto di appalto.



OLIMPIADI 13

Il Trentino punta a 200 milioni per le infrastrutture

LA MANOVRA

Ok all'emendamento Conzatti che impegna 1 miliardo per i Giochi

Olimpiadi d'oro

Trento punta a 200 milioni da Roma

Roma, con la manovra finanziaria nazionale, mette una fiche da 1 miliardo di euro sui Giochi olimpici invernali del 2026 che si disputeranno tra Milano, Cortina e area dolomitica trentina, sudtirolese e veneta.

Lo prevede un emendamento in Commissione bilancio del Senato, presentato anche dalla trentina Donatella Conzatti (Italia Viva) approvato dall'organismo parlamentare e che ora dovrebbe essere inserito nel maxi-emendamento del governo alla finanziaria.

Nel testo dell'emendamento si spiega che «al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali 2026» «per le opere di infrastrutturazione, comprese quelle per l'accessibilità, è riservato un finanziamento per la realizzazione di interventi nei territori delle Regioni Lombardia, e veneto, e delle province di Trento e Bolzano, con riferimento a tutte le aree olimpiche» con i seguenti importi. Allora: 50 milioni di euro per il 2020, 180 milioni per il 2021, 190 milioni per ciascuno dei quattro anni 2022-2025 e 10 milioni per il 2026. Come saranno ripartite? «Le risorse sono ripartite con decreto del ministero delle infrastrutture e dei trasporti da adottarsi di concerto con il ministero dell'economia e delle finanze previa intesa con i Presidenti delle regioni e delle province autonome interessate».

«Si tratta di un miliardo di euro per le aree olimpiche, comprese Trento e Bolzano, che in un precedente emendamento della Lega non erano state previste. Abbiamo corretto l'emen-

damento di Romeo» spiega la senatrice di Italia Viva.

Ieri intanto a Milano alla kermesse per l'avvio ufficiale dei Giochi anche la Provincia era presente ufficialmente assieme al Sudtirolo.

«Saranno Olimpiadi sostenibili senza opere che avranno impatto sul territorio» ha detto il presidente della Provincia di Bolzano, Arno Kompatscher.

«Le Olimpiadi invernali del 2026 saranno una grandissima opportunità per l'Italia e per il Trentino, a patto che si lavori in una logica unitaria, la stessa che ha portato all'assegnazione, per realizzare un evento sostenibile ed efficiente, sia sotto il profilo ambientale che finanziario, garantendo ai territori ospitanti sviluppo e benefici a lungo termine e rafforzando la posizione dell'intera area alpina nel mondo» dice l'assessore allo sviluppo economico della Provincia, Achille Spinelli.

«Il nostro territorio - ha ricordato Spinelli - ospiterà le gare di pattinaggio velocità, a Baselga di Pinè, di fondo a Tesero e di salto con gli sci a Predazzo. Complessivamente 34 eventi, su un totale di 109 competizioni. Mettiamo a disposizione strutture che già ci sono, che possono migliorare, ma che sono sostanzialmente già pronte per l'appuntamento».



Agenti immobiliari

Confindustria e Fiaip rinnovano l'accordo

Confindustria Verona e Fiaip (Federazione italiana agenti immobiliari professionali), nel solco dell'accordo sottoscritto tra le rispettive associazioni nazionali, hanno rinnovato ed ampliato l'accordo territoriale che le lega dal 2007. Con questa firma le due associazioni si impegnano a proseguire la collaborazione che rafforza la capacità del Sistema Confindustria di rappresentare tutte le imprese nei confronti delle istituzioni e degli altri interlocutori provinciali ed a sviluppare ulteriori sinergie e specifiche iniziative su temi di comune interesse. In particolare si conferma l'adesione a Confindustria Verona di tutte le 250 aziende associate a Fiaip Verona, che attraverso il collegio provinciale potranno accedere ai servizi dell'associazione di piazza Cittadella. «Questa firma nasce da un accordo nazionale che ha sancito nel 2007 l'inizio di un percorso comune di Confindustria e Fiaip», spiega Michele Bauli, presidente di

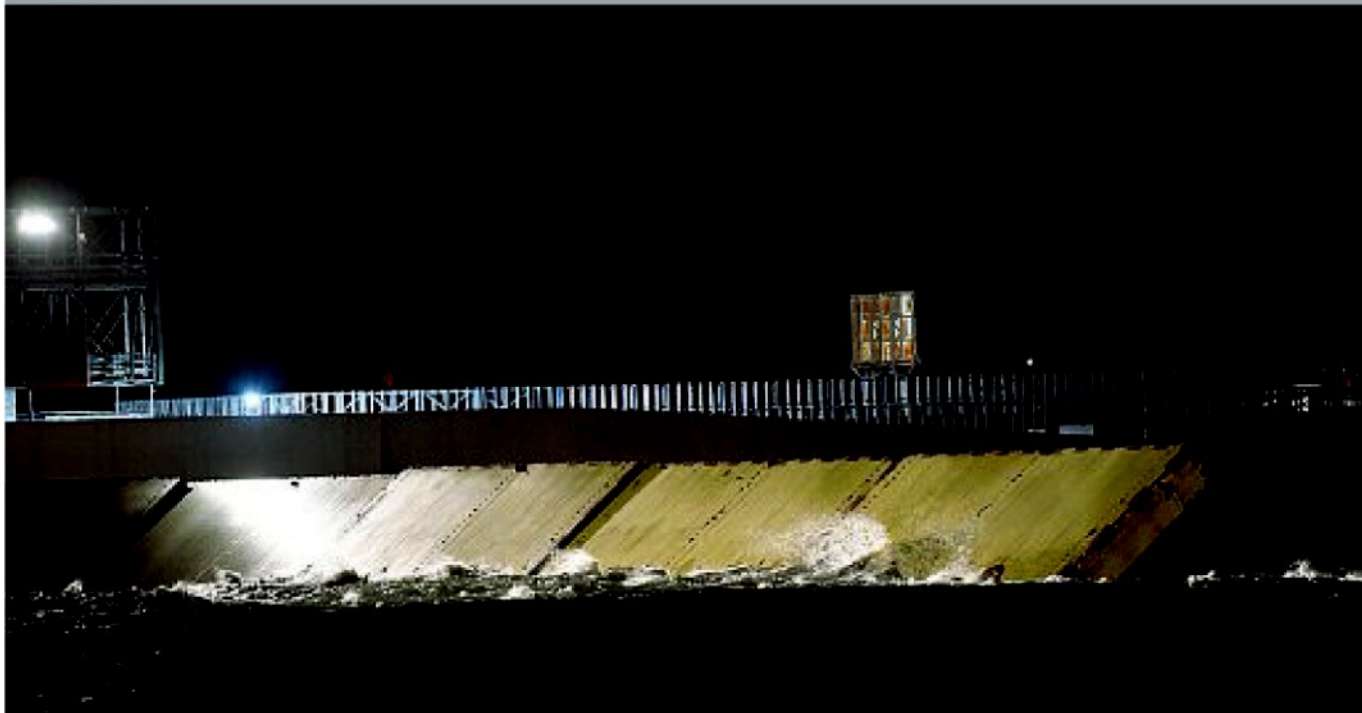
Confindustria Verona. «Un percorso che ha ampliato la rappresentanza del Sistema Confindustria presso gli interlocutori istituzionali ed affianca nella propria crescita un settore economico che a Verona conta su 250 associati». «Il Collegio Fiaip di Verona ha aderito con entusiasmo al rinnovo della convenzione territoriale con Confindustria», conferma Leonardo Meoni, presidente Fiaip Verona Confindustria, negli anni, si è dimostrato un partner serio ed affidabile, con il quale gli associati Fiaip di Verona potranno fare un lungo percorso costellato da reciproci benefici. Siamo convinti», conclude il presidente Meoni, «che il trend di crescita di associati avuto dall'anno scorso, che ha sfiorato il 10%, con il rinnovo dell'accordo odierno possa garantire un altro interessante traguardo per l'anno prossimo». Fiaip, la più grande e rappresentativa associazione di agenti immobiliari, conta a Verona 250 associati per un totale di circa 550 addetti. Formazione ed aggiornamento sono le basi dell'operatività Fiaip. **F.L.**



Leonardo Meoni



Il salva Venezia Ma è già partita la richiesta per altri finanziamenti



Mose, mancano 461 milioni per terminare l'opera

a pagina 3 **Zorzi**

Mose, mancano 461 milioni per terminare l'opera

Ma si batte cassa per altri fondi

Balletto di cifre sulle dighe. Ritardi, la Regione querela chi l'accusa

di **Alberto Zorzi**

VENEZIA Per finire i lavori del Mose, inteso come le sole opere alle bocche di porto, mancano sulla carta 303 milioni di euro: quasi la metà, cioè 140 milioni, sono i famosi impianti che dovranno sollevare tutte e 78 le paratoie per difendere Venezia dall'acqua alta. Ma la cifra sale a 461 milioni se si includono i lavori già finanziati e in corso su studi e indagini, interventi ambientali, cantieri per la manutenzione all'Arsenale, sistema informativo e modelli di gestione e altre voci. Ecco l'8 per cento mancante, seppur sempre all'interno dei famigerati 5 miliardi e 493 milioni di euro, «prezzo chiuso» stabilito dal Cipe nel 2011. Nel-

le ultime settimane, dopo l'acqua alta da 187 centimetri che ha messo in ginocchio Venezia, è stato ribadito in più sedi che i lavori sono al 92 per cento, come certifica lo stato di avanzamento ufficiale aggiornato al 30 giugno scorso, quindi per difetto. Ma continuano le polemiche su quel numero, riferito ai lavori finanziati (che però si discostano di poco da quelli realizzati), rilanciate l'altra sera anche dalla trasmissione «Le Iene». Il problema è che si tratta di un'opera complessa, non di un muro da 100 mattoni dove ne siano stati appiccicati 92.

Non è però finita qui, anche se il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli ha annunciato, dopo il Comitato, che oltre quella cifra non sarà dato un euro. Altri 413 milioni

sono stati chiesti dai commissari del Consorzio Venezia Nuova – e anche dall'ex provveditore alle opere pubbliche Roberto Linetti già un anno fa – per ulteriori opere del «sistema»: 119 per il Mose vero e proprio (di cui 70 per risolvere le criticità), ma anche 130 per finire il «Piano Europa» (le compensazioni ambientali chieste dalla Ue), 97 per creare la linea di manutenzione

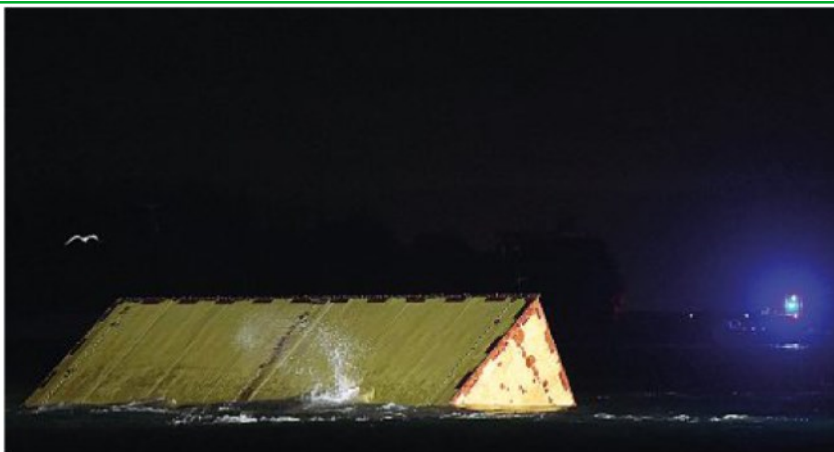


nell'area ex Pagnan delle sole paratoie, la cui sverniciatura è stata ritenuta troppo «sporca» per l'Arsenale, ma anche 30 per l'impermeabilizzazione di piazza San Marco. «Opere che non sono essenziali per far funzionare le paratoie - sottolinea il provveditore reggente Cinzia Zincone - Mentre i soldi del prezzo chiuso sono confermati al 100 per cento».

Il Mose costerà quindi di più? Il prezzo salirà a 5,9 miliardi? Nì, si potrebbe dire. «Quello è il costo dell'opera fissato dal Cipe nel 2011, ma nel frattempo erano anche stati accantonati gli interessi, perché altrimenti quella previsione non sarebbe stata veritiera dopo quasi dieci anni», spiega il commissario del Cvn Giuseppe Fiengo. E' stato lui, con i tecnici del Consorzio e del Provveditorato, a trovare nelle pieghe del bilancio che di interessi ne erano stati accantonati di più e quel residuo di 413 milioni, già stanziati anni fa, farebbero comodo per finire tutto. Ma serve fare presto e «accaparrarseli», prima che vengano dirottati a qualche altra opera pubblica. «Con la gestione commissariale abbiamo tagliato molto», aggiunge Fiengo.

La polemica però continua. «Quasi pronto o solo quasi pagato? La tragica storia del Mose sembra non finire mai e non sappiamo quanto costerà ancora, né davvero quando sarà pronto, al di là degli annunci e delle previsioni», dice il capogruppo M5s in consiglio regionale Jacopo Berti. Intanto la Regione, che dopo la marea del 12 novembre era finita nel mirino delle accuse proprio per i ritardi del Mose, ha incaricato un legale di valutare eventuali querele o danni d'immagine.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Bocca di porto**

Le paratoie del Mose alzate alla bocca di porto di Malamocco a una delle estremità del Lido di Venezia

In difesa del 900

Dalle riviste di architettura appello salva-tradizione
«Corsa al moderno, ma edifici e quartieri vanno difesi
Troppa leggerezza nel sacrificare l'unicum milanese»
Occhi sui restyling delle torri Velasca, Galfa e Pirellino

di **Pierluigi Panza**

«Sos» per la Milano Moderna. Le principali riviste di architettura lanciano l'allarme sul destino dell'architettura Razionalista, che a Milano ha trovato il suo *humus* nel '900. Invecchiati o mal gestiti, i primi grattacieli e gli edifici «alla Gropius» della città stanno subendo una mutazione che — pur sotto ambigue assicurazioni di «conservazione» — è anche una cancellazione. Non solo gli interni di edifici di maestri come Gio Ponti vengono svuotati e riadatti alle nuove funzioni (spesso propagandistiche tipo spazi per «*smart working*» o «*lavoro agile*», pronunciato all'inglese), ma anche gli esterni mutano pelle: via i vetri, poi i serramenti, quindi gli intonaci... Rimane lo scheletro, talvolta modificato.

«Edifici e intere porzioni della città del '900 vengono trasformate per rispondere a nuove esigenze e stili di vita — afferma Silvia Botti, direttrice di *Abitare* —. Per Milano il tema è di estrema attualità e urgenza. Milano rappresenta un *unicum*, il suo ricchissimo patrimonio novecentesco è studiato nelle scuole di architettura dell'Occidente ed è una fonte di ispirazione. Questo patrimonio, non sempre tutelato come gli edifici storici, oggi viene sacrificato con leggerezza e noncuranza per dare spazio alla città contemporanea, alle operazioni di sviluppo dei grandi fondi immobiliari così come agli adeguamenti energetici imposti o suggeriti dalla normativa».

Per questo *Abitare* ha lanciato sul proprio sito l'operazione «*Sos 900*». Ha scelto di chiamare a raccolta le energie della città non solo per proteggere questo patrimonio, ma per ribadire la centralità del progetto di qualità. «Il tema non è vincolare l'esistente per non fare». Il primo passo è una sezione del sito *Abitare.it* aperta ai contributi di tutti.

Sulla stessa linea il mensile *Domus* che intitola il numero di dicembre, a cura di Fulvio Irace, *Milano.Italia*. Sarà presentato oggi alle 18,30 al Memoriale della Shoah (piazza Safera 1), con interventi di Ferruccio de Bortoli e della sovrintendente Antonella Rinaldi, impegnata nella tutela del moderno («io ho messo i vincoli, anche in corso Italia») nonostante le (soverchianti?) forze dei fondi internazionali e dei costruttori, ai quali l'amministrazione lascia un guinzaglio lungo («vedremo — dicono i professionisti ai quali è stato presentato il numero di *Domus* in anteprima — l'esito sul Pirellino e sullo scalo Farini»). «Presentiamo il numero nel vuoto simbolico del Memoriale della Shoah — afferma Irace — perché sui vuoti presenti, come gli ex scali ferroviari, va misurata la consapevolezza della città e dell'amministrazione. Si attendono interventi con finalità pubbliche, come spazi per studenti, attrezzature ricreative, edilizia a prezzi calmierati e verde e si attende una seria tutela per l'architettura Moderna che è preda dei tempi brevi dei fondi d'investimento. L'architettura e la città hanno bisogno di rispetto e di tempi lunghi». Il direttore di *Do-*



mus, Walter Mariotti, invita a ripartire «dallo spirito di Testori» e sottolinea il rischio «di una scomparsa irrimediabile della città».

Oltre al Pirellino, un intervento sotto osservazione è quello della Torre Velasca, passata di mano da Unipol a Hines per circa 220 milioni di euro, di cui 150 per l'acquisizione e il resto per i lavori di ristrutturazione. Un altro è quello alla Torre Galfa, storico grattacielo anni Cinquanta

da cui Unipol-Sai vuole ricavare un mix di funzioni ricettivo-alberghiero e residenziali. Quanto ha fatto il giapponese Uniqlo in piazza Cordusio (su edificio storico), di fianco a Starbucks, tutti lo possono giudicare.

Il tema è quanta «vecchia» città moderna siamo disposti a perdere per vederne nascere una nuova, con Biblioteca degli alberi, piazza Gae Aulenti dove, afferma l'imprenditore Manfredi Catella, «so-

no contento di vedere i milanesi scattarsi *selfie*; vuol dire che lo riconoscono come qualcosa di cui andare orgogliosi». Ma dov'è finito, ad esempio, il cosiddetto Central Park che l'ex sindaco Albertini (e il bando di concorso) aveva stabilito dovesse sorgere sull'area di Citylife? Il 50% di verde pubblico è, praticamente, un verde condominiale delle società assicurative.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I nodi

1 Una veduta dall'alto del quartiere Porta Nuova in divenire: da sinistra, si notano il grattacielo Unicredit e il Bosco verticale; sullo sfondo le tre torri di Citylife

2 Sempre nell'ambito del piano Garibaldi-Porta Nuova, c'è il restyling dell'edificio

comunale di via Pirelli 39, il «Pirellino» finito nelle mani di Coima di Manfredi Catella dopo un'asta record

3 La Torre Velasca in una foto d'epoca, sotto osservazione perché passata di proprietà da Unipol a Hines per circa 220 milioni

4 La Torre Galfa, alla Centrale, degli anni 60 rivisto da Unipol

Infrastrutture

Pedaggi nelle autostrade venete battaglia sul tetto agli aumenti

È scoppiata la guerra dei pedaggi. I vertici delle Concessioni autostradali venete hanno presentato un ricorso al Tribunale amministrativo regionale contro l'Autorità di regolazione dei trasporti, chiedendo l'annullamento della delibera che sei mesi fa ha approvato il sistema

tariffario basato su un tetto dei prezzi, per cui l'aumento dei pedaggi è legato al miglioramento del servizio ed è calmierato dall'imposizione di un recupero di efficienza nel tempo. Ieri, la Cav ha strappato una prima vittoria: l'accesso ai documenti dell'istruttoria.

Pederiva a pagina 15

Cav al Tar, è guerra sui nuovi pedaggi

►La concessionaria di Passante e Venezia-Padova ha impugnato ►Sotto accusa i coefficienti decisi su produttività ed efficienza la delibera dell'Autorità che fissa il tetto dei prezzi in autostrada «Ci obbligano a fare tagli drastici su manutenzione e personale»

IL TRIBUNALE ACCOGLIE INTANTO LA RICHIESTA DI MOSTRARE LE CARTE DELL'ISTRUTTORIA, MA OSCURANDO I DATI DELLE ALTRE SOCIETÀ

INFRASTRUTTURE

VENEZIA È scoppiata la guerra dei pedaggi. I vertici delle Concessioni autostradali venete hanno presentato un ricorso al Tribunale amministrativo regionale contro l'Autorità di regolazione dei trasporti, chiedendo l'annullamento della deliberazione che sei mesi fa ha approvato il sistema tariffario basato sul metodo del "price cap", il quale prevede per il gestore della tratta l'obbligo di determinare un indicatore di produttività ogni cinque anni e punta a definire i criteri di efficienza dei costi operativi, stabilendo in sostanza una correlazione diretta fra esborso a carico dell'utente e investimenti per l'ammodernamento della rete. Attraverso un'ordinanza pubblicata ieri, la società controllata da Regione e Anas ha strappato una prima vittoria: l'accesso ai documenti dell'istruttoria, che dovranno esserle mostrati benché oscurando i dati riguardanti le altre concessionarie.

IL SISTEMA

La delibera emessa dall'Art lo

scorso 19 giugno, infatti, si era basata sulla consultazione di una ventina di soggetti interessati alla questione, fra cui le ulteriori tredici società che hanno in concessione le autostrade italiane. A quell'atto si era arrivati dopo le polemiche scaturite dal crollo del ponte Morandi. Il decreto Genova aveva prescritto di introdurre un sistema tariffario unico, al posto dei sei regimi esistenti fino ad allora, sottoponendolo a un tetto dei prezzi, per cui l'aumento dei pedaggi è legato al miglioramento del servizio ed è calmierato dall'imposizione di un recupero di efficienza nel tempo. La riflessione sottostante riguardava il fatto che normalmente i costi diminuiscono con gli anni, in quanto gli investimenti effettuati per costruire, adeguare o salvaguardare le infrastrutture tendono a essere ammortizzati.

I PARAMETRI

Ma il 23 settembre è scattata l'impugnazione di Cav, in persona dell'amministratore delegato Ugo Dibennardo, davanti al Tar. La concessionaria di Passante e Venezia-Padova ritiene la deliberazione «gravemente lesiva dei propri diritti e interessi», poiché «ha stabilito un coefficiente di produttività annuo del 5,13% ed ha imposto un recupero di efficienza produttiva del 23,13% nel quinquennio», il che a suo avviso comporterebbe «un abbattimento dei costi in percentuale impro-

babile, se non impossibile, a meno di non procedere a tagli drastici delle spese maggiormente rilevanti per la stessa Cav, cioè quelle concernenti i lavori di manutenzione ed i costi del personale». Per sostenere le proprie ragioni, la società presieduta da Luisa Serato ha anche chiesto copia delle carte che hanno condotto alla fissazione di quei parametri, ma Art si è opposta con il sostegno di Aiscat e cioè dell'associazione che raggruppa le concessionarie.

LA CAUTELA

In attesa di entrare nel merito della causa, i giudici hanno intanto accolto la richiesta di accesso agli atti, ancorché con la cautela della «anonimizzazione» dei dati forniti dalle concessionarie consultate». In pratica le informazioni riguardanti le altre società dovranno essere fornite «in forma aggregata e comunque tramite l'oscuramento degli eventuali dati direttamente correlabili alle singole concessionarie, quali gli investimenti in manutenzione straordinaria, i volumi di traffico atteso, la qualificazione e la produttività del personale, ecc.». I documenti dovranno essere esibiti prima di Natale.

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA





DALL'ALTO Un'immagine aerea della rete gestita da Cav, effettuata mediante i droni in sua dotazione

La rete A4 e A28

Autovie Venete, ipotesi rincaro: +0,80% nel 2020

Nel 2020 potrebbe esserci un lieve aumento, o forse nemmeno quello, dei pedaggi di Autovie Venete. Lo ha detto il presidente e amministratore delegato della concessionaria Maurizio Castagna (in foto), a proposito di tratte come l'A4 Venezia-Trieste, le diramazioni Palmanova-Udine e Villesse-Gorizia, l'A28 Portogruaro-Conegliano: «Quest'anno abbiamo presentato la richiesta per aumenti dell'inflazione programmata, che in ottobre era ipotizzata attorno all'1,20% e adesso è leggermente diminuita, è intorno allo 0,80%. Queste sono le nostre richieste poi starà al ministero decidere se accoglierle o meno». Castagna ha assicurato che sulla rete autostradale gestita da Autovie Venete ci sono «oltre 1300 "opere d'arte", come ponti, cavalcavia e altro, tutte costantemente monitorate da una struttura di 11 persone che non ha rilevato nessuna particolare criticità». Quelle ritenute significative sono 360, fra cui rientrano i 150 manufatti da rimettere a nuovo nell'ambito dei lavori per la terza corsia: il nodo di Palmanova, i viadotti sul Tagliamento, i ponti sul Piave e sullo Stella.



Interporto Nuovo asse con lo scalo di Venezia

LOGISTICA

PORDENONE «Bisogna mettere in sinergia tutte le capacità logistiche che questo Paese è in grado di offrire. Faremo un'analisi molto seria di tutti i flussi di traffico da ottimizzare e ci ritroveremo tra un mese per predisporre un piano d'azione concreto a livello locale, nazionale e anche internazionale». È quanto ha dichiarato il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Pino Musolino, dopo un importante vertice all'Interporto su un possibile futuro nuovo asse Pordenone-Venezia. «C'è una richiesta importante da parte dell'Europa - ha aggiunto Musolino - di migliorare l'intermodalità e la sostenibilità del sistema trasportistico. Le strutture le abbiamo e, purtroppo, sono state messe poco in rete perché noi siamo l'Italia dei campanili. Dobbiamo, invece, fare un campanile unico come Nord Est e come Italia e stiamo cercando di farlo ovunque ci sia la possibilità di servire meglio le nostre imprese e il sistema manifatturiero». Giuseppe Bortolussi, ad di Interporto Pordenone (in foto), ha ricordato che Pordenone è storicamente connessa a Venezia sia sotto il profilo culturale, che infrastrutturale e

naturale. «Oggi - ha detto - con il Porto di Venezia è stata messa in piedi una collaborazione, che varrà anche con il porto di Trieste, perché la logistica e le merci hanno più punti di riferimento dati dai porti e dalle infrastrutture interportuali, anche quelle oltre le Alpi. La dinamicità del nostro territorio è legata alle esportazioni e non possiamo pensare che si possa esportare senza logistica. Noi - ha evidenziato Bortolussi - dobbiamo lavorare in questo senso creando rete e gli opportuni collegamenti come con il Porto di Venezia. Anche loro hanno visto in Pordenone un'opportunità. Le linee guida riguardano credito, formazione e progetti europei condivisi, per non perdere le opportunità che l'Europa offre, per dare quella visione che ci permette di stare sul mercato». Nel summit si è parlato anche del nuovo Its della logistica. Damaso Zanardo, presidente Its Marco Polo di Venezia ha sottolineato: «sul corso di formazione noi abbiamo messo il seme e Unindustria e Interporto Pordenone lo hanno raccolto. Per far crescere questo rapporto tra Porti di Venezia e Trieste e Interporto Pordenone, la formazione rappresenta il valore aggiunto che porta a superare gli schemi campanilistici».



Strada per Bannia, via libera alla variante e agli espropri

►Voto unanime in Consiglio per allargare l'ex provinciale e realizzare la pista ciclabile ►Atteso il parere della Soprintendenza su tre ponticelli storici. Cantiere nel 2021

SAN VITO

Via libera unanime dal consiglio comunale di San Vito alla variante per gli espropri necessari a realizzare la strada per Bannia. Il cantiere della ciclabile, per la quale sono stati stanziati 4 milioni di euro per il terzo stralcio, è previsto nel 2021. Dopo San Vito, toccherà agli altri municipi interessati approvare varianti analoghe. Si tratta di un significativo passo in avanti per l'allargamento dell'ex provinciale per Bannia, progetto targato Fvg Strade. L'elaborato dopo essere passato in via preliminare per la commissione consiliare, è stato discusso e approvato in Consiglio vista l'apposizione del vincolo per l'esproprio.

LA STRADA

Questa è una arteria viaria tra le più utilizzate per andare a Bannia, percorsa da migliaia di veicoli ogni giorno come alternativa alla Pontebbana. E poiché non è stata progettata per sostenere tali volumi, da anni si moltiplica-

no gli appelli per allargarla. Non solo per dare una risposta in termini di sicurezza agli automobilisti, ma anche per l'utenza ciclopedonale che rischia molto nel percorrerla.

I LOTTI

Nel tempo, l'ex Provincia aveva allargato i primi due tratti, quello di Rivatte e quello verso San Vito, lasciando da allargare la parte centrale, il terzo lotto, quello più complicato per una serie di motivi tra cui la presenza di tre ponticelli che hanno un valore storico e sono vincolati dalla Soprintendenza. Da qui la necessità del passaggio in aula consiliare, tramite variante al piano regolatore. «Ciò per consentire di procedere - ha spiegato il sindaco Antonio Di Bisceglie - con una serie di espropri utili all'allargamento sia della sede stradale sia della realizzazione della pista ciclabile e le relative strade d'accesso ai terreni agricoli, risolvendo così le attuali criticità». L'opera che insiste su tre Comuni, oltre a San Vito anche Fiume

Veneto e Chions, ha richiesto una serie di approfondimenti con la Soprintendenza per i tre ponticelli che portano ai fondi agricoli. Approfondimenti che hanno dilatato i tempi. Il tema del vincolo non è stato ancora pienamente superato, ma il Consiglio ha lanciato un segnale importante, adottando la variante. In aula, la consigliera Valentina Francescon ha illustrato il progetto di fattibilità tecnico economica di Fvg Strade, mentre della variante se n'è occupato l'architetto Paolo Zampese. Quanto alla tempistica, «anche se il Comune è in attesa dell'autorizzazione paesaggistica, nel 2020 - ha detto la consigliera - si perfezionerà la procedura di screening ambientale, poi si passerà agli espropri con l'obiettivo di avviare il cantiere nel 2021». Quest'opera andrà a risolvere, ha commentato l'assessore Emilio De Mattio «uno dei punti più critici della viabilità della nostra zona».

Emanuele Minca

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ANTONIO DI BISCEGLIE

Per i lavori del terzo lotto lungo l'arteria, usata come alternativa alla Pontebbana, sono stati stanziati 4 milioni





EX PROVINCIALE Foto d'archivio di un incidente lungo la strada che da San Vito porta a Bannia. In alto, Antonio Di Bisceglie

Elettrodotta di Terna, presentata la variante

PUBBLICATO L'ELENCO DEI TERRENI GLI INTERESSATI POSSONO PRESENTARE OSSERVAZIONI ENTRO TRENTA GIORNI SAN DONÀ

Interconnessione Italia-Slovenia: Terna, il gestore della rete elettrica nazionale, ha presentato una variante che passa per il territorio di San Donà e Noventa per la realizzazione di un elettrodotta interrato di corrente continua. Chiunque sia interessato dal passaggio del manufatto nel proprio terreno può presentare delle osservazioni entro i prossimi trenta giorni ai Ministeri dello sviluppo economico, dell'Ambiente e alla stessa società. Ieri, infatti, Terna ha pubblicato un avviso di presentazione delle integrazioni volontarie nell'ambito della procedura di autorizzazione. L'azienda precisa che la variante al tracciato è stata disposta dopo l'accoglimento delle indicazioni migliorative ricevute dagli enti interessati ed è relativa all'intersezione tra strada provinciale

55 - bretella di Noventa - e la strada statale 14. La pubblicazione riporta l'elenco di tutti i terreni interessati dalla variante, identificati dalle particelle catastali, e i terreni esclusi proprio a seguito della variazione al progetto. Tutti gli interessati possono vedere la documentazione, disponibile negli uffici tecnici dei Comuni interessati, al Ministero dello Sviluppo Economico e al Ministero dell'Ambiente, e presentare eventuali osservazioni scritte entro trenta giorni. L'assessorato a Lavori pubblici e Ambiente di San Donà Lorena Marin precisa che è in corso la valutazione da parte degli uffici. Il progetto, il cui iter autorizzativo è iniziato nel 2013, interessa Veneto e Friuli Venezia Giulia, in particolare le province di Treviso e Venezia, passando anche per i Comuni di Salgareda, Eraclea e Caorle. L'opera, infatti, per la parte italiana, prevede la realizzazione di un elettrodotta interrato lungo circa 96 km (di cui 39 km di cavo terrestre e 57 km di cavo marino posato in acque nazionali) e la realizzazione di una nuova stazione di conversione, vicina alla stazione elettrica di Salgareda già esistente. (d.deb)



L'ITER Carte da consultare



Boccafossa, la grande gru solleva il ponte

TORRE DI MOSTO

Spettacolare intervento di sollevamento della struttura portante dello storico ponte di Boccafossa, oggetto di un radicale intervento di restauro a quasi cent'anni dalla sua realizzazione.

Costruito girevole nel 1920 dal Genio Civile, il ponte era stato subito trasferito al Comune di Torre di Mosto.

Per eseguire la complessa operazione di restyling è stato necessario ricorrere ad una mega gru in grado di alzarsi fino oltre i 100 metri di altezza e sostenere il peso di 500 quintali.

Per poter essere portata sul posto è stato necessario ricorrere ad un trasporto eccezionale, utilizzando quattro autoarticolati.

L'intera giornata di lunedì è stata utilizzata per posizionare gli appoggi e studiare l'intervento, eseguito poi ieri in modo tale da non danneggiare le basi. Il ponte dal peso di 330

quintali è stato così sollevato mettendo allo scoperto la ralla centrale su cui girava.

CEMENTO DI 100 ANNI

«E' incredibile come il cemento armato di cento anni del ponte di Boccafossa fosse ancora in perfetto stato», ha commentato Beppe Ave che l'anno scorso, dopo la catastrofe del ponte Morandi, aveva fotografato e denunciato i ferri arrugginiti che sporgevano dal cemento in fase di sgretolamento dalla struttura del ponte della Provincia sul fiume Livenza.

Nei prossimi giorni sarà posizionata dalla gru la nuova struttura portante che manterrà, come richiesto dalla Sovrintendenza, le spalle e i parapetti originali.

Rispetto a prima, anche se la ralla sarà mantenuta, il ponte non sarà più girevole come in origine. «Entro il prossimo lunedì 23 dicembre - spiega l'assessore ai lavori pubblici Tiziano Pasquon - contiamo di consentire l'apertura alle auto e per febbraio anche ai camion».

Maurizio Marcon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GRANDI LAVORI

L'operazione di sollevamento del ponte di Boccafossa



Venezia

Il 20 dicembre un nuovo Comitato

Si terrà il 20 dicembre il secondo Comitato che dovrà affrontare i temi della salvaguardia di Venezia, dei finanziamenti, del Mose e delle grandi navi. La convocazione ufficiale ancora non è arrivata, ma la data è praticamente certa. Enti locali e governo si

ritroveranno quindi a Roma dopo il Comitato dello scorso 26 novembre. Uno dei nodi da affrontare sarà la fine dei lavori del Mose, sul quale resta un alone di incertezza legato al balletto delle cifre e delle percentuali sulla sua realizzazione.

Scalzotto a pagina VII

Mose, il "valzer" di spese e percentuali

► Dietro alla confusione e ai balletti di cifre sull'opera c'è la questione dell'impiego dei fondi stanziati dallo Stato

► Il Comitato tornerà a riunirsi venerdì 20 dicembre E si apre il fronte manutenzioni. Pellicani: «E' tutto fermo»

IL CASO

VENEZIA Cifre, soldi, percentuali: il Mose non è immobilizzato solo da cozze, incrostazioni e sabbia. C'è - e questo è ancora più preoccupante, visto che si tratta di un'opera e di soldi pubblici - una gran confusione sullo stato dell'arte, evidenziata ancora di più dal servizio di domenica sera delle Iene, che ha messo in luce come l'opera nei fatti non corrisponda all'opera raccontata nei discorsi e nelle carte. Un caos alimentato, va detto, dagli stessi protagonisti, dipendenti e funzionari pubblici che, oltre a finire l'opera, avrebbero anche il compito di fare chiarezza. E probabilmente qualche nodo lo scioglierà il nuovo Comitato, che dovrebbe tenersi venerdì 20 dicembre (manca ancora l'ufficialità).

IL BALLETO DEI NUMERI

Tutto ruota attorno alle percentuali e alla loro interpretazione. «Siamo al 93 per cento dei soldi spesi», è la nuova affermazione del Consorzio, che non ha spiegato però a che percentuale corrisponda nella realizzazione dell'opera. «No, siamo al 92 per cento del valore economico dei progetti approvati», ha detto il Provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone. Una svolta, perché si era sempre parlato del 93-94 per cento dell'opera e non dei Soldi spesi. Lo diceva anche il Ministero delle infrastrutture nel luglio 2018 rispondendo a una interrogazione di Nicola pellicani e di altri deputati Pd: «Il Mose è

attestato a oltre il 93%, mancano la posa in opera delle paratoie di una bocca di porto al Lido, alcune pere civili e la maggior parte degli impianti elettrici, meccanici e di sicurezza». Oggi le paratoie al Lido sono state posate e collaudate e quindi dovremmo essere ben sopra al 93 per cento di un anno fa. Peccato che nessuno si prenda la responsabilità di dirlo e parli di soldi spesi e non più di avanzamento dei lavori.

I CONTI

Ora, restando, sul criterio finanziario e non sullo stato dei lavori, tutti riconoscono che i 5 miliardi 493 milioni dell'opera sono stati finanziati, sono cioè disponibili. Facendo i conti della serva, a quanto afferma il Consorzio mancherebbe quindi il 7 per cento da spendere per chiudere il Mose, vale a dire 384 milioni circa. Ebbene, l'ultimo Comitato ha stanziato 352 milioni per finire l'opera, vale a dire che lo Stato ha praticamente chiuso i conti. Il ministro Paola De Micheli ha detto, giustamente: «Vi do questi soldi, poi basta». Tuttavia nel settembre 2018, riferendo dell'audizione dell'allora provveditore Roberto Linetti in Commissione ambiente alla Camera, il deputato Nicola Pellicani aveva evidenziato che, mentre Linetti aveva quantificato allora in 560 milioni i soldi necessari a ultimare il Mose, i commissari del Consorzio Fiengo e Ossola di monitorio ne avevano chiesti 800. Il servizio delle Iene di domenica in un certo senso rischia di aver fatto il gioco proprio dei commissari,

in quanto ha mostrato una situazione di arretratezza dei lavori del Mose, alle prese anche con il deterioramento delle paratoie nei fondali.

SPESE SOTTO I RIFLETTORI

Del resto la gestione economica de Consorzio è stata più volte oggetto di approfondimenti. L'ultimo, quello del gruppo di lavoro voluto un anno fa da ministero, Autorità anticorruzione e Prefettura di Roma. Il gruppo di tre esperti, guidati dal generale della Finanza Cristiano Zaccagnini, aveva rilevato che il Consorzio aveva impiegato i "residui" (vale a dire i soldi avanzati) «anche per esborsi non coerenti con la disposizioni contenute nella Convenzione iniziale del 1991», comprese «somme non attribuibili al compenso del concessionario, ma riconducibili a incassi per opere per le quali il Consorzio non ha effettuato i relativi pagamenti». Tradotto, significa che il Cvn - come evidenziato dagli stessi amministratori straordinari del resto - aveva impiegato 28 milioni per ripianare il disavanzo di esercizio del 2014, 21.5 milioni all'Agenzia delle Entrate per sanzioni fiscali ante commissariamento.



«Nel triennio 2013-2017 - dice ancora la relazione del ministero - emergono costi di struttura, ovvero costi di gestione, per oltre 55 milioni, di cui 37 relativi al periodo 2015-2017, che avrebbero dovuto essere spesi con il compenso del concessionario o con somme messe a disposizione delle imprese consorziate (in caso di incapienza) e non con denari destinati al pagamento delle opere».

Insomma, i soldi che c'erano sono stati impiegati non per l'opera, ma per sanare posizioni pregresse o pendenze di varia natura. Per questo oggi è difficile sapere quanti soldi servono al Consorzio per terminare il Mose, a meno che i commissari non lo dicano chiaramente. Un fatto è certo: i 325 milioni stanziati dal Comitato devono bastare per arrivare alla data limite del 31 dicembre 2010. Il resto sono balletti di cifre e percentuali su cui non c'è mai stata chiarezza.

MANUTENZIONI

Chiarezza necessaria anche in prospettiva. Perché più passa il tempo, più il "limite" del 100 per 100 dell'opera si sposta in avanti a livelli di soldi necessari, visto che c'è da spendere per le manutenzioni. A regime gestire il Mose costerà 80 milioni l'anno, così suddivisi: 30 per le utenze, 15-20 per il costo del personale, 30-40 per la manutenzione effettiva, comprensivi dei 15 per gli interventi di mitigazione ambientale. Ma è sempre sulle manutenzioni che si apre un altro capitolo preoccupante e più immediato.

«Al momento - spiega Pellicani, che ha seguito in questi anni l'iter dell'opera - per le manutenzioni è stata individuata l'area Pagnan di Marghera, dopo che l'ex ministro Toninelli aveva deciso di spostare le manutenzioni dell'Arsenale in terraferma. Ma oggi l'area Pagnan è un campo, non c'è nulla. In queste condizioni come si fa a pensare di tirare su le paratoie piene di sabbia e cozze per la manutenzione? E chi la fa, visto che la gara da 38 milioni è bloccata da ricorsi e contro-ricorsi amministrativi?».

Daide Scalzotto

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MALAMOCCO La prova delle 19 paratoie del Mose a Malamocco la settimana scorsa

Porto in ostaggio della burocrazia Oggi l'assemblea dei lavoratori

LA MOBILITAZIONE

MESTRE Adunata generale questa mattina per difendere il porto di Venezia, quello commerciale, quello industriale e quello delle crociere che rischiano di essere uccisi dalla burocrazia e dall'incapacità, o dalla scarsa volontà, di fare ciò che è previsto dalle leggi di questo Paese. Dalle 8 a mezzogiorno i lavoratori delle banchine di Marghera e di Venezia si riuniranno nella sala di Santa Maria delle Grazie in via Poerio, e con loro ci saranno non solo i sindacalisti di Cgil, Cisl e Uil dei Trasporti ma pure i vertici del Porto, del Comune, della Regione, e gli operatori dello scalo, e sono invitati tutti i cittadini.

Perché la situazione è grave e, se non si interviene in tempi rapidi (a differenza delle ere geologiche impiegate in questi ultimi anni per prendere decisioni poi smentite), Venezia rischia di perdere una delle attività economiche più importanti, rischia di perdere la sua storia. I problemi da affrontare e risolvere sono parecchi ma quello più urgente è l'escavo dei canali intasati da milioni di metri cubi di fanghi, cosa che ha costretto la Capitaneria di porto a ridurre a 10:20 metri il pescaggio lungo il canale dei Petroli e quindi ad escludere molte navi che prima facevano scalo a Marghera perché troppo grandi.

«Una programmazione di ma-

nutenzione ordinaria dei canali, come per le strade e come per qualsiasi infrastruttura o mezzi, è indispensabile per il suo funzionamento e la sua efficienza - affermano i segretari di Cgil, Cisl e Uil dei Trasporti -. Non fare la manutenzione dei canali è come scegliere di affossare la portualità, di mettere a rischio centinaia di imprese e migliaia di lavoratori». E proprio in queste settimane la Commissione di Salvaguardia ha all'esame, rinviato più volte, il permesso di innalzare di un metro l'isola delle Tresse con un milione di metri cubi di fanghi; e allo stesso tempo è bloccato a Roma il nuovo Protocollo fanghi che permetterebbe di utilizzarli per ridisegnare canali, rii, ghebi, velme, barene della laguna senza più dover andare alla ricerca di nuove discariche.

«Nonostante i nostri allarmi, in molte banchine del porti di Venezia e Chioggia, il lavoro continua a rallentare perché l'accesso nautico delle navi è ancora limitato dal problema dei fondali - continuano i Sindacati -. In queste settimane le decisioni sulla manutenzione sono perse nella burocrazia tra Commissione Salvaguardia e ministeri Trasporti e Ambiente». E quel che più fa arrabbiare è che «non c'è una crisi delle aziende del porto e della merce, c'è una crisi della burocrazia e, se non decidono, una crisi della responsabilità». (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**SCAVO
 DEI CANALI
 E SCARICO
 DEI FANGHI,
 LE PRIORITÀ
 DA RISOLVERE
 AL PIU' PRESTO**



CONFAPI

Valerio: «A 2.600 società il revisore costerà caro»

PADOVA. Sono circa 2.600 le società a responsabilità limitata che a Padova dovranno sborsare tra i 2.500 e i 6.000 euro in più all'anno per la nomina, obbligatoria, di un revisore o di un organo di controllo. Secondo Confapi Padova si tratta dell'ennesima pendenza burocratica onerosa che il sistema delle imprese si troverà ad affrontare prima di Natale con la scadenza imposta per il prossimo 16 dicembre. Interessate saranno le società il cui attivo patrimoniale, negli esercizi 2017 e 2018, abbia superato i 4 milioni di euro o i cui ricavi totali, nello stesso periodo, abbiano superato i 4 milioni di euro oppure che occupino, in media, oltre 20 dipendenti. La norma è pensata per introdurre "procedure di allerta" capaci di prevedere in tempo eventuali stati di crisi. «Un nobile proposito, che si traduce in una pessima applicazione», commenta Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova. «I parametri dei vincoli dimensionali delle aziende sono già stati modificati ma non abbastanza per colpire nel segno senza mettere in crisi tante realtà che non hanno la struttura per assimilare la nuova incombenza». —

R.S.

Carlo Valerio



Otto ponti da sistemare, arrivano 1,2 milioni

Accesi nuovi mutui: lavori su Pontecorvo, Quattro Martiri e Voltabarozzo. Da rifare anche l'asilo nido "Il girotondo"

Claudio Malfitano

Otto ponti da rifare, un milione e mezzo di euro di spesa. E la giunta ricorre all'accensione di mutui per finanziare l'investimento. È quanto emerge dal programma degli investimenti inseriti nel bilancio di previsione 2020, che sarà votato lunedì prossimo in consiglio comunale. Dei 52,3 milioni di investimenti previsti nella programmazione per il 2020, ben 10,2 saranno finanziati grazie all'accensione di nuovi mutui, possibile solo perché Padova è un comune virtuoso dal punto di vista dei conti. Di questi 1,2 milioni saranno usati per i ponti e quasi un milione per rifare l'asilo "Il girotondo" di Pontevigodarzere.

PONTIDA SISTEMARE

Dopo il caso Morandi a Genova è ovviamente molto alta l'attenzione sulla situazione dei ponti e dei cavalcavia cittadini. Diversi mesi fa l'amministrazione, dopo i controlli effettuali in collaborazione con l'università, aveva stilato l'elenco delle strutture con la maggiore necessità di interventi. Lo scorso anno è già sta-

to sostituito, per metà, il ponte della tangenziale est su via Vigonovese (l'altra metà, già finanziata con il bilancio 2019, sarà realizzata la prossima estate). Sempre nel bilancio passato è stato finanziato con 800 mila euro il rifacimento del ponte Paleocapa, i cui lavori inizieranno la prossima primavera. Ora è il momento di proseguire con gli investimenti messi a bilancio nel 2020. Il più importante, 675 mila euro, è per sistemare ponte Pontecorvo, tra l'altro realizzato su un antico manufatto romano a tre arcate del 130 d.C., oggi sostenuto da una struttura in ferro. Poi ci sono 275 mila euro la manutenzione straordinaria e la ripittura dei ponti sullo scaricatore, Quattro Martiri e Voltabarozzo, che sono solidi dal punto di vista statico ma aggrediti dalla ruggine. Infine altri 250 mila euro per i ponti in muratura e calcestruzzo: il ponte di via Giotto, quello di via Cornaro, il ponte Ognissanti, il cavalcavia Camerini e poi il ponte della tangenziale est (corso Esperanto) sul Bacchiglione. Proprio i ponti della tangenziale sono stati sottoposti due settimane fa a un controllo visivo da parte dei tecni-

ci comunali per poter autorizzare i passaggi dei carichi eccezionali (cioè Tir con un peso superiore alle 44 tonnellate).

ASILO DA ABBATTERE

Grazie a un nuovo mutuo si finanzierà anche la demolizione e ricostruzione dell'asilo "Il girotondo", in via Melli a Pontevigodarzere. Si tratta di un prefabbricato realizzato nel 1975 che ormai presenta grossi problemi. In un primo momento l'amministrazione ha realizzato un progetto di fattibilità per partecipare a un bando statale ed ottenere un finanziamento. Ma il sindaco Sergio Giordani ha deciso di accelerare ricorrendo all'accensione di un finanziamento, che verrà poi pagato negli anni.

STRADE E MARCIAPIEDI

Con un mutuo di 400 mila euro verrà finanziato il rifacimento dei diversi marciapiedi e con altri 864 mila euro le asfaltature delle strade più rovinate. Ci sono poi anche 150 mila euro di mutuo per la ristrutturazione degli ex magazzini frigoriferi nell'ex foro boario di corso Australia, dove sorgerà il Distretto dell'economia solidale. —



I ponti da in alto a sinistra in senso orario: Quattro Martiri, Pontecorvo, tangenziale est, cavalcavia Camerini

AUTOSTRADA

**La richiesta di Autovie:
pedaggi più cari
dal 2020 sulla A4**

DEL GIUDICE / PAG. 16



Autovie chiede pedaggi più cari dal 2020 sull'A4 Venezia-Trieste

Aumenti dello 0,8%. Il presidente Castagna: «È l'inflazione»
Entro i prossimi 5 anni conclusi i lavori per la terza corsia

Elena Del Giudice

UDINE. Nel 2020 pedaggi più cari del +0,80%, sulla rete autostradale di Autovie Venete.

Lo ha anticipato il presidente e amministratore delegato della società per azioni, Maurizio Castagna, nel corso di un forum all'Ansa. Se è vero che l'incremento è contenuto, è anche vero che si somma a quelli degli anni precedenti. «La richiesta di aumento dei pedaggi per il prossimo anno - spiega Castagna - è quello che abitualmente presentiamo al ministero dei Trasporti». La proposta è infatti quella di adeguare le tariffe all'inflazione programmata, «che

in ottobre era ipotizzata attorno all'1,20% mentre adesso è leggermente diminuita, intorno allo 0,80%. Quindi le nostre richieste sono in questa direzione - prosegue l'ad -, poi starà al ministero decidere se accoglierle o meno».

Rispetto al tema della sicurezza dei manufatti, un tema quanto mai attuale non solo in relazione a quel che è accaduto al Ponte Morandi ma anche ad altri viadotti della rete autostradale italiana, Castagna rassicura: «Sulla rete autostradale gestita da Autovie Venete abbiamo oltre 1300 "opere d'arte", che sono costantemente sotto il controllo dei nostri tecnici. C'è una

struttura di 11 persone, altamente qualificate, che monitora le opere e non ha rilevato nessuna particolare criticità». Delle circa 1300 opere, «360 sono le più significative. Di queste quelle che avevano alcune criticità per la vetustà sono state rifatte nell'ambito dei lavori per la realizzazione



della terza corsia in A4». Le opere in questione, ha ricordato Castagna, riguardano il nodo di Palmanova, i viadotti sul Tagliamento, «che sono stati rifatti», il ponte sul Piave e quello sul fiume Stella. «Nel corso dei lavori - ha precisato - circa 150 opere o sono già state sostituite o verranno sostituite».

E a proposito di terza corsia sulla A4 - di cui il tratto da Alvisopoli a poco prima del ponte sul fiume Stella in direzione Trieste verrà aperto al traffico proprio oggi -, «entro il 2025 questi lavori saranno completati per tutto il tratto che va da Villesse a Quarto d'Altino».

«Con il nuovo piano economico finanziario della Newco (Autostrade Alto Adriatico, società interamente partecipata da enti pubblici che subentrerà ad Autovie Venete, ndr) ci sarà la prospettiva di una concessione a 30 anni, in cui non sarà più necessario sospendere i lavori per il periodo 2021-25, ad oggi necessari per una società "scaduta", e si andrà quindi in continuità». La nuova concessione trentennale consentirà quindi «di procedere con l'assegnazione degli appalti, per i lavori nei tratti che vanno dal casello di Palmanova a Villesse e da Portogruaro a San Donà di Piave. Dalla fine del 2021, quando si prevede terminato il tratto da Alvisopoli a Portogruaro, all'inizio del 2022 è possibile che si possa continuare con i lavori per vederli completati entro il 2025».

Castagna ha fatto il punto anche sul tasso di incidentalità, della A4, che è nella media, con una forte riduzione nei tratti interessati dai cantieri caratterizzati da limiti di velocità stringenti e maggiori controlli. E i dati potrebbero essere ancora migliori «se chi guida non usasse il cellulare». Gli eventi più gravi, infatti, vengono attribuiti a distrazione, quella di chi usa lo smartphone anche quando è al volante. —

I RINCARI GIÀ APPLICATI																	
UDINE SUD-PALMANOVA									UDINE SUD-LATISANA								
Classe	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Classe	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Classe A	1,20	1,40	1,60	1,70	1,70		1,70	1,70	Classe A	2,50	2,80	3,20	3,40	3,40		3,50	3,50
Classe B	1,30	1,40	1,60	1,70	1,70	Non ci sono stati aumenti	1,70	1,80	Classe B	2,60	2,90	3,30	3,50	3,50	Non ci sono stati aumenti	3,50	3,60
Classe 3	1,80	1,80	2,10	2,20	2,30		2,30	2,30	Classe 3	3,60	3,90	4,40	4,60	4,60		4,70	4,70
Classe 4	2,60	2,90	3,20	3,40	3,40		3,50	3,50	Classe 4	5,30	5,90	6,50	6,90	7,00		7,10	7,20
Classe 5	3,00	3,40	3,80	4,00	4,10		4,10	4,20	Classe 5	6,20	6,90	7,70	8,20	8,30		8,40	8,50

UDINE SUD-TRIESTE									TRIESTE-SAN DONA'								
Classe	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Classe	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Classe A	2,90	3,30	3,70	3,90	4,00		4,00	4,10	Classe A	5,60	6,20	7,00	7,40	7,50		7,60	7,70
Classe B	3,00	3,40	3,80	4,00	4,10	Non ci sono stati aumenti	4,10	4,20	Classe B	5,70	6,40	7,20	7,60	7,70	Non ci sono stati aumenti	7,80	7,90
Classe 3	4,20	4,60	5,00	5,30	5,40		5,40	5,50	Classe 3	7,90	8,70	9,60	10,10	10,20		10,30	10,40
Classe 4	6,10	6,80	7,60	8,00	8,10		8,20	8,30	Classe 4	11,70	12,90	14,40	15,30	15,50		15,80	15,80
Classe 5	7,20	8,00	8,90	9,50	9,60		9,70	9,80	Classe 5	13,70	15,20	17,00	18,00	18,30		18,40	18,70

APERTO IL CANTIERE

Ex Umberto I Alì comincia a ripulire l'area

MESTRE. Come promesso, nell'area dell'ex Umberto I sono arrivate le ruspe, con tre operai, al lavoro per conto della nuova proprietà, i supermercati Alì Spa. Ha preso il via la pulizia della zona interclusa, come richiesto dal sindaco Brugnarò, con una attività di sfalcio delle sterpaglie e di sistemazione e di riordino del verde che si affaccia sulle aree pubbliche del centro di Mestre. «Questo per consentire un maggior decoro alla città in vista delle festività natalizie», hanno precisato da Alì che ha bisogno anche di accedere ai quattro ettari di ex ospedale per completare i rilievi degli edifici presenti nella zona, «dettagliando il rilievo già eseguito nelle scorse settimane». Da alcuni sopralluoghi attuati non si è fortunatamente riscontrato un eccessivo degrado se non quello prodotto dall'abbandono del sito per molti anni. Oltre una decina di anni di abbandono dell'area, che ha preso il soprannome di "buco nero" di Mestre che ora tutti attendono venga riempito con un intervento privato dai chiari benefici per una zona, quella

che va da via Circonvallazione al Candiani, che ha finito con il desertificarsi proprio con la vicinanza alla grande area abbandonata. Da lunedì è iniziato anche un intervento delle rive che si affacciano sul Marzenego. Ovviamente il via al cantiere di pulizia dell'ex Umberto I è seguito con attenzione dal comitato cittadino che hanno promesso di vigilare sull'opera degli operai per evitare che con la sistemazione spariscano gli alberi della zona, che «in una città in emergenza da smog e polveri sottili, è interesse dei cittadini non perdere», spiegano. Da fonti vicine alla proprietà di Alì Spa pare comunque di capire che verrà prestata attenzione alla richiesta di creare nell'area anche una zona verde, prevista dalla vecchia variante a beneficio del Comune. E da altri comitati in questi mesi è arrivato l'appello al consiglio comunale affinché proprio l'ex Umberto I diventi il nucleo centrale per la realizzazione, fino alle campagne di Zelarino, del parco del fiume Marzenego, con rive calpestabili e piste ciclabili. —

Mitia Chiarin



I lavori di pulizia nell'area Umberto I



SAN DONÀ

«Basta edifici elevati» Incontro con i cittadini

SAN DONÀ'. Sviluppo urbanistico sostenibile e rispetto dell'ambiente: l'incontro pubblico tra i cittadini al centro culturale e il sindaco di San Donà, Andrea Cereser, ha permesso di affrontare i temi più importanti sullo sviluppo futuro della città.

Molti cittadini hanno chiesto informazioni sulle numerose costruzioni di 6 o 7 piani che si sono elevate in varie zone periferiche e nelle frazioni creando un certo contrasto. «Sono opportunità offerte dal piano casa della Regione - ha spiegato il sindaco - che adesso si è concluso. I nuovi strumenti urbanistici a disposizione del Comune consentiranno uno sviluppo diverso, sempre tendenzialmente in altezza, ma concentrato nelle zone centrali della città e quindi lungo le sue arterie principali, in modo che non ci siano più questi contrasti». —

G.Ca.



JESOLO

Edilizia residenziale Le richieste del M5S

JESOLO. Edilizia residenziale pubblica, l'M5S chiede un passo avanti del Comune. «Si decanta il nuovo regolamento comunale per l'edilizia economica -dice Antonio Lunardelli - sostenendo che ora ci si è dotati di uno strumento più snello che permette ai proprietari di edifici o assegnatari di immobili in area "Peep" di acquisire velocemente la piena proprietà e quindi poter vendere senza alcun vincolo. Penso che bisogna ricordare all'assessore che chi ha presentato un progetto per la costruzione di un immobile in area Peep doveva vincolarne il 40% della costruzione a E. R. P. C., pena la mancata autorizzazione a costruire. Questo è stato fatto per andare incontro alle giovani coppie o ai meno abbienti per poter acquistare o affittare un appartamento». —

G.Ca.

A Treporti la sabbia blocca le paratoie Mose, la governance non arriva

"Criticità" segnalate in un dossier di due anni fa: 11 milioni il costo per la rimozione dei sedimenti. Ma i guai sono tanti

**Cedimenti dei cassoni
corrosione delle
cerniere e delle barre
E la conca da rifare**

Alberto Vitucci

Governance del Mose ancora in alto mare. Tre settimane dopo il Comitato, nulla ancora si sa della "cabina di regia" che dovrebbe portare a termine la grande opera nei termini annunciati, cioè entro il 31 dicembre 2021. Tre i "tavoli" annunciati dal governo il 26 novembre scorso. La regia del Mose, la legge Speciale e i finanziamenti, gli interventi in laguna. Ma la delibera ancora non c'è. Il prefetto non ha convocato. E non ci sono nemmeno i decreti di nomina della nuova commissaria Sblocca cantieri, l'ex direttrice del Demanio Elisabetta Spize del nuovo provveditore, Cinzia Zincone.

L'unico insediato è il terzo amministratore straordinario del Consorzio, nominato dall'Anac e dal prefetto di Roma, Vincenzo Nunziata. A un mese dall'acqua alta eccezionale i riflettori si sono riaccesi sul Mose. Moltitudini di esperti adesso si occu-

pano della grande opera che giace dimenticata da anni, tra scandali, errori progettuali e lavori «non fatti a regola d'arte». "Criticità" messe nero su bianco due anni fa dai commissari del Consorzio, con un dossier inviato al ministero e all'Anac. Guasti non ancora risolti. Come il deposito dei sedimenti a Punta Sabbioni, sulle paratoie della barriera di Treporti. Dopo la prova del 2016, tre non erano rientrate nei loro alloggiamenti sott'acqua. Alcune paratoie sono anche ricoperte di sabbia. «A Treporti si è riscontrata una presenza di sedimenti superiore al previsto», si legge nella relazione tecnica, «che oltre a coprire il recesso in pochi anni, ha anche coperto alcune paratoie sul lato Treporti». Errori di progettazione. Perché mentre a Malamocco e Chioggia i depositi di sabbia sono fisiologici, qui no. Anche il toponimo (Punta Sabbioni) avrebbe dovuto suggerire maggiore prudenza. Ma adesso il Mose della barriera di Treporti ha difficoltà di funzionamento. Per ovviare all'inconveniente, gli esperti hanno suggerito una «rimozione dei sedimenti con frequenza maggiore», oltre a un dragaggio periodi-

co del canale. Interventi che portano maggiori costi di quasi 11 milioni di euro. Tutt'oggi in corso.

Altre criticità importanti erano state segnalate sui cedimenti dei cassoni sul fondale e dei giunti "Gina" e "Omega" che risultano deformati. Ai professori Mattia Crespi e M. Jamiolkoski e alla società olandese Trollemborg è stato affidato l'incarico di «risolvere le criticità», a un costo di 2 milioni di euro. Un elenco lungo, di problemi non ancora risolti. Quando la politica insiste sul fatto che il Mose «è concluso al 93 per cento», pensa al valore dei progetti, ai finanziamenti e allo stato di avanzamento dei lavori. Dimentica però i problemi, legati a errori o a sottovalutazione della manutenzione. C'è anche la corrosione delle barre e dei connettori, dei tensionatori delle cerniere (costo 34 milioni). E poi la nuova porta della conca di Malamocco, troppo piccola e danneggiata dalle mareggiate (28 milioni di euro), i buchi sulle tubazioni, in parte già riparati, la lunata di Lido. Interventi che adesso sta facendo il Consorzio insieme a Comar. Aspettando la governance. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CONSIGLIO REGIONALE E LEGGE SPECIALE

Progetti per Venezia assegnati 22 milioni

Il Consiglio regionale ha assegnato 22 milioni e 239 mila euro relativi alla Legge Speciale per progetti di salvaguardia della laguna. I soldi destinati a Venezia sono, 6 milioni per la bonifica ambientale dei siti contaminati nel Bacino Sco-

lante della laguna, 600 mila euro per il monitoraggio di sostanze inquinanti emergenti nel bacino Scolante in laguna, 100 mila euro per attività finalizzate alla tutela ambientale della laguna, e 3 milioni per interventi di fognatura

nell'area del Villaggio San Marco a Mestre. «Rivolgo un ringraziamento» ha detto ieri l'assessore regionale allo Sviluppo Economico Roberto Marcato «a tutti i colleghi consiglieri di maggioranza e di opposizione per la sensibilità dimostrata per il nostro ambiente e la nostra laguna nell'approvare all'unanimità questo provvedimento che rinnova lo slancio nel settore degli interventi a tutela della salute per risanare numerosi siti contaminati». —



Le paratoie hanno mostrato problemi a causa della sabbia e delle incrostazioni: serviranno 11 milioni per rimetterle in sesto

L'APPELLO PER IL MOSE

I Lincei: «Affidare la gestione al Magistrato alle Acque»

L'intensificazione della gravità e della frequenza del fenomeno dell'acqua alta, che ha colpito Venezia a novembre, «rende improrogabile e di estrema urgenza il completamento delle opere a difesa della laguna». Per ottenere questo risultato, «occorre rifondare il Magistrato alle Acque». È l'appello, all'unanimità, lanciato dalla Commissione per l'Ambiente e le grandi calamità naturali dell'Accademia Nazionale dei Lincei, la più antica accademia scientifica al mondo. Per gli esperti, è urgente «scegliere l'istituzione cui affidare gestione e manutenzione delle opere, da cui dipenderà la loro effettiva operatività ed efficienza», si legge nella nota dei Lincei. Per gli studiosi, questa istituzione è proprio il Magistrato alle Acque, creata nel 1501 e «il cui depotenziamento negli ultimi decenni – precisano – ha portato alla decisione da parte del Governo di abolirlo per decreto nel 2014». La commissione dei Lincei chiede adesso di rivedere questa decisione

perché, «gestire opere complesse come il Mose richiede una struttura con competenze specifiche, la cui aggregazione non può essere lasciata all'improvvisazione. Il governo della laguna di Venezia – aggiungono – ha, infatti, bisogno di riacquistare quelle caratteristiche di autorevolezza e indipendenza che hanno a lungo segnato l'operato del Magistrato alle Acque».

Nel frattempo ieri il Governo, nel corso del dibattito sul Decreto Clima, ha accolto un ordine del giorno presentato dal deputato del Pd Nicola Pellicani il governo stesso ad istituire a Venezia un Centro internazionale sui cambiamenti climatici, così come previsto anche dalla mozione su Venezia approvata lo scorso 19 novembre. «Un passo avanti per la costituzione del Centro», scrive Pellicani, «progetto che sto portando avanti da tempo con la comunità scientifica veneziana, contenuto anche nella proposta di aggiornamento della Legge Speciale». —





Inferno in A4. Tir come bombe, pericolo costante

Notte tragica in A4, nel tratto fra Padova est e Padova ovest, dove un'autocisterna carica di gasolio si è andata a schiantare su un cantiere e ha preso fuoco. Morto carbonizzato il conducente, un cinquantunenne bosniaco. Ferito un operaio di Mira che era alla guida di un camioncino della ditta che stava effettuando i lavori. Poteva essere una strage: è ormai costante il pericolo legato ai Tir che viaggiano in A4. CADONI, ABBADIR, DE SALVADOR / PAGINE 2 E 3

Un'autocisterna piomba sul cantiere l'autista 51enne muore carbonizzato

Drammatico schianto nel tratto di Padova dell'A4, il mezzo carico di gasolio si è incendiato dopo l'impatto con un camion

Cristiano Cadoni

PADOVA. Non c'è nebbia ma fumo, colonne bianche e alte su un fronte vasto qualche decina di metri. Alla loro base il bagliore intenso di un fuoco che sembra senza fine. I più vicini - chi abita lungo l'autostrada - racconterà di almeno tre botti fortissimi, probabilmente lo scoppio di pneumatici. Perché in mezzo al

fuoco c'è un'autocisterna che brucia, con il suo carico di gasolio. Nella cabina di guida un uomo intrappolato, è un autotrasportatore bosniaco di 51 anni. Il suo corpo carbonizzato sarà trovato all'alba, quando i vigili del fuoco avranno domato questo pezzo d'inferno che poteva ingoiare la vita di altre sette persone, tanti sono gli operai scampati alla tragedia.

LAVORI IN CORSO

Autostrada A4, appena fuori città. Sul tratto che collega i



caselli di Padova Est e Padova Ovest ci sono lavori in corso, in direzione Milano. L'impresa C Zeta Spa di Arcugnano, provincia di Vicenza, sta facendo la manutenzione dell'infrastruttura, sul versante centrale, quindi nella corsia di destra. Sono lavori di routine, ma sempre insidiosi, per cui vengono posizionati i cosiddetti dissipatori d'urto, cioè quegli ostacoli illuminati che fungono da protezione per il mezzo impegnato nei lavori. In questo caso è un camioncino, al volante del quale c'è Maurizio Cassandro, un operaio di Mira. Sei suoi colleghi della stessa ditta sono impegnati intorno al mezzo.

LO SCHIANTO

A mezzanotte e dieci scoppia l'inferno all'altezza del chilometro 361,900. Un'autocisterna carica di gasolio piomba a velocità sostenuta contro i dissipatori d'urto, travolgendoli, quindi prosegue la sua corsa fino a schiantarsi contro il camioncino guidato da Cassandro, tamponandolo violentemente, facendolo ribaltare e spingendolo in avanti e di lato per qualche decina di metri. L'autocisterna si incendia all'istante. Al volante c'è Zoran Slavuljica, 51 anni, bosniaco. Impossibile stabilire se sia stato colpito da malore mentre era alla guida o se sia morto sul colpo nello schianto. In ogni caso è lì dentro, nella cabina che le fiamme divorano in pochi minuti, e il suo corpo sarà ritrovato, carbonizzato, a incendio spento.

L'INFERNO

Gli operai della C Zeta hanno appena il tempo di realizzare quale pericolo gli sia passato davanti. Quando aprono gli

occhi, le fiamme sono altissime, stanno riducendo a un ammasso di ferraglie annerite la cisterna. E il gasolio, uscito dal mezzo, sta defluendo verso il bordo strada. Così le fiamme si estendono per decine di metri, in uno scenario apocalittico. Sul posto arrivano la Polstrada, che chiude l'A4 in direzione Milano, e, uno dopo l'altro, otto mezzi dei vigili del fuoco, con una trentina di uomini coordinati dal funzionario di guardia. Nel camioncino tamponato, c'è ancora Maurizio Cassandro, le cui condizioni però non sembrano gravi. L'operaio sarà soccorso dal personale del Suem e portato in pronto soccorso all'ospedale di Padova. Ma dopo cure e accertamenti, sarà dimesso intorno alle nove del mattino. E in ospedale finirà anche un vigile del fuoco che durante le lunghe operazioni di spegnimento dell'incendio - che si sono protratte fino alle sette del mattino - è scivolato sull'asfalto inzuppato di gasolio.

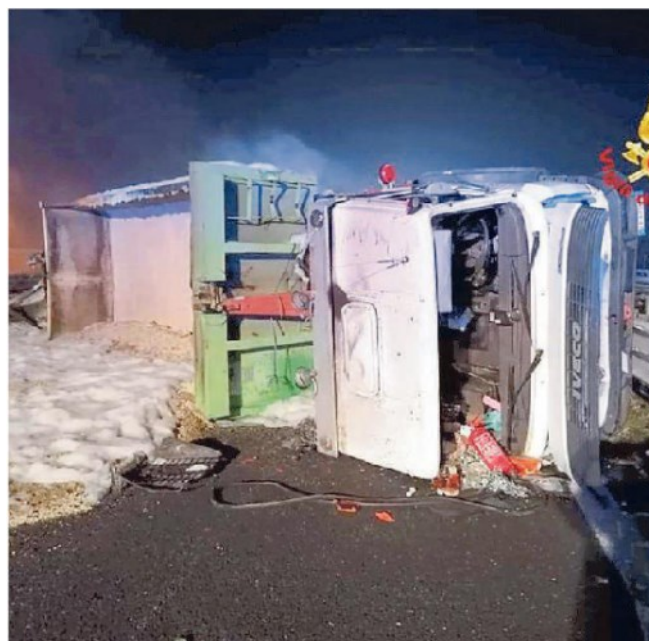
LA TRAGEDIA SFIORATA

«In altre occasioni siamo stati coinvolti in incidenti stradali, durante il lavoro, ma mai come questo». È scioccato, Lino Andreotti, il titolare della C Zeta di Arcugnano, arrivato sul posto del disastro un'ora dopo lo schianto. I suoi operai sono tornati alla base alle sei e mezza, con la faccia di chi ha visto la morte da vicino. «Li ho mandati a casa e gli ho detto di riposarsi per tutta la settimana», racconta l'imprenditore. «È stato terribile, dispiace per la vittima e per la sua famiglia. Queste tragedie succedono tutti i giorni, ma solo quando ci sei vicino ti rendi conto di quanto sono terribili». —

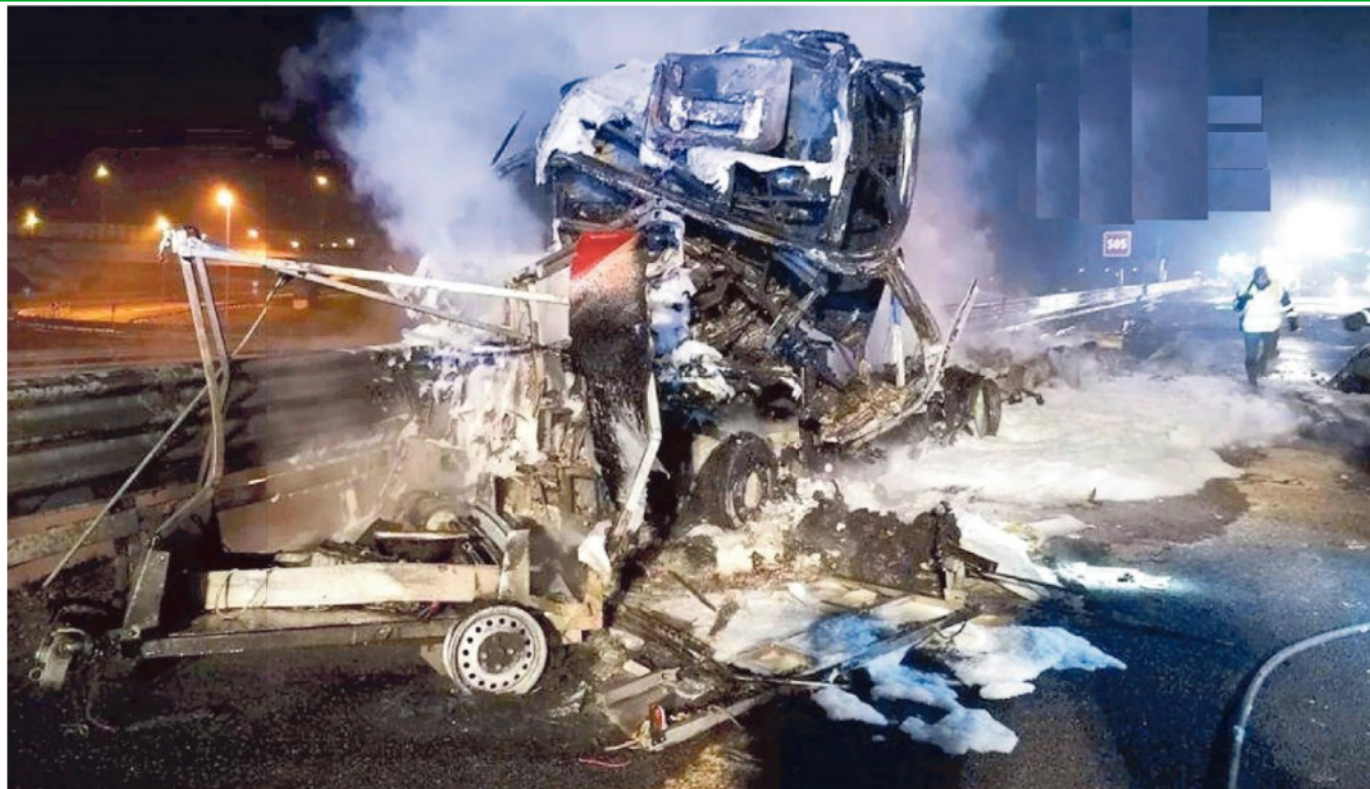
IL BILANCIO DELL'INCIDENTE

Il bosniaco Zoran Slavuljica è l'unica vittima

Maurizio Cassandro, 44 anni (foto a destra) è l'operaio della C Zeta di Arcugnano che si è salvato nel terribile schianto fra un'autocisterna e il camion da lui condotto (foto in alto), nella notte fra lunedì e ieri sull'autostrada A4. A destra quello che resta dell'autocisterna carica di gasolio e condotta da Zoran Slavuljica, 51 anni, bosniaco, morto carbonizzato.







«Era tutto a norma» Lavori a traffico aperto ma con regole rigide

PADOVA. Saranno le forze dell'ordine a fare luce sulla dinamica e le responsabilità dell'incidente, ma tra il sollievo per la possibile strage evitata e il cordoglio per l'autista deceduto, il gestore della tratta autostradale ricorda gli stringenti vincoli di sicurezza che regolano le operazioni cantieristiche. La società Autostrada Brescia, Verona, Vicenza, Padova competente sul luogo dello schianto lo fa apertamente, pubblicando sul proprio sito web i piani di sicurezza che vengono sottoscritti ogniqualvolta siano affidati lavori a terze parti. È successo anche con la C Zeta che aveva in carico il cantiere tra Padova Est e Padova Ovest, i cui operai sono stati travolti dall'autocisterna. Dalla segnaletica alle manovre, fino ai mezzi impiegati, tutto deve sottostare a rigidi vincoli contrattuali. L'azienda resta cauta fino a quando gli inquirenti non metteranno la parola fine sulla vicenda, ma il messaggio è chiaro: «Il cantiere era a norma, visibile e segnalato», spiegano. Per il gruppo, lavorare in autostrada lasciando aperto il traffico è una scelta che, con il pieno rispetto delle regole cantieristiche, garantisce la sicurezza: «Casi come quello dell'altra notte sono eventi rari e imprevedibili, una tragica fatalità». —

S.D.S.

LA SOCIETÀ DI GESTIONE



I vigili del fuoco sul luogo dello schianto in autostrada



Autovie ci riprova: pedaggio più caro per completare la terza corsia A4

«Tariffe su dello 0,8%». Ma un anno fa Roma disse di no. Gli automobilisti pagano già il 50% in più rispetto al 2009

BALLICO / ALLE PAG. 2 E 3

Mini aumenti fino a 10 centesimi per viaggiare sulla rete Autovie

La concessionaria chiede al governo l'autorizzazione a far crescere i pedaggi dello 0,80%. Verdetto a fine anno

In caso di ok da Roma il ticket Trieste-Villesse salirebbe sopra i 2,50 euro

Marco Ballico

TRIESTE. Autovie Venete, nell'attesa del nuovo corso di Società Alto Adriatico, chiede al governo di poter aumentare dello 0,8% le tariffe sulla rete autostradale di competenza. Si tratta del tasso di infla-

zione programmata, un ritocco all'insù che i vertici della concessionaria ritengono ammissibile.

La richiesta è stata fatta a ottobre, quando quel dato si attestava al 1,2%. Nel caso in cui Roma, a fine anno, desse la via libera, si andrebbe a ragionare sul valore attuale, un po' più basso. A oggi, per fare qualche esempio, il ticket da Trieste a Villesse è di 2,50 euro, fino a Udine Sud di 4,10 euro e fino a Venezia Est di 11 eu-

ro. Lo 0,8% inciderebbe verosimilmente tra 0 e 10 centesimi.

L'anno scorso, pochi mesi



dopo il crollo del ponte Morandi a Genova, il ministero dei Trasporti respinse le istanze di aumento delle concessionarie in nove casi su dieci (la spuntò solo la Cav). Per quanto riguarda Autovie, la motivazione fu quella di una concessione scaduta il 31 marzo 2017 e dunque la società fu costretta a ritirare la previsione di un rincaro dal 1 gennaio del 1,48%, la somma tra l'adeguamento all'inflazione, quantificata all'epoca nel 1,2%, e il parametro, valutato nello 0,28%, che all'interno del meccanismo del "price cap" comprende una serie di variabili legate alla qualità del servizio, alla pavimentazione e al tasso di incidentalità, alle quali si aggiunge quella correlata al livello degli investimenti che, per Autovie, in tempi di terza corsia, sono estremamente significativi.

Autovie, però, ci riprova. Con un intento anche formale: dimostrare di voler sostenere un piano economico finanziario che necessita di congrue entrate al casello per coprire i costi delle opere, con cantieri aperti per il collegamento già a inizio 2021 da Palmanova a Portogruaro, la tratta centrale e più trafficata della A4. Nell'ultimo esercizio sono tra l'altro diminuiti i ricavi da pedaggio (- 2 milioni) proprio per il mancato incremento tariffario e il calo del traffico leggero (- 3,5%), e Autovie, anche per rafforzare il potere contrattuale nei confronti delle banche, punta a ritornare al segno "più".

Maurizio Castagna, il presidente della concessionaria, richiama la documentazione passata per sostenere la richiesta. In particolare la delibera 38 del Cipe, del luglio scorso, «che ci legittima a chiedere di rivedere le tariffe fino al subentro del nuovo gestore, come previsto dall'atto integrativo alla convenzione in essere siglato nel 2011». Proprio perché impegnata nella realizzazione della terza corsia, e dunque con la necessità di mantenere flussi di cassa che consentano di far fronte ai pagamenti, Autovie ritiene dunque di poter continuare ad aumentare il ticket, seppure stavolta solo del tasso di inflazione. Del resto, sin dall'inizio gli utenti

hanno dato un contributo determinante, con la A4 che ha oggi un costo al chilometro (0,10-0,11 euro) tra i più alti d'Italia. Prima che la crisi imponesse un freno, il ministero ha dato il via libera a rincari a doppia cifra (+13,58% nel 2011, +12,93% nel 2012, +12,63% nel 2013, +7,17% nel 2014), tanto che da Trieste a Udine Sud si paga in auto il 64% in più di dieci anni fa, da Trieste a Venezia Est il 52,8% in più, da Trieste a Redipuglia il 62,5% in più, da Udine Sud a Palmanova il 54,5% in più, fermo restando che non tutto l'incassato dai pedaggi resta in casa giacché una parte, il 2,4%, copre il canone di concessione (79% allo Stato, 21% all'Anas) e ci sono poi le quote dell'Iva (22%) e dell'integrazione del canone concessionale destinate pure allo Stato, mentre ulteriori risorse vengono utilizzate a copertura degli investimenti e per la necessaria manutenzione.

La buona notizia è che l'intesa che porterà al trasferimento, con contestuale affidamento, della concessione a una società interamente pubblica, la Alto Adriatico, si fonda su un'ipotesi di piano economico che, almeno per i primi cinque anni, esclude aumenti tariffari. Per arrivarci ci si metterà però più tempo del previsto. La Newco non nascerà a marzo, come si pensava, giacché, a parte la questione ancora aperta (ma in via di risoluzione) della norma inserita nella bozza della manovra nazionale che limiterebbe la deducibilità fiscale delle quote di ammortamento dei cosiddetti beni devolvibili, condizionando fortemente gli equilibri del nuovo piano finanziario, c'è pure da attendere la registrazione da parte della Corte dei conti della delibera 39 del Cipe, anticamera della presentazione del piano da parte della Newco, cui dovranno poi seguire un decreto interministeriale e ulteriori passaggi al Cipe e alla Corte. Burocrazia che non dovrebbero tuttavia frenare i lavori. Entro il 2025, garantisce Castagna, la terza corsia sarà completata da Villesse a Quarto d'Altino.

LA SCHEDA



Il pressing

Lo scorso ottobre Autovie ha chiesto al governo di poter aumentare dello 0,80% le tariffe sulla rete autostradale di competenza. Si tratta del tasso di inflazione programmata, un ritocco all'insù che i vertici della concessionaria ritengono ammissibile.



Gli importi

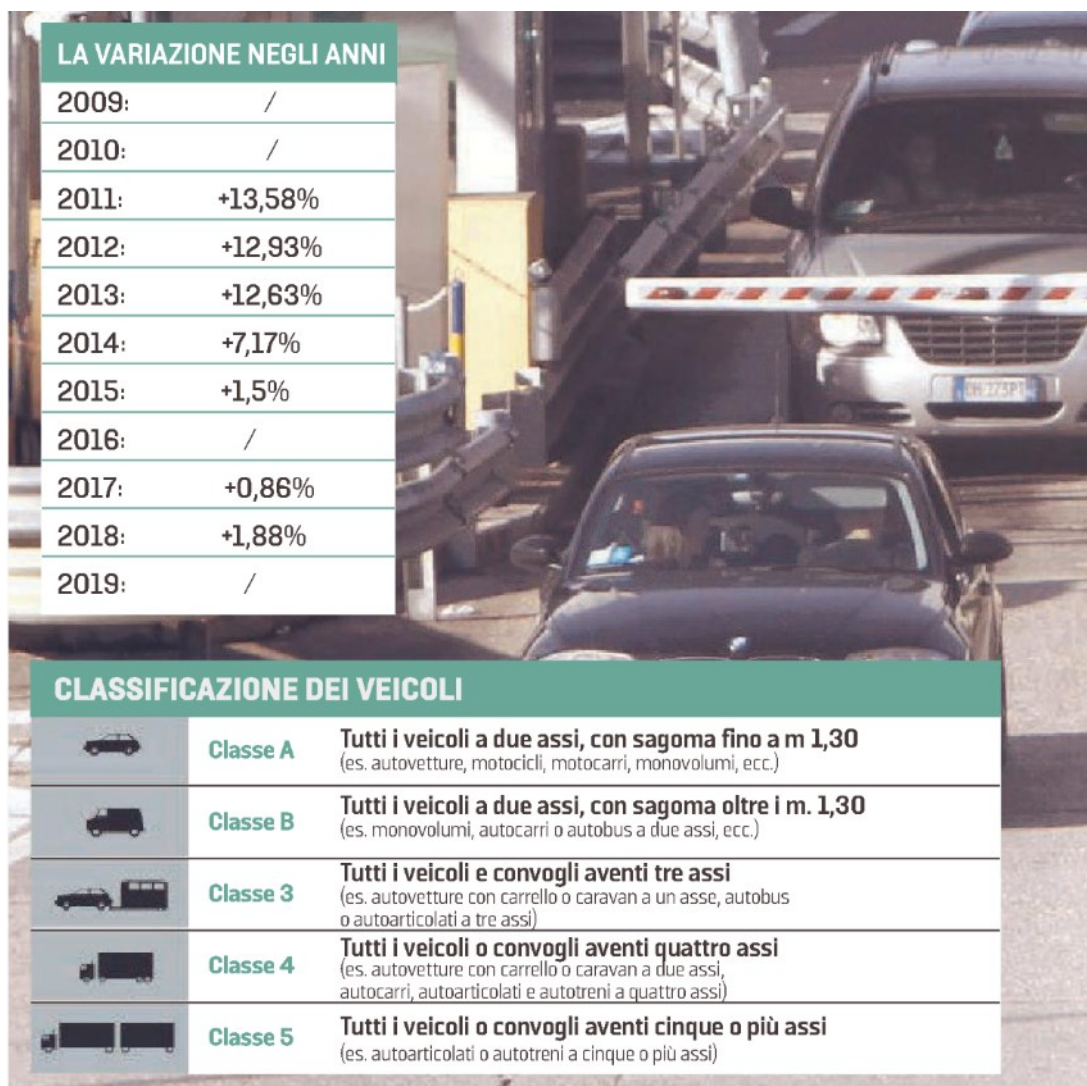
Lo 0,8% inciderebbe verosimilmente tra 0 e 10 centesimi, facendo per esempio salire il pedaggio richiesto sulla tratta Trieste-Villesse leggermente sopra i 2,50 euro.

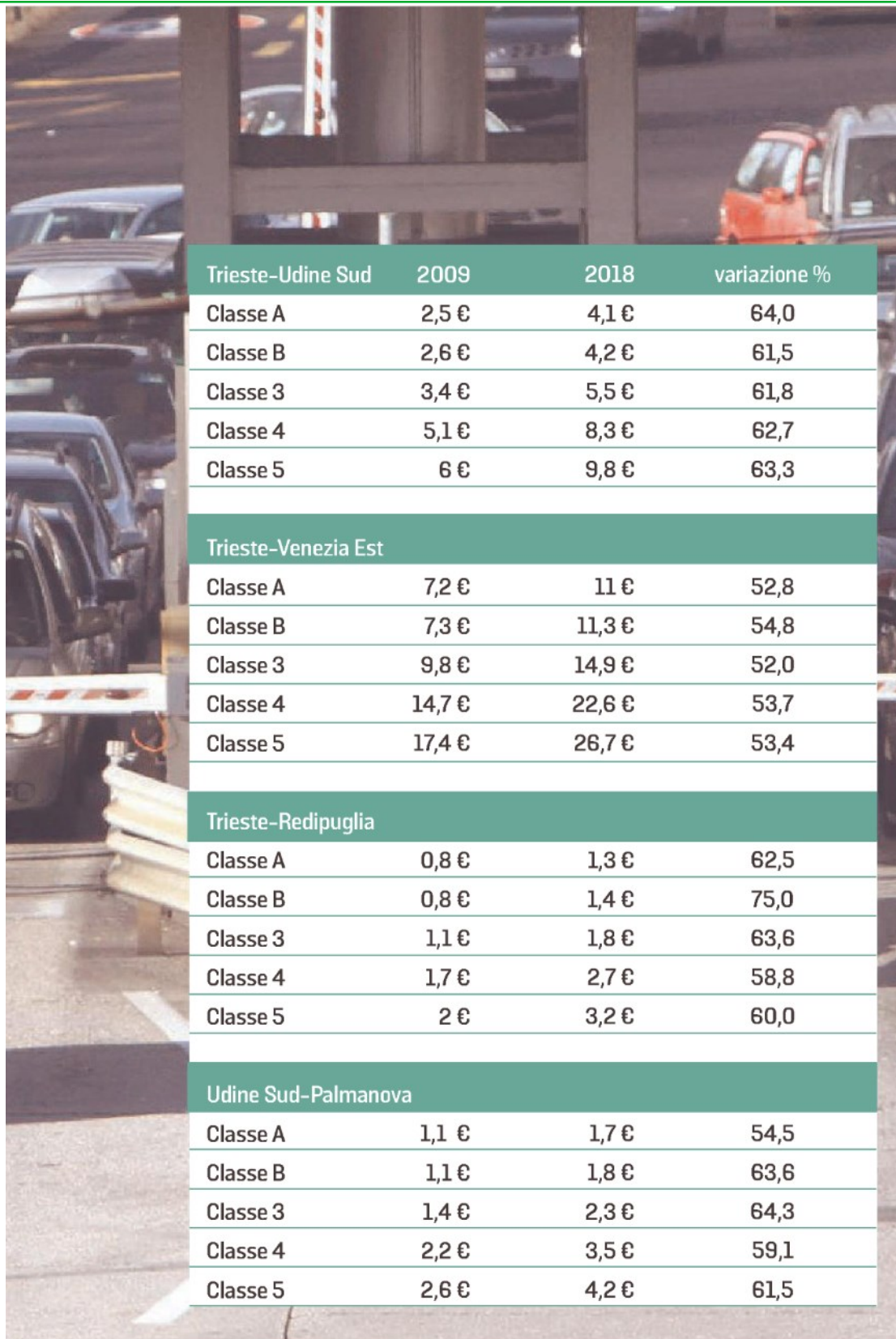


Il disco verde negato

L'anno scorso, dopo il crollo del ponte Morandi Autovie e altre otto concessionarie si erano viste negare dal ministero dei Trasporti l'aumento previsto dell'1,48%. Ora appunto la spa ci riprova nonostante i pedaggi siano già particolarmente salati. La A4 infatti ha oggi un costo al chilometro (0,10-0,11 euro) tra i più alti di tutta Italia.

L'AUMENTO DELLE TARIFFE SULLA RETE DI AUTOVIE VENETE





Trieste-Udine Sud			
	2009	2018	variazione %
Classe A	2,5 €	4,1 €	64,0
Classe B	2,6 €	4,2 €	61,5
Classe 3	3,4 €	5,5 €	61,8
Classe 4	5,1 €	8,3 €	62,7
Classe 5	6 €	9,8 €	63,3
Trieste-Venezia Est			
Classe A	7,2 €	11 €	52,8
Classe B	7,3 €	11,3 €	54,8
Classe 3	9,8 €	14,9 €	52,0
Classe 4	14,7 €	22,6 €	53,7
Classe 5	17,4 €	26,7 €	53,4
Trieste-Redipuglia			
Classe A	0,8 €	1,3 €	62,5
Classe B	0,8 €	1,4 €	75,0
Classe 3	1,1 €	1,8 €	63,6
Classe 4	1,7 €	2,7 €	58,8
Classe 5	2 €	3,2 €	60,0
Udine Sud-Palmanova			
Classe A	1,1 €	1,7 €	54,5
Classe B	1,1 €	1,8 €	63,6
Classe 3	1,4 €	2,3 €	64,3
Classe 4	2,2 €	3,5 €	59,1
Classe 5	2,6 €	4,2 €	61,5

Agevolazioni

**Bonus facciate
per le aree urbane
Sconto al 50%
per gli autonomi**

Fossati e Latour

Servizio a pagina 30

Bonus facciate nelle aree urbanizzate Gronde, cavi e pluviali senza incentivi

LA MANOVRA

**Sconto verso la revisione:
vengono introdotti requisiti
di efficienza energetica**

**Detrazione al 50 per cento
per società e autonomi
Esclusione per le zone C**

**Saverio Fossati
Giuseppe Latour**

Bonus facciate invariato al 90% ma con diverse limitazioni. Non sarà più applicabile per gli interventi sugli impianti, come pluviali o cavi. Non sarà ammesso in alcune aree a bassa intensità di urbanizzazione. Dovrà rispettare alcuni paletti di prestazione energetica, che potrebbero rendere conveniente pensare al cappotto termico. E, infine, sarà esteso, nella misura del 50%, anche a titolari di redditi di impresa e di lavoro autonomo.

Sono le novità principali inserite nell'emendamento dei relatori depositato presso la commissione Bilancio del Senato, che ritocca il nuovo sconto fiscale inserito all'articolo 25 della manovra. Uno sconto che, tra l'altro, nell'ultima versione diventa un nuovo bonus autonomo, cancellando tutti i riferimenti al bonus ristrutturazioni.

La formulazione del bonus facciate nel Ddl entrato in Senato non aveva, nella sostanza, limitazioni. Si applicava a quasi tutti gli interventi collegabili alla facciata, a qualsiasi tipo di edificio e non aveva correlazioni con l'ecobonus per il cappotto termico, l'altro sconto fiscale collegato in qualche modo all'involucro edilizio. Questo approccio, evidentemente troppo inclusivo, è stato rivisto.

Il primo correttivo riguarda le aree nelle quali il bonus è ammesso.

La nuova formulazione, infatti, limita le spese detraibili agli edifici esistenti ubicati in «zona omogenea» A o B. Nella pratica, vuol dire che la grandissima parte delle città rientra nello sconto. Non tutto, però. Restano, ad esempio, escluse le zone C: si tratta di aree destinate a nuovi complessi insediativi con bassa densità di urbanizzazione. Qualche immobile residenziale, insomma, resterà tagliato fuori.

Il secondo correttivo riguarda l'allineamento tra la disciplina del nuovo sconto per le facciate e l'ecobonus per il cappotto termico. Il nuovo testo lascia intatto lo sconto per i casi di pulitura o tinteggiatura esterna: in queste situazioni si incassa il bonus senza altre richieste. Se, però, si va oltre e si decide di ritoccare l'intonaco di almeno il 10% della facciata le cose cambiano: sarà obbligatorio rispettare requisiti di efficienza energetica e di trasmittanza che, di fatto, indurranno molti a scegliere di realizzare un cappotto termico. Sul rispetto di questo passaggio saranno effettuati controlli a campione.

C'è, poi, un correttivo che limita parecchio l'elenco degli interventi che sarà possibile portare in detrazione. La vecchia formulazione includeva tutto quello che normalmente passa dalla facciata: cavi, pluviali, impianti di ogni tipo. Ora le cose cambiano e si fa riferimento solo alle «strutture opache della facciata, su balconi o su ornamenti e fregi». In altre parole, vengono esclusi tutti gli impianti e gli elementi sui quali finora c'erano dei dubbi, come gli infissi.

Ma non tutto punta a limitare. L'ultimo comma della nuova norma, infatti, specifica che il bonus, depotenziato al 50%, vale per soggetti titolari di redditi di impresa e di lavoro autonomo: si tratta di alberghi e società che possiedono immobili ad uso strumentale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IN SINTESI

1. La versione iniziale

Nel Ddl AS1586, con la versione della legge di Bilancio presentata dal Governo per la discussione in Parlamento, la norma prevedeva che tutte le spese sostenute nel 2020 per «recupero e restauro della facciata degli edifici» (anche se semplici tinteggiature), anche non abitativi, senza limiti di importo, fossero detraibili al 90% in dieci anni

2. I primi dubbi

La formulazione della norma lasciava aperte molte possibilità. Anzitutto comprendeva tutti i lavori anche a gronde, pluviali e impianti presenti in facciata. Poi non sembra raccordarsi con gli interventi di risparmio energetico come il «cappotto termico», che prevede anche il rifacimento della facciata, circa la possibilità concreta di separare nelle fatture

le due tipologie di intervento e la relativa detrazione (90% per il recupero e tra il 65% e l'85% per il risparmio energetico)

3. L'emendamento

Alla commissione Bilancio del Senato, però, i relatori hanno presentato una nuova versione, più complessa, del bonus facciate. L'emendamento prevede che: 1) il bonus è limitato agli interventi su pareti (superfici opache), balconi od ornamenti e fregi, e solo nei centri storici e nelle zone edificate (almeno per il 12,5% della superficie fondiaria della zona), e

solo per lavori su pareti, escludendo quindi le case molto isolate, come quelle in zona omogenea C del Dm 1444/1968; 2) alla tinteggiatura o pulitura esterna (manutenzione ordinaria) si applica la detrazione del 90%; 3) se l'intervento è più profondo, con rifacimento degli intonaci, e questo supera il 10% della superficie della facciata, occorre abbinare anche interventi di risparmio energetico

4. I nuovi requisiti termici

I lavori per il risparmio energetico "in abbinata" devono essere conformi almeno ai requisiti medi calcolati in base al decreto Sviluppo del 26 giugno 2015

5. Imprese

La detrazione scende al 50% della spesa per i titolari di reddito d'impresa o di lavoro autonomo



MANOVRA 2020

Confermata la misura del 90% per il nuovo bonus sulle facciate