

Rassegna del 29/01/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

29/01/2020	Corriere della Sera	31	Pagamenti lenti dagli enti pubblici La Corte europea condanna l'Italia	Ducci Andrea	1
29/01/2020	Gazzettino Venezia	5	«I soldi o blocchiamo il Mose» - Mose, ultimatum delle imprese al Cvn «Ci paghi in fretta o blocchiamo i test»	Brunetti Roberta	2
29/01/2020	Mf	2	Ue contro l'Italia per i ritardi nei pagamenti della Pa	Pira Andrea	4
29/01/2020	Nuova Venezia	20	«Mose, pagateci i lavori o sarà stop da febbraio» - Mose, da febbraio rischio di blocco lavori	Vitucci Alberto	5
29/01/2020	Repubblica	22	L'Italia non paga i debiti, condanna della Ue	D'Argenio Alberto	7
29/01/2020	Sole 24 Ore	6	La Corte Ue boccia l'Italia: pagamenti ancora in ritardo - Corte Ue boccia l'Italia: lo Stato paga in ritardo	Santilli Giorgio	8
29/01/2020	Sole 24 Ore	6	Tempi ridotti, ma edilizia e sanità restano in sofferenza	Bartoloni Marzio	10

SCENARIO

29/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Mose, le imprese: fermiamo i lavori	Bottazzo Francesco	13
29/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	4	Treno supersonico in un «tubo» Da Verona a Trieste in mezz'ora - Hyperloop, col treno supersonico da Verona a Trieste in mezz'ora	Zambon Martina	15
29/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Giochi, commissario alle opere - Giochi, ipotesi commissario per spingere le infrastrutture « Seguiamo il modello Expo»	Bonet Marco	18
29/01/2020	Gazzettino	18	Atlantia rimbalza in Piazza Affari ora si punta al tavolo con il premier	Mancini Umberto	20
29/01/2020	Gazzettino	14	Cortina, sos infrastrutture. Zaia: serve un commissario - «Strade, ora serve un commissario»	Zambenedetti Andrea	21
29/01/2020	Gazzettino Venezia	13	Antimafia, riabilitata dal Tar la ditta che restaura le scuole	...	23
29/01/2020	Messaggero Veneto Udine	23	Da Roma arriva il via libera alla cittadella della giustizia	C. ri.	24
29/01/2020	Nuova Venezia	31	Il complesso Nember Sea Houses ha vinto un premio sulla sostenibilità	...	26
29/01/2020	Nuova Venezia	33	Appalto da 5 milioni per ristrutturare l'hotel ex Cortina Tre Croci	Padovano Rosario	27
29/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	6	Niente revoca ad Atlantia e il titolo vola	Baroni Paolo	28
29/01/2020	Sole 24 Ore	10	Cemento mangia smog Italcementi studia per abbassare i prezzi	Netti Enrico	30
29/01/2020	Tempo	30	Terremoto, odissea ricostruzione - Il gioco dell'oca della ricostruzione	Solimene Carlantonio	31
29/01/2020	Tribuna-Treviso	35	Appello all'associazione Unesco per il raddoppio del ponte di Vidor	Mazzero Riccardo	33
29/01/2020	Tribuna-Treviso	39	«Servono opere per 10 milioni» Miatto batte cassa all'Anas	Dal Mas Francesco	34
29/01/2020	Voce di Rovigo	11	Vogliono costruire ovunque	...	35
29/01/2020	Voce di Rovigo	13	Un corso per restauro e recupero di immobili	...	36

Pagamenti lenti dagli enti pubblici

La Corte europea condanna l'Italia

«Viola la direttiva dell'Unione sui 60 giorni»

ROMA La Corte di giustizia Ue condanna l'Italia per i ritardi degli enti pubblici nel saldare i propri debiti. «L'Italia avrebbe dovuto assicurare il rispetto da parte delle pubbliche amministrazioni, nelle transazioni commerciali con le imprese private, di termini di pagamento non superiori a 30 o 60 giorni», segnalano nella sentenza i giudici del Lussemburgo, constatando la violazione della direttiva europea del 2011. Lo Stato italiano non è, insomma, in grado di assicurare il rispetto dei tempi per il pagamento delle fatture ai fornitori di beni e servizi. Tanto che in assenza di un adeguamento da parte delle amministrazioni italiane la Commissione Ue potrebbe avviare un ricorso alla Corte di giustizia e chiedere di sanzionare il governo di Roma.

La sentenza di ieri è l'esito delle numerose denunce presentate da imprese e associazioni di categoria italiane. Nel 2014 la Ue ha aperto una procedura di infrazione contro l'Italia sfociata in un ricorso

alla Corte di Giustizia. A poco sono servite le argomentazioni italiane nel sostenere che la direttiva prevede solo l'impegno a garantire per legge dei tempi conformi per i pagamenti, una tesi respinta dalla Corte. Secondo i giudici, infatti, la direttiva impone di assicurare l'effettiva osservanza delle scadenze. Da Bruxelles un portavoce della commissione ha spiegato: «Analizzeremo in dettaglio la sentenza, la questione dei ritardi dei pagamenti delle pubbliche amministrazioni è di grande importanza per le imprese, specie le piccole e le medie, perché impatta sulla gestione del business e sulla loro stessa sopravvivenza».

Ma la decisione dei giudici alimenta anche gli attacchi dell'opposizione al governo, con dichiarazioni di Berlusconi e di Salvini in difesa delle aziende che rischiano di fallire o sono fallite per colpa dei pagamenti in ritardo. Un registro analogo a quello del presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia. «Un elemento dirimente perché riguarda

non solo le tensioni finanziarie all'interno delle imprese, ma anche una grande priorità del Paese», dice il numero uno di Viale dell'Astronomia. A intervenire è anche l'Ance, l'associazione dei costruttori, denunciando ritardi di 4 mesi nell'edilizia. Confartigianato punta il dito contro il record negativo dell'Italia, per il primato raggiunto dai debiti commerciali della pubblica amministrazione verso le imprese: il 3% del Pil.

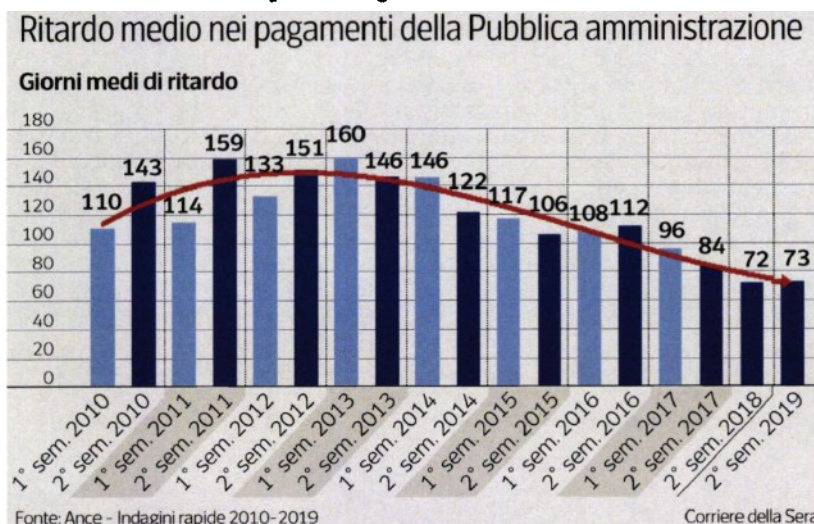
Da parte del governo vale quanto segnalato dal ministero dell'Economia che per il 2018 indica in 54 giorni il tempo medio ponderato necessario a saldare circa 22,1 milioni di fatture delle amministrazioni pubbliche. Il ritardo medio accumulato rispetto alla scadenze è stato lo scorso anno di 7 giorni. Il ministro per gli Affari Europei, Vincenzo Amendola, rimarca inoltre che l'entità dei ritardi è stata fortemente ridotta a partire dal 2015.

Andrea Ducci

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● La Corte di giustizia Ue ha stabilito che l'Italia viola la direttiva europea che disciplina i tempi dei pagamenti delle pubbliche amministrazioni ai fornitori di beni e servizi. Lo Stato dovrebbe pagare le fatture entro 30-60 giorni, ma non è in grado di assicurare il rispetto dei tempi. Se l'Italia non si adeguerà rischia di essere multata



«I soldi o blocchiamo il Mose»

►Una lettera ultimatum delle imprese al Consorzio: «Pagateci i lavori o niente test di febbraio»

Una lettera ultimatum dai toni perentori, quella inviata dalle imprese che lavorano al Mose a Consorzio e Provveditorato alle opere pubbliche, ma giunta anche a prefetto, sindaci, ministri e al premier Conte. Il contenuto suona come una bomba: se non saranno pagate entro febbraio, le imprese che lavorano alle bocche di porto, si fermeranno. Un migliaio di posti di lavoro saranno a rischio. Il problema è sempre lo stesso: i soldi per finire l'opera ci sono a parole. Gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, in crisi di liquidità, ormai avrebbero i soldi solo per pagare la struttura. E il neo commissario Spitz non avrebbe i poteri per garantire uno sblocco dei fondi, di fatto intrappolati in un complesso meccanismo di problemi contabili. Ad esempio sono appena "tornati" a Roma 138 milioni di fondi per il Mose perché non erano stati spesi entro il 2019.

Brunetti a pagina V

Laguna e salvaguardia

Mose, ultimatum delle imprese al Cvn «Ci paghi in fretta o blocchiamo i test»

►Lettera a Cvn, Provveditorato, sindaci e al premier Conte
Pagamenti fermi, a rischio un migliaio di posti di lavoro

**A ROMA SONO TORNATI
138 MILIONI
CHE NON ERANO
STATI SPESI NEL 2019
PER RIAVERLI BISOGNA
RIAVVIARE L'ITER**

LA GRANDE OPERA

VENEZIA L'ultimatum è stato inviato al Consorzio Venezia Nuova. al

Provveditorato alle Opere pubbliche, al commissario straordinario per il Mose, Elisabetta Spitz, ma il messaggio è soprattutto per il premier Giuseppe Conte e per gli altri ministri interessati. Il contenuto suona come una bomba: se non saranno pagate entro febbraio, le imprese che lavorano alle bocche di porto, si fermeranno. Un migliaio di posti di lavoro saranno a rischio. Ma a quel punto anche le prove di sollevamento delle paratoie, senza uomini a

sufficienza, non si potranno più fare. Addio conclusione dell'ope-



ra entro il 2021. Addio accelerata dei lavori con la possibilità di alzare le dighe, in caso di emergenza, già nel prossimo autunno.

SENZA SOLDI

Il problema è sempre lo stesso. I soldi per finire l'opera ci sono a parole. Ma gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, in crisi di liquidità, ormai avrebbero i soldi solo per pagare la loro struttura. E il neo commissario Spitz non avrebbe i poteri per garantire uno sblocco dei fondi, di fatto intrappolati in un complesso meccanismo di problemi contabili. Le imprese che siedono nel comitato consultivo del Cvn hanno scoperto la gravità della situazione la settimana scorsa, in una riunione con gli amministratori Francesco Ossola e Vincenzo Nunziata, di ritorno a loro volta da un incontro a Roma con il commissario Spitz e il provveditore Cinzia Zincone. Un'ulteriore stangata per imprese che già avanzano milioni dal Cvn. Ed ecco la scelta, dopo qualche giorno di riflessione, di scrivere una lettera-ultimatum. Tre pagine di fuoco inviate ieri anche

ai prefetti di Venezia e Roma, ai sindaci di Venezia, Chioggia e Cavallino, ma soprattutto al premier Conte e ai ministri delle Infrastrutture, dell'Interno, dell'Economia. Le firmano i membri del comitato consultivo: Devis Rizzo di Kostruttiva, Massimo Paganelli di Clodia, Renzo Rossi, Giovanni Salmistrari (che è anche il presidente di Ance Venezia), Giacomo Calzolari, Luigi Chiappini.

Pare che alla riunione della settimana scorsa in Cvn siano emersi particolari che hanno gettato nello sconforto i rappresentanti delle imprese. Il fatto, ad esempio, che sono appena "tornati" a Roma 138 milioni di fondi per il Mose perché non erano stati spesi entro il 2019, in assenza di cantieri a sufficienza. E visti i meccanismi contabili, farli tornare a Venezia ora sarà lungo e laborioso. O il fatto che il commissario Spitz avrebbe suggerito al Cvn di ricorrere al prestito bancario. Ma ormai da anni nessuna banca è disposta a finanziare il Consorzio.

LA LETTERA

Ora le imprese vedono a ri-

schio il loro stesso futuro. «L'assenza dei necessari finanziamenti, nonché la mancata certezza degli effettivi termini di liquidazione delle attività ad oggi eseguite - scrivono nella lettera -, si ripercuoterebbero in maniera assolutamente negativa sulla prosecuzione dei lavori, mettendo a repentaglio la continuità aziendale delle imprese coinvolte e, conseguentemente, il mantenimento degli attuali livelli occupazionali che ad oggi, val bene sottolineare, consistono all'incirca in un migliaio di posti di lavoro». La lettera si chiude con la richiesta di una «concreta ed urgente risoluzione dei problemi mediante la messa a disposizione, senza indugio alcuno, sia delle somme per i servizi già resi e non ancora liquidati, sia delle somme necessarie al proseguimento ed alla conclusione dei lavori riguardanti il sistema Mose. In mancanza di ciò, con la fine del prossimo mese di febbraio, verranno sospese tutte le attività operative in essere, garantendo esclusivamente le condizioni di minimo presidio».

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



COSTRUTTORI Giovanni Salmistrari



TESTA E CANTIERI Le prove del Mose alla bocca di porto di Chioggia la scorsa settimana

I miglioramenti registrati negli ultimi tempi non sono stati sufficienti: la Corte di Giustizia Europea censura il Paese

Ue contro l'Italia per i ritardi nei pagamenti della Pa

DI ANDREA PIRA

La Corte di Giustizia Europea ha contestato all'Italia i ritardi nei pagamenti della pubblica amministrazione. «L'Italia avrebbe dovuto assicurare il rispetto da parte delle pubbliche amministrazioni, nelle loro transazioni commerciali con le imprese private, di termini di pagamento non superiori a 30 o 60 giorni», è la sentenza della Corte riunita in Gran Sezione. All'Italia non sono stati sufficienti i progressi fatti negli ultimi anni e segnalati dal ministero dell'Economia. Né ha avuto successo la linea difensiva imperniata sulla tesi dell'adeguamento della normativa italiana alla direttiva del 2011 per imporre termini perentori ai pagamenti da indicare nei contratti per transazioni commerciali tra imprese e pubblica amministrazione. Per Roma tuttavia gli Stati Ue non sarebbero stati tenuti, in forza del recepimento, a garantire «l'effettiva osservanza in qualsiasi circostanza» delle tempistiche dettate dalla norme Ue alla Pa. Una tesi rigettata dai giudici in Lussemburgo perché il volume delle operazioni e le difficoltà cui le imprese vanno incontro a causa dei ritardi impongono «obblighi rafforzati». Nel 2018, dicono gli ultimi dati del ministero dell'Economia, sono state registrate oltre 28 milioni di fatture ricevute, e non respinte, dalle pubbliche amministrazioni per un totale di 163,3 miliardi, di cui 145 effettivamente liquidabili (ossia al netto della quota Iva e degli importi sospesi e non liquidabili). La piattaforma del Mef per i crediti commerciali ha rilevato i pagamenti relativi a 22,1 milioni di fatture, 128,3 miliardi di

euro, che corrisponde all'88,5% del dovuto. I tempi medi ponderati occorsi per saldare, in tutto o in parte, queste fatture sono pari a 54 giorni, che corrispondono a un ritardo medio di 7 giorni sulle scadenze, si legge in un'analisi pubblicata novembre dal Tesoro.

Già con la legge di Bilancio 2019 il governo aveva inoltre affidato a Cdp il compito di anticipare liquidità necessaria a saldare i debiti accumulati dagli enti locali nei confronti dei fornitori. A Cdp era quindi arrivate 413 domande da Comuni, Città Metropolitane e Regioni per un totale di 1,1 miliardi. Secondo Confartigianato, tuttavia, per il peso dei debiti commerciali della Pa verso le imprese fornitrici nel 2018 l'Italia detiene il record negativo tra i Paesi della Ue, con una quota pari al 3% del pil, il doppio della media (1,6%). Ad oggi le oltre 36 mila imprese registrate ai fini della certificazione sulla piattaforma per i crediti commerciali del Tesoro hanno presentato 189 mila istanze di certificazione per un controvalore di 8,9 miliardi, di cui 2,7 smobilizzati presso intermediari finanziari. Anche i costruttori riuniti nell'Ance rilevano che da quando la direttiva è stata approvata, nel 2011, i tempi si sono dimezzati e rispetto al biennio 2016-2017 sono scesi di circa un quarto. «Nonostante questi progressi rimangono ben al di sopra dei limiti fissati dall'Ue». A fine 2019 infatti il 92% delle imprese dichiarava di aver ricevuto richieste di ritardare l'emissione degli Stati di avanzamento lavori o l'invio delle fatture, di accettare in sede di contratto tempi di pagamento superiori alle tempistiche o di rinunciare agli interessi di mora in caso di ritardo. (riproduzione riservata)



ULTIMATUM AL GOVERNO DALLE IMPRESE MINORI

«Mose, pagateci i lavori o sarà stop da febbraio»

«Se non saranno pagati i lavori già fatti e garantiti i finanziamenti per il Mose, ogni attività sarà sospesa dal primo febbraio». L'ultimatum al Governo arriva dai rappresentanti delle imprese minori. VITUCCI / APAG.20

Mose, da febbraio rischio di blocco lavori

Le imprese scrivono al Governo: «Se non ci sono i soldi non si va avanti. Prima ci devono pagare gli interventi già fatti»

Alberto Vitucci

VENEZIA. «Se non saranno pagati i lavori già fatti e garantiti i finanziamenti per il proseguimento del Mose, ogni attività operativa sarà sospesa a partire dal 1 febbraio, garantendo solo le condizioni di minimo presidio». È un vero ultimatum quello inviato ieri sera dal Comitato consultivo del Consorzio Venezia Nuova e cioè dai rappresentanti delle imprese «minori» rimaste nel concessionario unico per la salvaguardia. Una lettera dai toni molto chiari, inviata al presidente del Consiglio Giuseppe Conte e ai ministri, agli amministratori straordinari del Consorzio, al provveditorato e alla commissaria Spitz, al sindaco e al prefetti di Roma e Venezia. La lettera è firmata da dai rappresentanti delle sei aziende locali Devis Rizzo (Consorzio Kostitutiva), Massimo Paganelli, Giovanni Salmistrari, Renzo Rossi, Giacomo Calzolari e Luigi Chiappini.

Altro che «accelerazione» dei lavori. Qui le imprese lamentano una mancanza di attenzione. E mancati pagamenti anche per interventi assegnati lo scorso anno con il Protocollo di affidamento firmato tra le parti.

In sostanza, denunciano le

imprese, già da un anno si parla di «velocizzare» la conclusione del Mose. Per concludere l'opera sono necessari gli impianti e una corposa attività di manutenzione del sistema, fino alla fase di avviamento. Significa risorse ingenti che devono essere reperite. In alcuni casi «aggiuntive» a quelle già stanziare per la grande opera. «Le paratoie e gli impianti in ogni caso», precisa il presidente di Kostitutiva Devis Rizzo, «sono soltanto una parte del sistema. Non possiamo escludere le ulteriori componenti che riguardano gli interventi previsti dal Piano Europa, le bonifiche, la morfologia lagunare, i lavori all'interno dell'Arsenale».

Le imprese, si legge nella lettera, si sono assunte l'impegno di garantire la manutenzione conservativa e la sicurezza dei siti e delle infrastrutture alle tre bocche di porto. «Indispensabile per garantire il completamento degli impianti per l'auspicato sollevamento delle paratoie». Ma senza soldi non si fa nulla. Passati i tempi d'oro, quando il Consorzio incassava i miliardi dello Stato prima ancora di aver avviato i lavori. Adesso con il commissariamento del Consorzio falciato dallo scandalo delle tangenti si paga - giustamente - a lavo-

ri avvenuti.

«Ma nel nostro caso non è così», protestano le imprese, «abbiamo lavorato quest'estate in base ad affidamenti firmati dalle parti. Ma non abbiamo ancora visto un euro». Un allarme lanciato qualche settimana fa proprio dalle colonne della Nuova dal presidente delle piccole imprese e cooperative Rizzo. È oggi non ancora rientrato. Nonostante le numerose riunioni che si sono svolte in prefettura e le assicurazioni che il Mose sarà finito per il dicembre 2021, pronto per i casi di emergenza dopo il 30 giugno 2020. Ma le imprese non ci stanno. «La mancata certezza degli effettivi termini di liquidazione dei lavori, alla luce degli impegni assunti dalle nostre aziende», conclude la lettera, «si ripercuoterebbe in maniera assolutamente negativa sulla prosecuzione dei lavori, mettendo seriamente a repentaglio la continuità aziendale delle imprese coinvolte e il mantenimento dei livelli occupazionali, oggi un migliaio di posti di lavoro». Dunque, è l'avvertimento, «senza una urgente risoluzione di questi problemi e la messa a disposizione senza indugio delle somme necessarie, i lavori del Mose saranno sospesi». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Prove di sollevamento della barriera del Mose a San Nicolò

L'Italia non paga i debiti, condanna della Ue

La Corte di giustizia: violata la direttiva che fissa a 30 giorni i tempi per saldare le imprese

dal nostro corrispondente
Alberto D'Argenio

BRUXELLES - La Corte di giustizia europea condanna l'Italia per il ritardo dei pagamenti della pubblica amministrazione. I giudici del Lussemburgo hanno constatato una violazione della direttiva Ue del 2011, secondo la quale i debiti verso le imprese devono essere saldati entro 30 giorni, 60 in casi eccezionali. Se l'Italia non si adegnerà alla sentenza, tagliando i tempi dei pagamenti, la Commissione europea tornerà sul dossier rivolgendosi nuovamente alle toghe a dodici stelle per infliggere sanzioni pecuniarie.

Mossa che Bruxelles intende fare se Roma non si conformerà alle regole Ue: «Salutiamo positivamente la decisione della Corte in quanto sostiene la nostra posizione», affermava ieri un portavoce dell'esecutivo comunitario per poi aggiungere: «Diamo molta importanza ai ritardi della pubblica amministrazione poiché pagamenti tempestivi sono particolarmente importanti per le piccole e medie imprese, per la loro competitività e in molti casi per la loro sopravvivenza».

Dunque in caso di inazione da parte del governo italiano, «daremo seguito alla sentenza», appunto chiedendo le sanzioni contro Roma.

Secondo la Cgia di Mestre, i debiti sono scesi, ma per quanto in calo rispetto al 2017, nel 2018 sarebbero stati pari a 53 miliardi. Stando all'ultimo aggiornamento comparso a novembre sul sito del Tesoro, nel 2018 mediamente i debiti sono stati saldati in 54 giorni, con un ritardo medio di 7 giorni sulla scadenza delle fatture. L'Ance, l'associazione dei costruttori, denuncia invece ritardi di 4 mesi nell'edilizia. La direttiva Ue sui pagamenti impone di pagare le merci e i servizi entro 30 giorni e solo in circostanze eccezionali entro 60.

Attacca l'opposizione con Forza Italia mentre Matteo Salvini afferma: «Invece di passare il tempo a insultarmi, il signor Conte lavori perché lo Stato paghi i miliardi di euro di debiti nei confronti di privati e imprese. Lo faccia in fretta, o si dimetta». Ribatte il ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri: «È un problema che risale al 2015-2016, difficile che questo governo possa avere responsabilità retroattiva di tale gittata». Aggiunge il responsabile Affari europei, Enzo Amendola: «Sono stati fatti passi avanti, stiamo recuperando il tempo perduto e lavoriamo a un sistema grazie al quale tutto verrà risolto nei tempi dovuti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La sentenza

La Corte Ue bocchia l'Italia:
pagamenti ancora in ritardo

Bartoloni e Santilli — a pag. 6

Corte Ue bocchia l'Italia: lo Stato paga in ritardo

La sentenza. Subito in regola o maximulta. Ance: situazione inaccettabile
Gualtieri: rilievi relativi al 2016, forte accelerazione con i pagamenti digitali

133

Giorni di attesa media delle aziende del settore dei lavori pubblici per essere pagate dalla pubblica amministrazione

La violazione consiste nel non avere garantito il pagamento «effettivo» entro 30 o 60 giorni

Ance: per i lavori siamo ancora a 4 mesi e mezzo di ritardo medio, gli arretrati ammontano a 6 miliardi

Giorgio Santilli

Lo Stato italiano ha violato le direttive Ue 2011/7 sui tempi di pagamento delle imprese e ora rischia il pagamento di una maximulta. La Corte di giustizia Ue ha infatti affermato, in una sentenza pubblicata ieri, che l'Italia avrebbe dovuto assicurare il rispetto «effettivo» da parte delle pubbliche amministrazioni, nelle loro transazioni commerciali con le imprese private, di termini di pagamento non superiori a 30 o 60 giorni. La pronuncia costituisce più che un cartellino giallo per l'Italia, in una vicenda che va avanti da anni, perché se lo Stato italiano non provvede rapidamente a mettere fine alla violazione potrà essere condannato al pagamento di una maximulta come quella che fu comminata per le quote latte. Per la Corte Ue l'Italia deve assi-

curare che le sue amministrazioni pubbliche rispettino effettivamente i termini di pagamento stabiliti all'articolo 4 della direttiva 2011/7, relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali.

La prima reazione è arrivata dai costruttori dell'Ance, l'associazione che per prima avevano denunciato a Bruxelles lo Stato italiano per i suoi ritardi. «Non fa piacere vedere il proprio Paese condannato - dice il presidente Gabriele Buia - per inadempienza rispetto agli obblighi comunitari, ma era inevitabile. Nonostante qualche miglioramento, dovuto agli effetti della direttiva del 2011 che ha imposto termini perentori per i pagamenti delle Pa, infatti, i ritardi medi nel settore delle costruzioni superano ancora i 4 mesi e mezzo, per un totale di 6 miliardi di arretrati a danno delle imprese». Una situazione che l'Ance giudi-

ca «inaccettabile soprattutto a fronte della grave crisi che ha investito in questi anni il settore e che ancora comporta una forte restrizione di liquidità a danno delle imprese e quindi dell'intera economia». Buia auspica «una reazione immediata delle autorità italiane».

Il ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri, ha commentato la sentenza in serata, ricordando che i dati su cui la Corte si pronuncia riguardano il 2015 e



2016 e che da allora la situazione è notevolmente migliorata. Rispondendo anche al leader della Lega Matteo Salvini che aveva invitato il governo a muoversi, Gualtieri ha detto che è «difficile che questo governo possa avere responsabilità retroattiva di questa gittata. Già nel 2017 - ha aggiunto il ministro - per merito dell'allora governo, l'eccesso nei tempi rispetto alla direttiva europea era di soli sette giorni e negli anni successivi si è ulteriormente ridotto».

Gualtieri ha indicato nella fatturazione digitale la vera svolta. «Il mio sogno - ha detto - è rendere i pagamenti digitali una best practice, basta con il Paese del cash, se ci mettiamo tutti insieme e diventa una sfida comune, sono convinto che in pochissimo tempo staremo più avanti di tutti. Per esempio sulla fatturazione elettronica - ha concluso il ministro - siamo a due miliardi di pagamenti, i colleghi europei non ci credevano, abbiamo uno dei sistemi più avanzati al mondo, quindi si può fare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I SETTORI PIÙ ESPOSTI

Tempi ridotti, ma edilizia e sanità restano in sofferenza

Rispetto al passato attese più brevi, ma ci sono aree più critiche come il Sud

Marzio Bartoloni

Nei lavori pubblici le imprese devono aspettare in media ancora quattro mesi e mezzo (133 giorni per l'esattezza) per farsi pagare, con i Comuni in cima alla lista dei cattivi pagatori (otto su dieci lo fanno in ritardo). E nella Sanità le aziende che producono apparecchiature - dalle Tac alle risonanze magnetiche fino alle semplici siringhe - arrivano invece a 99 giorni di attesa (dato medio raccolto da Confindustria dispositivi medici a dicembre scorso) per vedersi saldare le fatture da ospedali e aziende sanitarie, con punte nel Sud Italia che superano abbondantemente l'anno come nel caso record dell'azienda ospedaliera Mater Domini di Catanzaro che fa aspettare oltre 500 giorni prima di pagare i propri fornitori.

Se le lunghe attese delle imprese del passato si sono dimezzate nel giro di qualche anno restano però ancora molte criticità in ampie zone del Paese (Sud in primis) e in settori cruciali delle forniture e dei lavori della Pa come la Sanità e l'edilizia dove i ritardi

rispetto ai tempi massimi di attesa previsti (60 giorni) vengono ancora superati in media rispettivamente di 39 e 73 giorni di media. Qui i crediti incagliati - registrati rispettivamente dall'Ance e da Confindustria dispositivi medici - arrivano a 6 miliardi (per l'edilizia) e 1,7 miliardi (per i dispositivi medici esclusi i farmaci) su un monte di debiti non saldati che nel 2018 ammontava a oltre 50 miliardi.

Nel complesso secondo l'ultimo aggiornamento sui pagamenti dei debiti di tutta la Pa pubblicato sul sito del ministero dell'Economia a novembre scorso il tempo medio con cui la pubblica amministrazione nel 2018 ha saldato i suoi debiti è di 54 giorni, con un ritardo medio di 7 giorni sulla scadenza delle fatture. Si registra - osserva il ministero - un significativo miglioramento rispetto ai tempi medi di ritardo relativi alle fatture del 2017 (10 giorni) e del 2016 (16 giorni): «Tale tendenza risulta essere generalizzata e riscontrabile per i diversi comparti delle Pubbliche amministrazioni, sebbene permangano situazioni differenziate a livello territoriale», ammette il Mef. Complessivamente il Nord risulta un pagatore più puntuale, con tempi mediamente inferiori di 8 giorni mentre il Sud fa

registrare un valore medio superiore di 11 giorni, nel Centro emerge un tempo medio di pagamento di 3 giorni superiore.

Differenze si riscontrano anche nei tempi di pagamento dei diversi Enti, con le Regioni che mostrano le migliori performance mentre gli enti pubblici nazionali e la categoria "altri" peggiorano i tempi, con il ritardo medio che passa da 5 a 7 giorni e da 0 a 1 giorno.

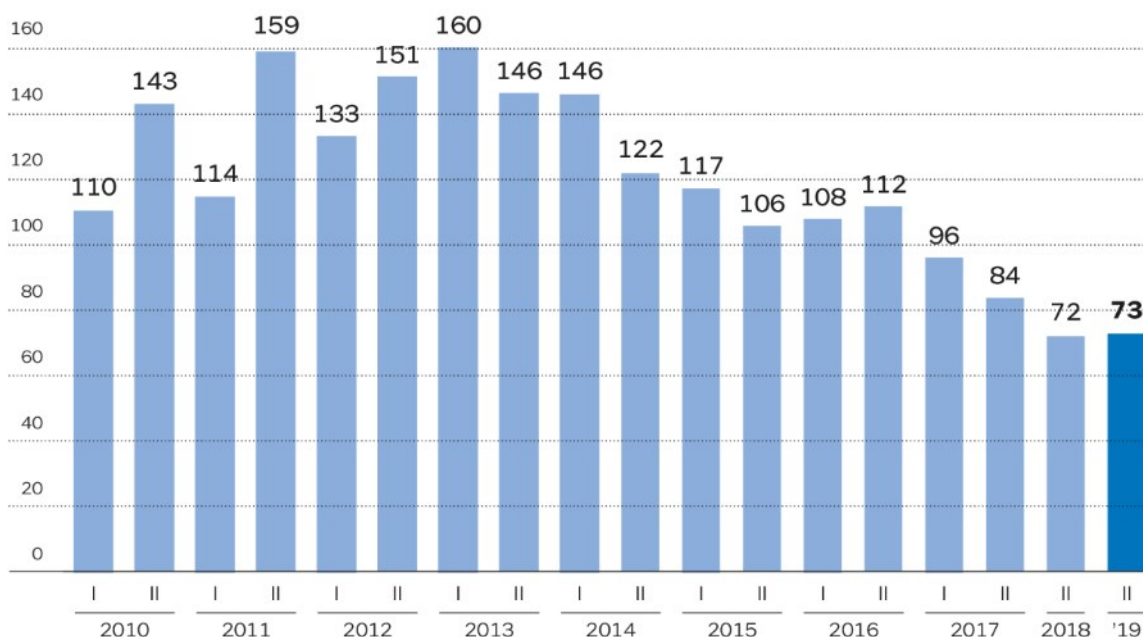
Ma al di là dei numeri totali ci sono settori che continuano a essere molto esposti. I costruttori dell'Ance segnalano anche un'aggravante e cioè che le pubbliche amministrazioni continuano a mettere in atto prassi gravemente inique: a fine 2019, infatti, il 92% delle imprese dichiarava di aver ricevuto richieste di ritardare l'emissione dei Sal (Stato di avanzamento lavori) o l'invio delle fatture e di accettare, in sede di contratto, tempi di pagamento superiori alle tempistiche o di rinunciare agli interessi di mora. Ritardi questi che poi le aziende pagano. Come? Secondo l'Ance il 35% delle imprese deve ricorrere ad una riduzione degli investimenti, mentre circa un quarto (il 22%) è obbligato a ridurre il numero dei dipendenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritardo medio nei lavori pubblici

Giorni medi di ritardo. Dati semestrali



Nota: nel grafico sono indicati i ritardi medi oltre i termini fissati dalla legge.
Fonte: Ance - Indagini rapide 2010-2019

I NUMERI

LAVORI PUBBLICI

133 giorni

Attesa media negli appalti

In media le imprese che realizzano lavori pubblici vengono pagate 133 giorni (circa 4,5 mesi) dopo l'emissione degli stati di avanzamento Lavori, contro i 60 giorni previsti dalla normativa. Rispetto a 6 anni fa i tempi si sono dimezzati

COMUNI

79%

Enti locali più ritardari

A fine 2019 il 79% delle imprese segnala ritardi da parte dei Comuni. Le Province e le Regioni sono inoltre indicate come responsabili di ritardi rispettivamente dal 40% e dal 27% delle imprese. Negli ultimi mesi - segnala l'Ance - è diminuita la percentuale di ritardi degli enti regionali.

PARTECIPATE LOCALI

27%

Le partecipate ancora lente

Le società partecipate dagli enti locali e i consorzi vengono indicati rispettivamente dal 27% e dal 15% delle imprese tra i ritardatari della Pa e rappresentano tipologie di enti sulle quali le misure adottate dal Governo negli ultimi anni hanno inciso limitatamente in termini di riduzione del fenomeno.

GLI ALTRI ENTI

10%

Ferrovie tra i virtuosi

Circa un'impresa su 10 dell'Ance segnala inoltre ritardi da parte dei ministeri, di Anas o degli enti del Servizio sanitario nazionale mentre Ferrovie dello Stato (RFI) continua ad essere caratterizzata da poche segnalazioni da parte delle imprese.

RICHIESTE ILLEGITTIME

92%

Contratti "vessatori"

A fine 2019 il 92% delle imprese dichiara di aver ricevuto richieste di ritardare l'emissione dei Sal (Stato avanzamento lavori) o l'invio delle fatture, di accettare, in sede di contratto, tempi di pagamento superiori alle tempistiche o di rinunciare agli interessi di mora in caso di ritardo

L'OSPEDALE MAGLIA NERA**L'ASL VIRTUOSA****A Catanzaro 504
giorni di attesa****Pordenone paga
in anticipo**

Il palmares per la struttura pubblica più ritardaria, almeno nel saldo delle fatture del Servizio sanitario nazionale, se lo aggiudica l'azienda ospedaliera Mater Domini di Catanzaro che per gli acquisti nel biomedicale - i dispositivi medici e le apparecchiature necessarie per far vivere un ospedale - ci mette addirittura 504 giorni per pagare. Un record negativo dei «pagherò» quasi eguagliato da altre strutture sanitarie, tutte del Sud, che superano o quasi un anno per saldare le proprie fatture. Secondo il monitoraggio di Confindustria Dispositivi medici l'azienda sanitaria provinciale di Crotona ci impiega 425 giorni mentre l'azienda sanitaria provinciale di Catanzaro 374. Se sul podio ci sono strutture calabresi, subito sotto c'è l'Asl 2 Olbia (330 giorni) e l'azienda ospedaliera Pugliese - Ciaccio (316).

Non tutta la Pubblica amministrazione paga in ritardo. I tempi di attesa per il saldo delle fatture si sono mediamente ridotti ovunque, e in certi casi c'è chi è così virtuoso da pagare addirittura in anticipo rispetto ai tempi massimi previsti. Nella Sanità a esempio - dove non si dovrebbero superare i 60 giorni di attesa - l'azienda sanitaria 5 Friuli Occidentale di Pordenone paga alle aziende gli acquisti di dispositivi medici in 35 giorni, in pratica 25 giorni prima del tempo limite previsto dalla direttiva europea dei pagamenti. E così fa anche l'Asl 5 Spezzino in 44 giorni o l'azienda socio sanitaria territoriale di Lodi che salda le sue fatture in 47 giorni. Sempre sotto i due mesi di tempo pagano anche la virtuosa Asl 4 Chiavarese (47 giorni) e il Grande Ospedale Metropolitano Niguarda (49 giorni).

Mose, le imprese: fermiamo i lavori

Lettera al premier: senza soldi cantieri sospesi fra un mese. Contratti per 300 milioni

VENEZIA I contratti firmati superano i trecento milioni, ma non ci sono i soldi per pagare le imprese. Lo hanno detto chiaramente i commissari la scorsa settimana tanto che le aziende hanno preso carta e penna e scritto a tutti i soggetti coinvolti fino al premier Giuseppe Conte: senza certezza sui soldi da fine febbraio fermiamo i lavori. Il problema è che nemmeno il commissario straordinario nominato per finire il Mose è finora riuscito a risolvere la questione.

a pagina 11 **Bottazzo**

Mose, le imprese: fermiamo i lavori

Lettera al premier e ai commissari: senza soldi cantieri sospesi da fine febbraio. Firmati contratti per 300 milioni

VENEZIA Da una parte il commissario straordinario e il provveditorato Interregionale per le opere pubbliche spingono per accelerare i lavori (e far entrare prima possibile in funzione il Mose), dall'altra il Consorzio Venezia Nuova non ha in cassa i soldi per pagare le imprese. Il risultato è semplice: si fermano i lavori. Lo hanno messo nero su bianco le aziende in una lettera inviata ieri al premier Giuseppe Conte, ai ministri competenti, a tutti i commissari e al sindaco. «In mancanza della risoluzione dei problemi con la fine di febbraio verranno sospese tutte le attività operative, garantendo esclusivamente le condizioni di minimo presidio». Anche perché come si possono fare i lavori se non ci sono i soldi?

E dire che sono stati assegnati lavori per un valore complessivo di 300 milioni di euro che — trattandosi di inserimenti architettonici, Piano Europa e linee di manutenzione (peraltro ancora non si sa se si faranno all'Arsenale o a Marghera) potrebbero essere considerati marginali rispetto al grande obiettivo di alzare le dighe per difendere Venezia dall'acqua alta (in ipotesi, oltre i 140 centimetri) già da fine giugno. «Il problema è che tutti gli interventi sono collegati fra di loro, anche

questi lavori servono alla funzionalità complessiva del Mose», sottolineano le imprese.

Se non si predispongono l'area non si può cioè fare la manutenzione delle paratoie, se non vengono sistemati i bacini di carenaggio non possono essere alloggiati di Jack-up (le navi che servono per togliere le dighe), senza considerare la creazione di habitat e barene previste dalla commissione europea e giú affidate alle aziende. A far precipitare la reazione l'ultimo comitato consultivo che si è tenuto mercoledì scorso, in cui i commissari del Consorzio Venezia Nuova di ritorno dall'incontro con il commissario straordinario Elisabetta Spitz e il provveditore Silvia Zincone hanno ammesso l'assenza dei fondi. Eppure per il Mose pare sempre che i soldi ci siano, ma restano nei bilanci e faticano ad entrare in cassa, per una serie di problemi contabili dello Stato. L'ultimo episodio riguarda i 138 milioni che il Cvn ha «perso»: erano in contabilità speciale del Provveditorato ma non essendo stati spesi perché mancavano i cantieri, sono tornati a Roma. Sembra inoltre che ci siano anche quasi 400 milioni già stanziati dal Cipe frutto di economie sugli oneri finanziari dei mutui passati, ma

l'interrogativo rimane. «Appare del tutto evidente che alla luce degli impegni assunti in termini tecnici, progettuali, operativi e finanziari oltre che in termini di responsabilità nei confronti dei lavoratori — scrivono le imprese — l'assenza dei necessari finanziamenti e la mancata certezza degli effettivi termini di liquidazione delle attività eseguite si ripercuoterebbero in maniera negativa sulla prosecuzione dei lavori». Ma anche sulla sopravvivenza delle aziende stesse e sul mantenimento degli attuali livelli occupazionali (oggi un migliaio di posti di lavoro).

Tutto questo nonostante la presenza del commissario straordinario che avrebbe dovuto far accelerare i lavori e garantire i finanziamenti necessari per pagare le imprese. Ma in cassa non ci sono i soldi, non solo per pagare gli interventi futuri, ma nemmeno per saldare le opere già eseguite.

Francesco Bottazzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

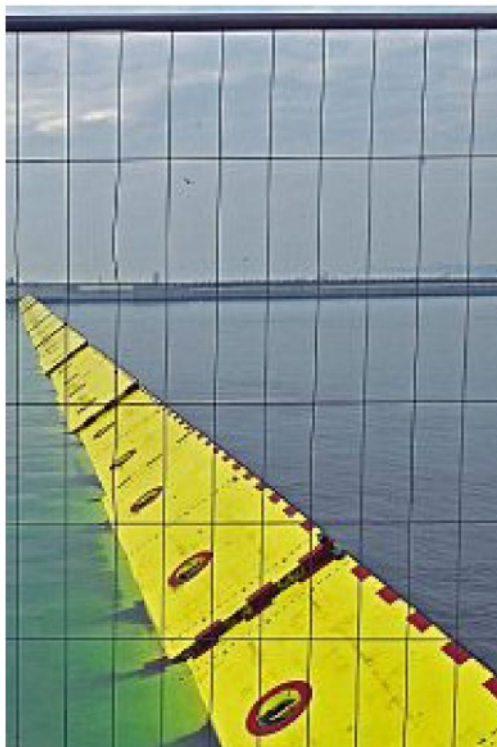


Dir. Resp.: Alessandro Russello

La vicenda

● Mancano i soldi per completare i lavori del Mose. Le aziende sono pronte a fermare le attività se non saranno trovati i fondi

● Sono stati firmati contratti per oltre trecento milioni di euro. Non sono stati pagati nemmeno i lavori già fatti



La promessa A giugno dighe alzate sopra i 140 centimetri

Progetto avveniristico Il piano di Hyperloop

Treno supersonico in un «tubo»
Da Verona a Trieste in mezz'ora

VENEZIA Oggi a Roma si presenta la società HyperloopTT Italia decisa a trasformare in realtà i treni supersonici a levitazione magnetica in 6 regioni italiane, Veneto incluso. L'idea, e i contatti con la Regione ci sarebbero già, sarebbe di collegare Verona a Trieste in mezz'ora.

a pagina 4

Hyperloop, col treno supersonico da Verona a Trieste in mezz'ora

Va a levitazione magnetica, tocca i 1.200 chilometri l'ora. Il Veneto tra le sei regioni coinvolte

VENEZIA Da Verona a Trieste in mezz'ora, il tempo di sfogliare una rivista e ritoccarsi il trucco, un viaggio a 1200 km all'ora. Se la trama sembra rimandare più alla fantascienza che alla realtà - sullo sfondo ci sono i bandi deserti per la Tav veneta - c'è chi crede a un orizzonte futuribile, anche fra i vertici regionali. E per «hyperloop», i cosiddetti «treni supersonici» (ma la definizione non è corretta, si tratta piuttosto di capsule che ricreano un ambiente spaziale e si muovono secondo il principio della levitazione magnetica), una delle prime fermate potrebbe essere proprio il Nordest.

Il condizionale è d'obbligo perché la partita è ambiziosa e prevede un coinvolgimento diretto di Enti locali e del livello statale. Eppure gli indizi si sommano da tempo ormai. Mettiamoli in fila. Palazzo Grazioli, a Roma, ospita oggi la presentazione di «Hyperloop Italia», società figlia della multinazionale americana che ha affidato a un eclettico italiano lo sviluppo di dodici progetti Hyperloop nel mondo. Si tratta di Gabriele «Bibop» Gresta, 49 anni, cresciuto fra Reggio Emilia e Arezzo ma californiano da una decina d'anni. Programmatore autodidatta a 13 anni, una precoce carriera agli albori dell'informatica, una seconda fra Radio DeeJay e la nascente Mtv e poi, ancora, il lancio del primo servizio internet di Tim con Alice. Segue l'esperienza di Digital Magics fino alla folgorazione per Dirk Ahlborn, ceo di Hyperloop (che ha affascinato, di recente, anche

Beppe Grillo e il M5s).

Ora la carovana di scienziati che ha edificato l'avveniristica struttura di Hyperloop sbarca metaforicamente in Italia a proporre, ci risulta dopo una serie di verifiche, il progetto a sei regioni italiane: Puglia, Basilicata, Sicilia, Lombardia, Veneto e Friuli Venezia Giulia. Cos'ha spiegato Gresta ai governatori? Un'impresa che rivoluzionerebbe non solo il trasporto passeggeri ma anche i convogli cargo. Che aspetto avrà l'hyperloop? La stazione sarà tonda. Disposte a raggiera decine di capsule. A distanza di pochi secondi l'una dall'altra e ciascuna con una destinazione diversa, le capsule sospinte da un motore a induzione come quelli della Tesla, per intenderci, saranno sparate in tubi «sotto vuoto» fino a 1.200 km all'ora sollevandosi dai binari grazie al principio della levitazione magnetica. È l'hyperloop immaginato dal visionario Elon Musk ma che HyperloopTT (una delle 4 aziende autorizzate al mondo) sta già realizzando a Dubai per l'Expo 2020. «Sì - conferma Gresta - i primi 5 km a Dubai sono praticamente pronti e c'è poi un tratto su Tolosa, in Francia (risulta che la linea francese che si sta già rivolgendo a fondi Ue come si dovrebbe fare in Italia collegherà Marsiglia a Parigi ndr). Sono particolarmente felice di seguire in prima persona come ceo anche il progetto in Italia, abbiamo la prima licenza al mondo con esclusiva di marchio e tecnologia in Italia. E i contatti con sei regioni, tre a nord e tre a

sud sono già in atto. La prima rotta su cui sta per partire lo studio di fattibilità sarà presentata il 20 febbraio». Secondo indiscrezioni si tratterebbe del collegamento fra il centro di Milano e Malpensa. E si vocifera che la seconda tratta, ben più corposa, potrebbe essere quella fra Verona e Trieste. Gresta si limita a dire: «Non è un segreto che abbia incontrato più volte Luca Zaia, i vertici di Trenord, Attilio Fontana e Massimiliano Fedriga ma di più per ora non dico». La fase è delicata ma il Nordest è evidentemente una tratta cruciale: «Stiamo discutendo con i cinesi della silk road ma in generale - ragiona Gresta - la direttrice verso l'est è chiaramente interessante». Si dice che l'idea sia di completare in simultaneo entro l'anno i sei studi di fattibilità su tutte le tratte da parte di HyperloopTT Italia per poi costituire una società pubblico-privato in cui pare potrebbe inserirsi fin da subito Cdp, Cassa depositi e prestiti. Hyperloop a Nordest dovrebbe correre accanto alla A4 secondo le indiscrezioni. Resta da capire se e come saranno coinvolti i gestori autostradali. «Certo è che Verona - Venezia - Trieste è un percorso perfetto per Hyperloop, due righe dritte» conclude Gresta.

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Alessandro Russello

Chi è



● Gabriele «Bibop» Gresta è il Ceo di HyperloopTT Italia, società che discende dalla

multinazionale già impegnata in altri 12 progetti mondiali fra cui l'hyperloop di Dubai pronto per l'Expo 2020

● Bibop Gresta, classe 1971, cresciuto fra Reggio Emilia e Arezzo, ora vive in California

Treni supersonici a Nordest





Sotto vuoto

Capsule sotto vuoto come missili «sparate» a 1.200 km all'ora all'interno di tubi sottovuoto

Il rilancio della montagna Gli industriali a Belluno studiano le ricadute dei grandi eventi e premono sulla politica

Giochi, commissario alle opere

Strade in ritardo, Zaia e Malagò vogliono il «modello Expo». No di Cortina all'aeroporto

BELLUNO Le varianti ai centri abitati in ritardo di due anni. L'aeroporto che non si fa. La Tav ferma a Brescia. Il collo di bottiglia di Longarone. L'assemblea degli industriali di Belluno s'è presto tramutata in un grido di dolore per l'irrisolto gap infrastrutturale che affligge le Terre Alte da sempre ed ancor più preoccupa in vista delle Olimpiadi. «Ci vuole un commissario straordinario con pieni poteri» ha detto Zaia, con l'appoggio di Malagò. Il modello è l'Expo di Milano. a pagina 2 **Bonet**

Giochi, ipotesi commissario per spingere le infrastrutture «Seguiamo il modello Expo»

Strade in ritardo per i mondiali, allo studio un piano per il 2026 Ok di Malagò a Zaia. No di Cortina all'aeroporto a Fiammes

BELLUNO Un commissario straordinario per le Olimpiadi di Milano-Cortina 2026. Come fu Giuseppe Sala per l'Expo di Milano nel 2015 ed è tuttora Luigivalerio Sant'Andrea per i Mondiali di sci del 2021. A proporlo è stato il governatore Luca Zaia e il presidente del Coni Giovanni Malagò, presente al suo fianco sul palco dell'assemblea degli industriali di Belluno, ha appoggiato l'idea: «Si può fare, anche se bisognerà convincere i tanti timorosi che i commissari servano soltanto ad aggirare le opere. Dobbiamo far capire loro che non si tratta di fare i furbi ma di andare più in fretta».

L'ipotesi è scaturita al termine di un dibattito sui Giochi, protagonisti, oltre a Zaia e Malagò, il sindaco di Cortina Giampietro Ghedina, il presidente della Fondazione dei Mondiali di sci 2021 Alessandro Benetton (che ha cortesemente declinato qualunque domanda sulla *querelle* Autostrade, spiegando che «da molti anni» non rilascia dichiarazioni sulle vicende di famiglia «e così continuerò a fare») e il sottosegretario allo Sport della Regione Lombardia Antonio Rossi. Sebastiano Barisoni di *Radio24*, che moderava il confronto, ha incalzato Ghedina e Zaia chiedendo loro conto - davanti ad una platea evidentemente interessata all'argomento, al centro pure della relazione della presidente Lorraine Berton - quando e come il Bellunese recupererà il suo grave gap infrastrutturale, dai collegamenti con l'aeroporto di Venezia al collo di bottiglia di Longarone (Berton ha insistito sul vitale «sbocco a Nord» senza il quale «il declino sarà inevitabile, anche sotto la stella olimpica»). Ghedina ha

spiegato che, proprio grazie alla nomina del commissario Sant'Andrea, il cronoprogramma degli impianti sportivi per i Mondiali del 2021 è rispettato ed un primo test verrà effettuato in occasione della finale di Coppa del Mondo di marzo; non ha potuto che ammettere, invece, i gravi ritardi sul fronte delle infrastrutture stradali: «Senza dubbio siamo in ritardo, per responsabilità imputabili ad Anas che ha trascinato in lungo i progetti. Le varianti di Tai, Valle, San Vito e Cortina non saranno pronte prima del 2022-2023». È stallo anche sull'aeroporto, che di certo non si farà a Fiammes come avrebbe voluto Bruno Zago, l'industriale della carta già a capo dell'aeroporto di Asiago: «Siamo assolutamente contrari - ha detto Ghedina - per via del sorvolo dell'abitato e per il rispetto dell'ambiente circostante, visto che si tratta di un contesto molto delicato. Se proprio si deve fare la pista, meglio farla in Val Pusteria, a Dobbiaco. Per Cortina potremmo semmai pensare ad un eliporto, ma a sud del paese così da non disturbare l'abitato». Anche Benetton ha respinto l'idea («Mi spaventa, non scimmiettiamo altre realtà mettendo a rischio



ciò che dà valore al nostro territorio») e sottolineato come qualunque decisione «vada prima concertata con le comunità locali, nell'ottica della sostenibilità».

Barisoni ha quindi picchiato sulla questione Tav, com'è noto ferma a Brescia, e qui Zaia dapprima si è difeso («L'alta velocità è nel piano delle infrastrutture dei Giochi») poi è passato al contrattacco, stizzito dalla retorica sulla politica incapace e arruffona che tanto piace alle assisi confindustriali: «La variante di Longarone per noi è una priorità, ma secondo voi qui c'è qualcuno che non vuole fare le strade? Finiamola con le assemblee che pretendono di dettare i tempi alla pubblica amministrazione. Ma lo sapete con quante leggi e quanta burocrazia ci dobbiamo confrontare? Lo sapete che spesso la burocrazia è generata dall'odio sociale, dai partiti convinti che dovunque ci sia una carriola di malta ci sia malaffare? Lo sapete che ci trascinano davanti al Tar per un nonnulla, che nascono comitati con-

tro i Giochi, la Pedemontana, l'Unesco? Per le Olimpiadi ci vuole un commissario straordinario, con pieni poteri». In sala c'era pure l'amministratore delegato della Fondazione dei Giochi, Vincenzo Novari, e difatti Malagò ha subito chiarito: «Non parliamo della Fondazione, di cui Novari è Ad e io sono presidente, che gestisce i 950 milioni del Cio per gli eventi sportivi. Il commissario verrebbe messo a capo dell'agenzia governativa che si occupa degli impianti e che, come la Fondazione, sottostà al Consiglio olimpico in cui siedono il Cio e le istituzioni».

Si vedrà se la proposta lanciata dal palco di Belluno convincerà il governo, chiamato innanzitutto a licenziare l'attesa legge olimpica: «La approveremo nei prossimi giorni» ha assicurato il ministro - bellunese - ai Rapporti con il parlamento Federico D'Inca, ieri assente perché trattenuto a Roma da impegni nelle Camere.

Marco Bonet

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lo schema

● L'organizzazione dei Giochi è affidata a tre enti. Il primo, e più importante, è il consiglio olimpico, dove siedono il Cio e le istituzioni italiane

● Da questo, discendono la fondazione, che si occupa della parte sportiva dell'evento

● E l'agenzia governativa, chiamata invece a realizzare le infrastrutture



Sul palco
 In piedi, Barisoni.
 Da sinistra: Ghedna, Benetton, Malagò, Zaia e Rossi

Atlantia rimbalza in Piazza Affari ora si punta al tavolo con il premier

► Sempre più lontana la revoca della concessione ad Aspi ► Il Mit chiede una riduzione dei pedaggi del 5% e il titolo della holding mette a segno un guadagno del 6% Benetton pronti ad aprire il capitale ad altri soci

AL MOMENTO NON CI SONO ANCORA STATI CONTATTI UFFICIALI MA LA DISPONIBILITÀ AL DIALOGO È AMPIA SHERPA AL LAVORO

IL CASO

ROMA La decisione del presidente del Consiglio Giuseppe Conte dovrebbe arrivare nei prossimi giorni. Il dossier del Mit su Autostrade è infatti pronto, così come i rilievi del Tesoro e quelli dell'Avvocatura dello Stato. Ma i nuovi equilibri nella maggioranza, con la debacle dei Cinquestelle dopo il voto in Emilia Romagna, hanno di fatto allontanato o quanto meno sfumato la minaccia di una revoca della concessione ad Autostrade per l'Italia. Uno scenario, anticipato ieri dal *Messaggero*, su cui scommette la Borsa, dove il titolo della holding Atlantia, che controlla Aspi, è arrivato a guadagnare oltre il 6%, recuperando oltre un miliardo di capitalizzazione. I mercati puntano sull'ala moderata dell'esecutivo, il Pd, che non è mai stato favorevole ad uno strappo.

IL PERCORSO

Il governo non ha comunque nessuna intenzione di fare scon-

ti. E Conte continua a ripeterlo in tutte le sedi, anche per coprirsi dai grillini che, seppur sconfitti e ridimensionati dalla tornata elettorale, non hanno allentato la pressione. Ma, al di là dei tatticismi, sembra evidente che l'avvio di un tavolo con Atlantia sia una delle opzioni più probabili. Se non altro per andare a vedere i margini di manovra e verificare sul campo le aperture della società di queste ultime settimane. Sul piatto del negoziato non c'è infatti solo la rimodulazione dei pedaggi - che il Mit vuole ridurre del 5% - e gli ulteriori investimenti in manutenzione e controlli. Ma anche la possibile apertura del capitale di Aspi e Atlantia a nuovi soci, pubblici e privati. Con Cdp che sembra molto interessata all'operazione.

Proprio il mantenimento della concessione sarebbe la condizione per aprire una nuova stagione. Con la possibilità di cedere fino al 49,9% anche delle controllate Telepass e ADR. Un confronto complesso, su più aspetti, che per ora non è partito ufficialmente, mentre quello tecnico continua e non si è mai fermato. Proprio ieri Aspi ha presentato al Ministero dei trasporti un piano d'emergenza per il viadotto Cerrano sulla A14.

I TEMPI

La questione va comunque sciol-

ta in tempi rapidi. Il decreto Mil-leproroghe, che contiene la norma che riduce l'indennizzo in caso di revoca (da 23 a 7 miliardi) e prevede il passaggio temporaneo della concessione ad Anas, va infatti convertito a fine febbraio. Un provvedimento che Atlantia contesta duramente e contro il quale, se non vi saranno modifiche, è pronta ad usare l'arma della risoluzione di diritto della concessione, proprio in base all'articolo 9bis della Convenzione unica. Dal Mit trapela che la chiave di volta resta la riduzione dei pedaggi strutturale, una rimodulazione soft, sostenibile sotto il profilo finanziario ma evidente. Una sorta di risarcimento dopo il crollo del Ponte Morandi. Tra le ipotesi alternative alla revoca, la meno probabile resta invece la maxi multa, mentre rimane in campo la revoca della sola tratta ligure. Gli shera sono al lavoro, ma la partita è tutta politica, con Conte che farà da ago della bilancia. Il vice ministro M5s delle infrastrutture Cancellieri insiste per la revoca anche se spiega che «può anche non accadere». Matteo Renzi ribadisce la sua contrarietà, definendo una «sonora follia» andare allo scontro.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La zona del casello autostradale di Genova Est

Cortina, sos infrastrutture. Zaia: serve un commissario

«Io rimango convinto che per realizzare le opere serva un commissario con pieni poteri, ma in Italia abbiamo un partito che pensa che dietro una carriola di malta ci debba essere un ladro. Si faccia qualcosa altrimenti questo Paese ha perso». Il governatore Zaia, affronta il problema senza giri di parole nel corso della tavola rotonda organizzata dagli industriali ieri a Belluno. Il tema è la carenza di infrastrutture in vista soprattutto di Mondiali e Olimpiadi. «Le infrastrutture sono la vera sfida. Il problema sono i tempi e le risorse» ha aggiunto Vincenzo Boccia, leader nazionale degli industriali.

Zambenedetti a pagina 14

«Strade, ora serve un commissario»

► L'appello di Zaia in vista di Mondiali e Olimpiadi a Cortina: «Troppi sospetti e contrari, occorre qualcuno con pieni poteri» ► Confindustria Belluno: «Senza collegamenti adeguati, declino inevitabile pure con i Giochi». Boccia: «Le opere creano lavoro»

BENETTON: «LA BELLA ADDORMENTATA SI SENTIVA SCONFITTA, POI INVECE HA VISTO CHE TUTTO SI STAVA METTENDO IN MOTO»

IL DIBATTITO

BELLUNO «Qualcuno cita De Gasperi e Mattei ma se loro fossero vissuti ai giorni nostri avrebbero problemi con la giustizia. Noi amministratori siamo chiamati ad applicare le leggi e non abbiamo alternativa a farlo in modo ferreo. Io rimango convinto che per realizzare le opere serva un commissario con pieni poteri ma in Italia abbiamo un partito che pensa che dietro una carriola di malta ci debba essere un ladro. Si faccia qualcosa altrimenti questo Paese ha perso». Il presidente della Regione Luca Zaia taglia corto, anzi cortissimo. Affronta il problema senza giri di parole e punta il dito contro il nemico, neppure troppo invisibile. L'affondo arriva nel corso della tavola rotonda organizzata dagli industriali, ieri pomeriggio, a Belluno. Il tema, la carenza di infrastrutture. Una lacuna che blocca il traffico, ogni domenica, a Longarone. Con code mondiali o addirittura olimpiche. Due sfide che Cortina e il Veneto sono chiamati a ospitare nei prossimi sei anni, indossando il vestito migliore. «Cortina era una Bella Addormentata. Il territorio non ci credeva - ha spiegato Alessandro Benetton, numero uno di Fondazione 2021 - si sentiva già sconfitto. Ma quando la commissione è arrivata qui ha capito che tutto si stava mettendo in moto e ci poteva essere un importante rotondamento dell'energia».

IL PUNTO DI VISTA

Lorraine Berton, padrona di casa, numero uno di Confindustria Belluno Dolomiti, lo scandisce a chiare lettere durante la sua relazione: «C'è un futuro da pensare e costruire insieme, avendo presente il tema della sostenibilità. È un'idea strategica che condividiamo, ma con una premessa ben chiara: le nostre bellissime montagne non possono e non devono più essere "luoghi che non contano", dove la nostalgia prevale sulla speranza e il rancore sulla fiducia. In un mondo che corre non possiamo più viaggiare e spostarci come nell'Ottocento. Serve una programmazione seria: dalla sistemazione della viabilità ordinaria, manutenzione del territorio, banda larga e il vitale sbocco a Nord. Senza collegamenti adeguati, il declino sarà inevitabile, anche sotto la stella dei Giochi Olimpici». Insomma il sogno, al risveglio, potrebbe assomigliare a un incubo se non si corre subito ai ripari. «Le infrastrutture sono la vera sfida. Perché creano opportunità, collegamenti e lavoro», ha aggiunto Vincenzo Boccia leader nazionale degli industriali.

I COMITATI

«Se alzo la cornetta per dire a qualcuno di sbrigarsi - ha spiegato Zaia - diventa traffico di influenze. La variante di Longarone per noi è prioritaria. Non pensiamo al consenso per le opere perché se ci avessimo pensato probabilmente qualcuna non la avremmo neanche presentata. Oggi ci troviamo a combattere contro un mare di comitati. Manca solo che nasca il comitato contro il vicino di casa che annaffia il giardino. Qualcuno deve fare qualcosa per la crescita di questo Paese altrimenti questo Paese non cresce più. Si scelga un magi-

strato, qualcuno di indubbia moralità, ma si faccia qualcosa, altrimenti questo Paese ha perso».

LA VISIONE

Del resto Zaia ha spiegato come è nata l'idea delle Olimpiadi a Cortina. Una domanda arrivata al Cio 24 ore prima della scadenza. «Ho detto agli uffici di studiare. Dal territorio non c'è stata alcuna spinta. Al sindaco di Cortina ne ho parlato quando è stato il momento di farlo». Poi Cortina ha mostrato tutto il suo potenziale e mettendosi a disposizione. Un'Olimpiade partita dalle stanze di palazzo Balbi, lontano dai riflettori, e sfociata nell'esultanza di Losanna quando il tandem Milano Cortina è stato elevato a sede olimpica. «Quando poco prima di mezzanotte mi è arrivato il messaggio di Zaia non ci credevo - ha spiegato Giovanni Malagò, presidente del Coni - ho subito chiesto se si potesse avanzare una candidatura con due nomi». Nel corso della tavola rotonda si è parlato anche di aeroporto. «Per noi le Olimpiadi sono irrinunciabili ma siamo contrari a un aeroporto a Fiammes - ha spiegato il sindaco Gianpietro Ghedina - renderebbe necessario il sorvolo sulla città. Valutiamo piuttosto l'ipotesi di un accordo con la Pusteria». Zaia ha scosso la testa e non ha replicato.

Andrea Zambenedetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL CONFRONTO Da sinistra Alessandro Benetton, Giovanni Malagò e Luca Zaia (GAETANO CABERLOTTO / QUICK SERVICE)

Antimafia, riabilitata dal Tar la ditta che restaura le scuole

**ANNULLATA
DAI GIUDICI
L'INTERDITTIVA
DELLA PREFETTURA
ALLA SOCIETÀ
PAMPALONE SRL
LAVORI PUBBLICI**

MESTRE Annullata l'interdittiva antimafia applicata dalla Prefettura di Trapani all'impresa Pampalone srl. Lo ha deciso il Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia, accogliendo il ricorso presentato dai legali dell'azienda di costruzioni con sede ad Alcamo, alla quale la Città Metropolitana di Venezia ha affidato le opere di manutenzione straordinaria nelle scuole superiori della zona di Mestre.

Nel novembre del 2018 la società era stata "stoppata" a seguito del provvedimento emesso dalla Prefettura per «pericolo di condizionamento e infiltrazioni da parte della criminalità organizzata»; successivamente, nel giugno dello scorso anno, la Città metropolitana le riaffidò l'incarico in quanto l'azienda risultò essere in regola, come conferma ora la decisione dei giudici amministrativi.

Nel 2018 la Prefettura di Trapani intervenne, negando alla ditta l'iscrizione alla cosiddetta "white list", in quanto emerse che la persona a cui era stato affidato l'incarico di direttore tecnico risultava avere una pendenza giudiziaria. Nel corso della causa di fronte al Tar, la Pampalone ha dimostrato, però, di aver attivato quel contratto di collaborazione dopo aver fatto una verifica del casellario (che risultava senza pendenze) e di aver interrotto immediatamente il rapporto di lavoro non appena ricevuta la comunicazione della Prefettura. Per i giudici, insomma, era in buona fede.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Da Roma arriva il via libera alla cittadella della giustizia

Il ministro Bonafede conferma il progetto: la procura in largo Ospedale vecchio

Progettazione affidata a Serteco Servizi Coordinati srl e Marpillero & associati | **I lavori saranno divisi in due lotti per una spesa complessiva di quasi 11 milioni di euro**

C'è anche Udine nell'elenco dei primi 15 poli della giustizia che saranno realizzati in Italia. A confermarlo è stato il Guardasigilli Alfonso Bonafede, nella sua relazione al Parlamento.

Per progetti di investimento di medio e lungo periodo, il ministero della Giustizia ha promosso la realizzazione, in alcune città, delle cosiddette "cittadelle giudiziarie", «attraverso la rifunzionalizzazione di immobili demaniali dismessi o in cattivo stato di manutenzione. In alcuni casi – ha detto il ministro – come per la città di Lecce, il polo interesserà beni immobili sequestrati alla criminalità organizzata che verranno, quindi, asserviti all'esercizio delle funzioni giudiziarie». Proseguono, dunque, ha aggiunto, «i progetti relativi alle cittadelle giudiziarie di Roma, Bari, Perugia, Lecce, Vercelli, Trani, Messina, Catania, Milano, Velletri, Venezia, Bologna, Catanzaro, Sassari e Udine», mentre sono «prossimi alla sottoscrizione dei protocolli sono anche Taranto e Foggia».

Per quanto riguarda il capoluogo friulano, lo scorso luglio ad aggiudicarsi la pro-

gettazione definitiva è stato il gruppo costituito dalla società capogruppo Serteco Servizi Coordinati srl di Udine e dallo studio di architettura Marpillero & associati. «Contiamo di andare a gara in breve tempo», ha sottolineato il vicesindaco e assessore ai Lavori pubblici, Loris Michelini.

A ospitare magistrati e pubblici ministeri sarà l'ex Stringher di largo Ospedale vecchio che sarà completamente restaurato con un intervento diviso in due lotti per una spesa complessiva di quasi 11 milioni di euro. Nell'immobile di oltre 7.200 metri quadri situato tra via Crispi e largo Ospedale vecchio troveranno spazio gli uffici della Procura (area giudiziaria, amministrativa – civile e penale per un totale di circa 80 dipendenti tra personale amministrativo, una cinquantina, magistrati, assistenti e onorari), del giudice di sorveglianza e delle Forze dell'ordine che operano per la Procura per un totale di 120 stanze e circa 190 postazioni di lavoro.

Il quadro economico per la realizzazione dell'intero intervento stima una spesa

complessiva di quasi 11 milioni di euro, da suddividere in due fasi realizzative distinte.

Nel primo lotto di lavori è prevista la sistemazione dell'ala dell'immobile attualmente dismessa su via Crispi per un importo complessivo di 4 milioni e 650 mila euro mentre per il secondo lotto l'importo stimato è di 6,3 milioni (ancora da reperire) e consentirà l'adeguamento della parte su largo Ospedale vecchio e dell'ex palestra, attualmente sede del liceo coreutico Uccellis.

L'operazione consentirà al Ministero, che si farà carico dei costi di gestione, di risparmiare 225 mila euro di affitto. La ricerca di una nuova sede per la Procura è iniziata non appena i proprietari dell'immobile di via Lovaria dove si trovano attualmente gli uffici, hanno comunicato di non voler rinnovare il contratto di affitto. Per quanto riguarda il primo lotto, la spesa complessiva ammonta a 4,6 milioni di euro, di cui 2,5 messi a disposizione dalla Regione, 1 milione dal Ministero e un altro milione e 100 mila euro dal Comune.–

C. RI.





L'area dove sorgerà la cittadella

Il progetto della cittadella della giustizia che sorgerà di fronte al Tribunale, in largo Ospedale vecchio

JESOLO

Il complesso Nember Sea Houses ha vinto un premio sulla sostenibilità

Il complesso Nember Sea Houses si è aggiudicato il Trofeo Gyproc Italia 2019, promosso dalla divisione Gypsum di Saint-Gobain, leader mondiale dell'edilizia sostenibile. Con il voto degli utenti e il giudizio di esperti, sono stati decretati i vincitori delle 5 categorie in gara: Edilizia Residenziale, Edilizia Non Residenziale, Innovazione e Sostenibilità, Controsoffitti, Lastre. Una competizione che si svolge ogni due anni e riguarda i migliori progetti realizzati con i sistemi e le soluzioni Saint-Gobain Gyproc. A vincere nella categoria Edilizia Residenziale è stato il complesso di piazza Nember al lido ovest, nato sulle ceneri del vecchio Hotel Garden, al lido. Un edificio a torre che si trova vicino al campo di golf, al parco acquatico "Caribe Bay" e al nuovo porto turistico di Jesolo. Progettato dall'architetto Marco Bottosso-Studio Bplan di San Donà, si affaccia direttamente sul mare, a soli 50 metri dalla spiaggia.



UN'AZIENDA DI ANNONE

Appalto da 5 milioni per ristrutturare l'hotel ex Cortina Tre Croci

ANNONE VENETO. Una commessa da 5 milioni di euro è stata vinta dalla SBP Termeidraulica, azienda di Montegrotto Terme controllata da qualche anno dal gruppo SBP Tecnologia Impiantistica con sede principale in via Cedrugno nella zona industriale di Annone Veneto, attiva dal 2001. Compito dell'azienda annonese sarà quello di ristrutturare e ampliare l'Hotel "Ex Cortina Tre croci" a Passo Tre Croci, frazione di Cortina d'Ampezzo.

Il bando era stato lanciato dalla famosa catena alberghiera B&B Hotel Spa, che potrà contare sulla collaborazione di SBP anche per la ristrutturazione di altri tre alberghi in Italia nel prossimo futuro. I lavori all'Ex Cortina Tre Croci dovrebbero cominciare a giorni, per essere consegnati nel mese di ottobre prossimo, a poche settimane dall'apertura della stagione turistica 2020-2021, quella che porterà ai Mondiali di sci alpino, in programma dall'8 al 21 febbraio 2021, senza dimenticare le Olimpiadi di Cortina Milano del 2026. La struttura ampezzana da ammodernare fu

fondata nel 1893 e ampliata nel 1911 e nel 1953, ed è chiusa ormai dal 2002. L'intervento della SBP sarà suddiviso tra lavori strutturali agli impianti meccanici e idrosanitari, e per la parte meccanica provvederà a fornire l'impianto di riscaldamento e a concepire il sistema antincendio. Gestirà anche il settore dell'illuminazione. Il nuovo albergo avrà 112 stanze divise in 6 piani, molti confort e sarà dotato di 3 Stelle, sullo schema di massima della catena B&B Hotel, presente con le sue moderne strutture ricettive nelle maggiori città. La SBP negli ultimi tempi ha acquisito diversi appalti. Ha riquilificato per il comune di Vicenza le vecchie serre del Parco Querini, ha eseguito interventi all'ATG Italy spa di Bologna, ha dotato di nuovi uffici direzionali la Contarina Spa di Spresiano, ha adeguato alle normative vigenti gli edifici dell'Università di Padova. Il fatturato annuo raggiunge quasi i 10 milioni di euro e il gruppo coinvolge in varie mansioni 80 persone, tra collaboratori diretti e indiretti. —

Rosario Padovano



L'albergo ex Cortina Tre Croci in ristrutturazione

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Appalto da 5 milioni per ristrutturare l'Hotel ex Cortina Tre Croci

Km ZERO
NUOVO VIVARO CARGO ENJOY
€ 15.820
7 UNITÀ DISPONIBILI
UNICAR

Niente revoca ad Atlantia e il titolo vola

In Borsa +6,3%. L'idea dell'esecutivo per Autostrade: maximulta, sconti sui pedaggi e stop alla concessione solo in Liguria

Paolo Baroni

ROMA. Sfuma la revoca della concessione ad Autostrade per l'Italia? Mentre governo e gruppo Benetton si mandano messaggi più o meno velati la Borsa sembra credere a questa possibilità. Ieri il titolo Aspi, spinto dall'esito delle regionali e dall'evidente rafforzamento del Pd a scapito dell'M5s, ha fatto faville arrivando a guadagnare il 6,3% (a 22,33 euro), recuperando così in un solo giorno ben 1,1 miliardi di euro di capitalizzazione.

Il governo sta raccogliendo gli ultimi pareri, e come ha spiegato lunedì sera Conte in tv, «siamo lì lì» per decidere. Il premier - che ancora non si sbilancia, come non si sbilancia il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli - vuole però avere ogni possibile pezza di appoggio per evitare di infilarsi in quella che rischia di trasformarsi in una disputa legale infinita. E così, in attesa delle ultime carte, si ragiona di revoca totale della concessione chiesta a gran vice dai 5 Stelle, a fronte della «gravi inadempienze» riscontrate dai tecnici del Mit, anche solo come mossa per esercitare ulteriore pressione sui Benetton. Si studia la revoca parziale limitata alle tratte liguri, e si valutano ipotesi di nullità contrattuale e rescissione. In aggiunta a questo sul tavolo c'è la richiesta di tagliare del 5% le tariffe, operazione che sino alla fine della convenzione ridurrebbe gli incassi di Autostrade di 3-4 miliardi di euro, l'idea di comminare ad Aspi una maximulta e quella di prevedere ulteriori indennizzi a favore di Genova per il crollo del ponte Morandi che nell'agosto del 2018 fece 43 morti.

Ad Autostrade si aspettano ancora «una certa conflittualità», ma col cambio dei rapporti di forza all'interno dell'esecutivo, sperano in un confronto «meno ideologico» rispetto ai mesi passati. Anche per questo si guarda con interesse alle posizioni espresse dal mini-

stro dell'Economia Roberto Gualtieri che adesso stanno riprendendo quota all'interno del Pd. Il responsabile del Mef, non da oggi, è infatti preoccupato dalle ricadute di una eventuale battaglia legale e per questo è contrario ad una revoca secca. A preoccuparlo sono in particolare teme le ricadute degli indennizzi sul bilancio dello Stato posto che anche i 7 miliardi previsti dal decreto Milleproroghe, contro i 23 rivendicati dai Benetton, rappresenterebbero un serio problema per il bilancio dello Stato.

Fonti vicine al gruppo veneto ieri hanno lanciato nuovi messaggi concilianti all'indirizzo del governo rinnovando la proposta di aprire il capitale di Aspi a nuovi soci (circolava il nome di F2i, il fondo infrastrutturale partecipato da Cdp) che consentano di sviluppare il business della società sul fronte degli investimenti e dell'occupazione. Atlantia dall'attuale 88% potrebbe scendere sino al 50%, «ovviamente» a patto che Aspi possa mantenere le concessioni senza le quali la società non avrebbe alcun valore.

Parlando a Radio24 anche il viceministro alle Infrastrutture Giancarlo Cancellieri ieri è sembrato aprire alla possibilità di evitare la revoca per le concessioni («io sono per il no, però può sempre accadere»), salvo poi correggere le interpretazioni date alle sue parole e ribadire «a scanso di equivoci» che «il M5S vuole e chiede la revoca delle concessioni ai Benetton». Di contro Matteo Renzi continua a parlare di «follia» sostenendo «che la revoca giuridicamente non sta né in cielo né in terra». E non a caso Italia Viva ha presentato un emendamento al Milleproroghe per cancellare l'articolo che modifica le regole sulle concessioni (tagliando le penali e schierando l'Anas). Su questa proposta non è escluso che possano convergere anche Lega e Forza Italia: lo si capirà lunedì quando in commissione inizieranno le votazioni. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il cantiere per la ricostruzione del ponte Morandi

Cemento mangia smog Italcementi studia per abbassare i prezzi

INNOVAZIONE

Oggi ha un costo superiore del 20-30% rispetto a quello tradizionale

Enrico Netti

Una maratona per rendere più conveniente il cemento mangia smog. È una materia prima con un costo superiore del 20-30% rispetto a quello del tradizionale materiale di costruzione. Un significativo gap da ridurre e in questa direzione si concentrano gli sforzi di Italcementi che ha ideato il principio Tx Active. «Il team di ricerca e sviluppo è impegnato per rendere il Tx sempre più efficace riducendo la quantità di principio attivo da impiegare - premette Enrico Borgarello, direttore innovazione di prodotto di Italcementi, storica società di Bergamo che dal luglio 2016 fa parte del HeidelbergCement Group -. Stiamo facendo miglioramenti significativi che anno dopo anno riducono del 20-30% il costo del cemento fotocatalitico. Il nostro obiettivo è di arrivare a un delta di prezzo intorno al 5% rispetto al cemento ordinario. Saranno necessari forse 5 o 10 anni per raggiungere questo livello ma il nostro obiettivo è rendere il cemento Tx Active sempre più accessibile puntando a una edilizia sempre più green e sostenibile». Il cemento fotocatalitico è coperto da una ventina di brevetti mentre la produzione avviene presso la cementeria di Rezzato-Mazzano, nei dintorni di Brescia, e distribuito in tutto il mondo.

Inoltre il Tx Active è una materia prima con tutte le carte in regola per piacere a Greta Thunberg per una sua qualità intrinseca: la capacità di "mangiare" lo smog. In altre

parole il cemento arricchito con il principio Tx Active è un ottimo alleato per combattere gli agenti inquinanti nell'area. «I manufatti realizzati con il cemento Tx Active con la luce solare trasformano e abbattano le particelle di NOx (ossidi di azoto ndr) che diventano nitrato, un sale innocuo che cade al suolo» continua Borgarello.

L'efficacia del cemento mangia smog sugli inquinanti resta inalterata fino a quando il materiale non si degrada e "in opera" il Tx Active ha la stessa durata del comune cemento. «Ad oggi abbiamo steso tre milioni di metri quadri in tutti i continenti inclusi gli ambienti salini - continua il direttore innovazione di Italcementi che aggiunge -. Se ricoprissimo il 15% delle superfici degli immobili di Milano si potrebbe arrivare a ridurre anche del 50% il NOx emesso dalle vetture a benzina e gasolio e dagli impianti di riscaldamento a gasolio, pellet e legna che quando bruciano formano gli ossidi di azoto». Secondo il colosso di Bergamo una superficie di 10mila metri quadri realizzata con Tx Active ha la stessa capacità di depurare l'aria di mille alberi.

Un vantaggio competitivo per chi vuole impiegare questo cemento che strizza l'occhio all'ambiente. «Gli architetti apprezzano inoltre le qualità intrinseche perché le superfici e i materiali rimangono molto più puliti rispetto al cemento tradizionale - aggiunge Borgarello -. Restano bianche e più brillanti e nel tempo mantengono la tonalità. In più impiego del Tx Active contribuisce ad ottenere la certificazione Leed (il sistema internazionale che premia l'efficienza energetica e l'impronta ecologica degli edifici ndr) in altre parole diventa partner dell'ambiente».

enrico.netti@ilsole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Terremoto, odissea ricostruzione

••• Pratiche per la ristrutturazione che ripartono da zero a causa del mancato rinnovo dei contratti ai funzionari dell'ufficio regionale per la ricostruzione. È la paradossale vicenda di un cittadino di Tolentino, nel maceratese. Mentre anche i dirigenti locali denunciano: «Lavoriamo con organici pari al 50% del personale previsto dalla legge, di questo passo solo per presentare gli incartamenti ci vorranno dieci anni».

Solimene a pagina 30

L'ODISSEA DOPO IL SISMA DEL 2016

La vicenda di un abitante di Tolentino. E la denuncia del dirigente: «Organico sottodimensionato, così ci vorranno anni»

Il gioco dell'oca della ricostruzione

Il paradosso dei permessi per i lavori: non rinnovato il contratto agli addetti alle pratiche. E tutto parte da capo

Spuri, responsabile dell'Urr

«È dall'inizio che ormai si lavora con un personale pari a solo il 50% dell'organico che la legge prevede»

La polemica

Cittadini infuriati con il ministro De Micheli, che aveva detto «non vogliono ricostruire perché preferiscono vivere sulla costa»

CARLANTONIO SOLIMENE
c.solimene@iltempo.it

••• Incertezza normativa, lungaggini burocratiche, organici ridotti all'osso. Ricostruire, nelle zone colpite dai terremoti che devastarono il centro Italia tra 2016 e 2017, è un'odissea. È la vicenda di Onelio Cingolani, che abitava nel centro storico di Tolentino, in provincia di Macerata, è la dimostrazione di come in Italia si renda complicato anche quello che non dovrebbe esserlo.

Cingolani è un dottore agronomo, la sua famiglia possiede due abitazioni a Tolentino, compresa quella in cui vive. Entrambe sono dichiarate inagibili dopo la scossa del 30 ottobre. Sempre a ottobre, ma nel 2019, conclude l'iter amministrativo per ottenere il permesso per avviare i lavori. In primis era passato per la conformità urbanistica. Poi era arrivato il secondo step: l'istruttoria dell'ufficio tecnico. Infine la pratica arriva all'Ufficio speciale per la ricostruzione. E, per ottenere i fondi per la ricostruzione, le viene assegnata una corsia preferen-

ziale, perché la casa di Cingolani è adiacente a un'altra abitazione che ha già ottenuto i permessi ma non può essere ristrutturata se prima, appunto, non viene sistemata l'abitazione dell'agronomo.

È qui che cominciano le difficoltà. Perché il funzionario incaricato di seguire il progetto, dopo aver studiato tutto l'iter, a un certo punto si ferma, perché in attesa che gli sia rinnovato il contratto. Si spera si tratti solo di una piccola attesa, e invece no. Ieri Cingolani scopre che il rapporto di lavoro di quel funzionario non è stato rinnovato. La sua pratica passerà a qualcun altro, che dovrà studiare il dossier da capo. Nel frattempo, i permessi per la ricostruzione dell'appartamento adiacente stanno per scadere. Accadrà a febbraio, a meno di una proroga.

Un caso isolato? Non si direbbe, stando alle parole di Cesare Spuri, direttore dell'Ufficio regionale per la ricostruzione nominato dalla Giunta marchigiana nel 2017: «Se non si aumentano i numeri dei professionisti - ha detto giorni fa alla Rai - noi

continueremo ad avere 60 progetti a settimana, che vuol dire 3.000 progetti l'anno e quindi 10 anni solo per la presentazione dei progetti». E ancora: «È dall'inizio che lavoriamo con il 50% del personale che la legge prevede». Senza contare i problemi per l'economia locale: «Le imprese vengono pagate con 6/7/8 mesi di ritardo dalla fine dei lavori» ha detto ancora Spuri, «chi volete sia disponibile a queste condizioni?».

È questo il quadro nelle aree del cratere a due anni dal sisma e mentre il ministro per le Infrastrutture Paola De Micheli, già commissario per la Ricostruzione, sostiene in tv che gli agricoltori non presentano le domande per la ricostruzione «perché vogliono trasferirsi sulle coste». «Gli agricoltori 70enni - commenta amaramente Cingolani - magari il mare non l'hanno mai visto in vita loro, figuriamoci se vogliono trasferirci da vecchi...».

©RIPRODUZIONE RISERVATA



MAGNITUDO 3.3

Scossa di terremoto Accumoli rivive l'incubo

••• Una scossa di terremoto di magnitudo 3.3 è stata registrata nella zona di Accumoli (Rieti). Secondo la Sala Sismica Ingv-Roma, l'epicentro è stato localizzato ad una profondità di 8 Km. «Anche se la scossa non è intensa, non ci sono danni né feriti, più che paura, ci porta a rivivere il tragico passato, tutto il vissuto». Lo ha detto Stefano Petrucci, vicesindaco di Accumoli, commentando pochi minuti dopo la scossa di terremoto. Il paese è stato già teatro del terribile sisma del 26 agosto del 2016.

VIABILITÀ E TURISMO

Appello all'associazione Unesco per il raddoppio del ponte di Vidor

Il sindaco Cordiali: «Il nuovo ente sostenga la nostra battaglia». Assemblea pubblica il 7 febbraio

Gli amministratori locali chiedono alla Regione via libera al progetto definitivo
Riccardo Mazzerò

VIDOR. Organizzato dall'Associazione Nuovo Ponte di Vidor, con il patrocinio del Comune di casa e quelli di Pedrobba e Valdobbiadene, è previsto per venerdì 7 febbraio alle 20.30, presso il Centro Polifunzionale di Vidor, l'incontro pubblico "Facciamolo il nuovo ponte di Vidor - Perché, Quando, Come". E per la prima volta viene coinvolta la neonata associazione Unesco Colline del Prosecco, chiamata ad intervenire alla serata con Romano Tiozzo, segretario generale della Camera di commercio di Treviso e Belluno: ad essa il possibile ruolo di rilanciare la battaglia delle amministrazioni locali anche in vista delle potenzialità turistiche dell'area.

UNALUNGA BATTAGLIA

La serata di sensibilizzazione, voluta dal sindaco Albino Cordiali e moderata da Anna Spinnato, sarà utile per fare il punto della situazione sui problemi di viabilità, sicurezza e vivibilità dei centri abitati legati all'attuale viadotto sul fiume Piave.

FRONTE COMUNE

Da oltre 10 anni le istituzioni

locali si sono unite, presentando numerose raccolte firme alle istituzioni, per ottenere il nuovo ponte. «L'invito a partecipare alla serata è stato recapitato ai vari sindaci del territorio, ai rappresentanti della nuova associazione Unesco e ai vari gradi delle istituzioni regionali - spiega il sindaco di Vidor, Cordiali - spero nella partecipazione dell'assessore ai lavori pubblici ed alle infrastrutture Elisa De Berti, per avere un punto di vista significativo da parte della Regione e capire le prospettive. Tutta l'area, che con grandi sforzi ha raggiunto il vincolo di tutela come Patrimonio Unesco, non può sostenere, sia per motivi di viabilità che di sicurezza, gli oltre 20mila veicoli al giorno, di cui il 30 per cento rappresentato da mezzi pesanti, sull'attuale ponte, specialmente ora e nell'immediato futuro, con i numeri legati al turismo che sono in costante aumento. Insomma, un'opera non più rinviabile» conclude Albino Cordiali. Nel corso dell'incontro saranno esposti anche i dati risultati dal monitoraggio del traffico effettuato recentemente nonché sulle condizioni strutturali del vecchio ponte, che poche settimane fa aveva fatto registrare lo sgretolamento di alcuni tratti del cornicione, con il rischio di chiusura del greto del Piave. —



Il ponte di Vidor, nodo chiave della viabilità di Marca

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL VERTICE SULLA VIABILITÀ

«Servono opere per 10 milioni» Miatto batte cassa all'Anas

VITTORIO VENETO. Il sindaco Antonio Miatto è stato ieri all'Anas a Venezia, per presentare la «lista della spesa», come lui stesso la chiama. Si tratta di opere stradali per più di 10 milioni di euro, tra le quali la bretella di collegamento tra via Pinto e l'area industriale, le rotonde del traforo di Santa Augusta, in via Vittorio Emanuele II e in via del Cansiglio. Ma c'è anche una new entry; si tratta di una rotonda in zona Porta Cadore per fluidificare il traffico in entrata e in uscita dal traforo di Santa Augusta e diretto verso la Vallata. «Non ci siamo fatti scrupoli – rendeconta Miatto – abbiamo presentato tutto quello che c'era da presentare, aspettiamo le valutazioni dell'Ufficio regionale di Anas».

La priorità: l'incrocio tra via Vittorio Emanuele, via Dalmazia e via Carso. La soluzione proposta da Anas viene ritenuta insufficiente dall'Amministrazione comunale, che vorrebbe una rotonda molto più ampia per mettere in sicurezza i flussi di traffico, in specie quello che uscirà dal traforo e quindi da via Carso. Ma per ampliarsi l'Anas ha bisogno di più spazio e, quindi, dovrebbe acquisire terreni vicini; con costi eccessivi. Il traforo viene attivato a fine aprile e se non verrà trovata una soluzione

adeguata, l'Amministrazione comunale manterrà lo stop su via Carso. Miatto ha sollecitato anche la rotatoria all'incrocio tra via del Cansiglio e via De Nadai, una deviazione che diventerà importante quando sarà aperto il traforo. In prospettiva, molto atteso anche il collegamento tra la zona industriale di San Giacomo e la bretella Sud di Ceneda, via Pinto. Se n'era occupata, a suo tempo, la Provincia, che ha la responsabilità anche di via Pinto. Ma i soldi non ci sono, ci vorrebbero tra i 5 e i 6 milioni di euro. Il Comune, dunque, batte cassa all'Anas, anche a seguito dei risparmi che l'ente otterrebbe per non dover costruire il sottopasso del campus scolastico, fino a via Virgilio. Miatto si dice fiducioso, confidando anche nell'ultima intuizione, quella della rotatoria di Porta Cadore, per ricevere il traffico dal traforo e deviarlo per la Vallata. La rotonda viene ritenuta importante, ai fini della sicurezza, quanto gli interventi sulla strada provinciale per Revine, la Provincia aveva immaginato una rotonda anche all'ingresso della strada per il Col Visentin, ma l'assessore Bruno Fasan ha detto di no, preferendo gli autovelox. —

Francesco Dal Mas

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere nord del traforo di Santa Augusta la scorsa primavera



CONSUMO DI SUOLO La decisione che imbarazza la maggioranza

Vogliono costruire ovunque

ROVIGO - Una questione che, a prima vista, potrebbe sembrare puramente tecnica. Ma in realtà si basa su una scelta politica ben precisa: consumare o non consumare altro suolo? Perché, anche se la normativa ti permette di costruire, non è detto che tu lo debba fare per forza. E' una scelta. E a Rovigo, nonostante al governo della città vi sia una giunta di sinistra che si professa ambientalista e il cui sindaco ha, come sogno nel cassetto, quello di realizzare un bosco urbano, pare che la scelta sia quella di "consumare suolo". Sì, perché, a differenza di quello che si potrebbe immaginare, l'assessore Luisa Cattozzo ha presentato una delibera per chiedere alla regione di poter consumare 84 ettari (rendere edificabili 84 ettari di suolo agricolo) quando la Regione a Rovigo ne aveva assegnati solo 36. L'assessore poi ha ritirato la delibera ma solo perché i termini per la presentazione della domanda sono stati spostati a settembre 2020. Intanto, però, le carte in Regione sono già state mandate creando non poca tensione in maggioranza.

C'è infatti chi, in maggioranza, di consumo di suolo non ne vorrebbe proprio vedere. Inoltre, non trascurabile, esistono già terreni edificabili vuoti. Sui quali costruire prima di consumare altro suolo. A Rovigo, infatti, ci sono già 36 ettari classificati come residenziale, 110 come produttivo. Ed in effetti, anche se la Regione concede la possibilità di chiedere addirittura 84 ettari, come ha fatto Rovigo, non sta scritto da nessuna parte che sia necessario chiedere il massimo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cantiere in corso



SCUOLA EDILE

Un corso per restauro e recupero di immobili

Terminato il corso della Scuola edile di Rovigo. Si è concluso il secondo step formativo di 16 ore che ha visto coinvolti sei operatori edili nel progetto dal titolo "Recupero e conservazione dei materiali dell'edilizia storica", prima nell'opera di pulitura dei marmi della chiesa di San Domenico e nella giornata di venerdì al recupero della scalinata in travertino della curia vescovile.

Una sinergia creatasi tra la Scuola edile di Rovigo gli Uffici del vicario generale.

"La filosofia della Scuola è quella di imparare facendo, ed avere a disposizione situazioni reali nelle quali far vedere l'intervento in tutte le sue fasi ed aspetti rimane la formula vincente della nostra formazione. - afferma il presidente Assistedil Franco Girardello - Senza però mai trascurare gli aspetti conoscitivi della teoria alla base della pratica. L'attività proseguirà con altri 5 percorsi formativi da 16 e 20 ore riservati ai lavoratori dipendenti delle aziende polesane "Nei prossimi giorni - gli fa eco il vicepresidente Giorgio Roman- partirà un nuovo progetto formativo legato ai giovani inoccupati e disoccupati dai 18 ai 30 anni"

© RIPRODUZIONE RISERVATA

