

Rassegna del 22/06/2020

ANCE VENETO

20/06/2020	Nuova Venezia	12 Fondi Sismabonus esclusi 20 Comuni Ance e ingegneri «Riclassificare»	Artico Marta	1
------------	---------------	---	--------------	---

ASSOCIAZIONI ANCE

22/06/2020	L'Economia del Corriere della Sera	2 La ragnatela delle leggi. Perché l'Italia non riesce a spendere i suoi soldi - Burocrazia, tante teste, zero decisioni	De Bortoli Ferruccio	2
22/06/2020	Repubblica	2 Intervista a Laura Castelli - Castelli "Pronti a diminuire subito le tasse E continueremo con la legge di Bilancio"	r.p.	5
20/06/2020	Sole 24 Ore	5 Pa, così i pagamenti arrivano a 150 giorni - Pagamenti Pa, ritardi da contratto Con i cavilli si parte da 150 giorni	Santilli Giorgio	6

SCENARIO

20/06/2020	Arena	16 Un milione a Verona per nuove piste ciclabili	E.G.	8
20/06/2020	Arena	34 Quasi un milione di euro per sistemare le strade	L.B.	9
20/06/2020	Arena	21 Strage A4: all'autista 12 anni - Strage sul bus ungherese Dodici anni all'autista	Marcolini Fabiana	10
20/06/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Mantovani: «Nessuno ci ha regalato niente» Ma Costa aveva detto no	A.Zo	12
21/06/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	13 Mose, ripartono i lavori delle porte di Malamocco	a.zo	13
21/06/2020	Corriere delle Alpi	34 Si aprono altri cantieri: sarà un'estate "calda" lungo l'Alemagna	De Col Enrico	14
22/06/2020	Corriere delle Alpi	12 A27, eterno cantiere e consueto pedaggio gli utenti protestano	Sosso Gigi	16
20/06/2020	Gazzettino	10 Bilancio bocciato: le carte segrete - Le carte che hanno fatto saltare il bilancio al porto	Fullin Michele	18
20/06/2020	Gazzettino	10 Il Pd si schiera: «Manovra elettorale, i problemi dovevano tirarli fuori prima»	Vittadello Raffaella	21
20/06/2020	Gazzettino	11 Il Commissario di Governo è sicuro: Opere pronte per i Mondiali di Cortina	Zambenedetti Andrea	22
20/06/2020	Gazzettino Belluno	2 Intervista a Claudio Andrea Gemme - «Strade pronte per i Mondiali di sci» - «Per i Mondiali 2021 Alemagna a nuovo, tranne le 4 varianti»	Zambenedetti Andrea	24
20/06/2020	Gazzettino Belluno	2 Case cantoniere ecco il piano per valorizzarle - Tre case cantoniere riprendono vita: Unesco, Protezione civile e magazzino	A.Z.	28
21/06/2020	Gazzettino Belluno	2 «Presi in giro», Cortina contro l'Anas - «Deluso da tutti questi ritardi»	Zambenedetti Andrea	30
22/06/2020	Gazzettino Padova	9 «Sismabonus, benefici ad altri 72 Comuni»	Cappellato Federica	32
20/06/2020	Gazzettino Treviso	18 Il Cesana non risanerà l'asilo di San Giacomo	Borsoi Claudia	33
21/06/2020	Gazzettino Treviso	23 Poste di Ca' Rainati chiuse: sos di Marin «Sportello strategico»	Zanchin Gabriele	35
22/06/2020	Gazzettino Venezia	13 Confedilizia: «Sconti sugli affitti? Impossibile»	De Gaspari Filippo	36
21/06/2020	Giornale di Vicenza	24 Pedemontana cara? «Sì, ma vale la pena»- Pedemontana, pedaggi doppi dell'A4	Carollo Matteo	37
22/06/2020	L'Economia del Corriere della Sera	4 67 miliardi. Fondi e grandi opere qui «riciclano» le idee di Silvio e Matteo	Baccaro Antonella	39
22/06/2020	Mattino Padova	13 Resaturo delle mura completato entro il 2021 «Occasione di rilancio per l'economia»	Preziosi Luca	41
22/06/2020	Mattino Padova	15 Più spese condominiali ma i cantieri sono fermi - Condomini, spese lievitano e lavori fermi	Scigliano Elvira	44
22/06/2020	Mattino Padova	15 Ecobonus, boom di richieste «Ora aspettiamo il 15 luglio»	E.SCI.	46
22/06/2020	Mattino Padova	23 Cantieri: 30 milioni per il servizio idrico e sostegno agli utenti approvato il bilancio	Cesaro Nicola	47
21/06/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	15 Pedemontana, pedaggi doppi rispetto all'A4	Brillo Nicola	49
21/06/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	15 «Quei 12 miliardi a Sis sono un salasso Malo e Montecchio due buchi neri»	Salmaso Albino	50

LA POLEMICA

Fondi Sismabonus esclusi 20 Comuni Ance e ingegneri «Riclassificare»

Costruttori e professionisti sollecitano una diversa mappatura

«Riclassificare i 20 comuni veneziani esclusi dal Sismabonus e rivedere le mappe del rischio». Mentre si moltiplicano le assemblee condominiali per accedere agli sgravi fiscali previsti nel “decreto rilancio”, [Ance Veneto](#) chiede che siano rivisti i criteri delle zone sismiche dopo l'esclusione dalle detrazioni del 110 per cento, di venti comuni della provincia di Venezia. Stessa lunghezza d'onda per la Federazione degli Ordini degli Ingegneri del Veneto. Tra i comuni esclusi figurano: Campagna Lupia, Camponogara, Camponogara, Caorle, Cavarzere, Chioggia, Cona, Dolo, Eraclea Fiesso D'Artico, Fossò e Jesolo. E poi ancora Mira, Mirano, Pianiga, Spinea, Stra, Vigonovo e Cavallino Treporti. Escluso il Comune di Venezia con il suo centro storico. Il presidente di [Ance Veneto](#), [Paolo Ghiotti](#), accende i riflettori del sismabonus: «Perché una abitazione in zona 4 che magari richiede interventi urgenti non può ottenere la detrazione del 110% ed una in zona 3 ne accede con facilità trovandosi magari in una situazione migliore? La mappa delle zone a rischio sismico va rivista. Oggi non è garanzia di sicurezza in quanto rimangono esclusi dagli incentivi 20 Comuni. Ampie zone del territorio faticheranno ad adeguarsi in

termini di sicurezza rimanendo a rischio. Il criterio delle zone va esteso perché il fenomeno degli effetti sismici è in continua e costante mutazione e movimento. La posta in gioco è la sicurezza del territorio». Da qui l'appello alla Regione: «Apriamo un tavolo di confronto per trovare le soluzioni migliori».

A ritenere urgente un cambio di passo, è la Federazione degli Ordini degli Ingegneri del Veneto, che chiede di «riclassificare i 20 Comuni veneziani attualmente inseriti nella zona sismica 4 trasferendoli in zona 3, estendendo così il beneficio fiscale del sismabonus». Il presidente della Federazione, Pasqualino Boschetto, non ha dubbi: «Introdurre in questa legge regionale la nostra proposta centrerebbe ulteriormente l'obiettivo, dando una spinta importante al comparto edile molto danneggiato dall'emergenza coronavirus di questi mesi. Si garantirebbe l'accesso al sismabonus, superbonus 110% per gli interventi di risparmio energetico più impegnativi, cessione del credito per le ristrutturazioni al 50%, ecobonus al 65% e bonus facciate».

«È necessario provvedere a un livello di classificazione sismica coerente con i valori resi disponibili dall'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia rispetto alla classificazione esistente» la sollecitazione finale degli ingegneri. —

MARTA ARTICO



LA RAGNATELA DELLE LEGGI PERCHÉ L'ITALIA NON RIESCE A SPENDERE I SUOI SOLDI

Troppi centri di coordinamento,
nessuna decisione concreta
Così sono falliti i tentativi
di rilanciare le grandi opere
Ma non possiamo permettercelo

di **Ferruccio de Bortoli**,
Antonella Baccaro e **Dario Di Vico**
Con articoli di **Daniele Manca**,
Mauro Marè e **Andrea Sironi** 2, 6, 20, 21

BUROCRAZIA TANTE TESTE ZERO DECISIONI

Le ultime leggi di Bilancio hanno stanziato 39 miliardi
per opere pubbliche in enti locali, ma il mostro
delle procedure non ha selezionato ancora un progetto

La moltiplicazione dei centri decisionali è tra le cause
di fallimento degli ultimi tentati rilanci degli investimenti
di Stato. Possiamo permettercelo ancora?

di **Ferruccio de Bortoli**

Se c'è chi decide, un investimento si fa. Bene e in fretta. Genova insegna. Se la priorità, invece, è difendere un ruolo, giustificare una prerogativa, conservare un briciolo di potere in una lunga catena nella quale la procedura prevale sul risultato, tutto si ferma. Il timore dei funzionari

di incorrere in un danno erariale e commettere abuso d'ufficio rende poi la paralisi più incentivante di qualsiasi esito. Secondo l'Agenzia per la coesione territoriale, il 54 per cento dei tempi di realizzazione di un'opera pubblica sono da considerarsi «tempi di attraversamento». Definizione deliziosa, quasi metafisica. Sono adempimenti burocratici. Meglio: tempi morti.

Non si lavora all'opera bensì alla sua eternità legale. Un'altra seria difficoltà riguarda la capacità progettuale degli enti locali, fortemente indebolita da quando si decise di smantellare il genio civile. E dall'impoverimento dovuto anche allo scarso ricambio e alla perdita di professionalità degli uffici tecnici in molti comuni e amministrazioni periferiche.

L'assenza di una governance unitaria è all'origine — nota l'Ance, l'Associazione nazionale dei costruttori — del fallimento, dal 2015 ad oggi, di tutti i tentativi di rilanciare gli investimenti pubblici nel nostro Paese. Non solo, negli ultimi anni, si è andati, pur con tutte le buone intenzioni, nella direzione di una moltiplicazione dei centri decisionali.

Sono state create diverse entità: Strategia Italia, Investitalia e Dipe (Dipartimento programmazione economica) presso la Presidenza del Consiglio; Italia infrastrutture del relativo ministero. Unità che si sono aggiunte ai compiti affidati a Cassa depositi e prestiti (Cdp) e Invitalia. Con la legge di Bilancio del 2019 si decise poi di costituire la Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici. La task force, coordinata da Vittorio Colao, ha proposto a sua volta una nuova centrale di coordinamento.

L'insieme forma — a giudizio di Gabriele Buia, presidente dell'Ance — una sorta di mostro a più teste. Un'inquietante figura mitologica. Imponente ma statica.

Troppe strutture

La sovrapposizione di ruoli e responsabilità determina incomprensioni, ritardi e incertezze. La Struttura centrale di progettazione, istituita lo scorso anno, avrebbe dovuto impiegare circa 300 persone, il 70 per cento delle quali con qualifica tecnica, e agire come guida unica degli investimenti pubblici. La legge di Bilancio di quest'anno ha però ridotto il finanziamento da 100 a 5 milioni. E, pur restando sulla carta finanziata per il 2021 e 2022, si può dire che sia stata sostanzialmente abrogata.

Era del tutto inutile allora? «La progettazione — spiega Andrea Mascolini, direttore generale dell'Oice, l'associazione che riunisce le società di ingegneria — è una parte essenziale della catena realizzativa di un'opera pubblica, ma non l'unica. Non si tratta, a nostro giudizio, di avere in casa, negli enti pubblici e nelle amministrazioni locali, come accadeva una volta, le professionalità necessarie. Il genio civile purtroppo non c'è più. Dal 2016 c'è l'obbligo di affidare i lavori solo sulla base di un progetto esecutivo ed è venuto meno anche quel 2 per cento riconosciuto ai tecnici della pubblica amministrazione, all'origine anche di troppe varianti. I provveditori alle opere pubbliche però funzionano abbastanza bene. Poi, in molti casi, c'è soltanto un geometra, magari anziano. Si tenga soltanto conto che, da gennaio 2020, tutti i progetti sopra i 20 mi-

lioni di importo devono essere realizzati con la tecnologia Bim (Building information modeling), ancora in parte sconosciuta a diversi funzionari dei piccoli enti. La chiave è nel project management, nella capacità di gestire processi complessi e non nella pretesa di fare il tutto il più possibile in casa».

Il mercato degli affidamenti delle opere pubbliche — e questa è veramente una buona notizia — si è ripreso in maggio. Secondo gli ultimi dati dell'Osservatorio Oice, sono stati pubblicati 294 bandi di gare per 164,4 milioni, con una crescita, rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, del 18,1 per cento in numero e del 200,2 per cento in valore. La pandemia ha bloccato in tre mesi 164 gare. Il ritardo medio è di 45,6 giorni. Si può recuperare in fretta, a patto che non accada più come in passato che trascorrono quattro anni dalla concezione di un progetto all'inizio dei lavori. Le stazioni appaltanti sono ancora troppe: 8 mila e 500 secondo l'Anac, l'Autorità nazionale contro la corruzione. Il governo Renzi le voleva ridurre, giustamente, a 35 centrali. In alcune stazioni appaltanti si possono contare anche 32 passaggi amministrativi tra l'approvazione di un progetto e l'ultimazione del cantiere.

Cassa depositi e prestiti ha creato un proprio ramo di attività con l'intento di aiutare gli enti e le amministrazioni locali a sviluppare le infrastrutture, soprattutto sul versante delle scuole, degli ospedali, dei trasporti e della manutenzione delle strade, specialmente al Sud. I progetti attualmente attivi interessano 260 opere per 5 miliardi. Gli interventi più importanti hanno riguardato finora due linee di bus rapidi a Taranto, un po' di scuole a Gela e la realizzazione del nuovo centro direzionale regionale della Sicilia (davvero il più urgente?).

Il cammino

Il cammino, come si vede, è lungo. I soldi ci sono, i progetti non sempre. «Con le ultime quattro leggi di Bilancio — nota l'Ance — sono stati stanziati quasi 39 miliardi per opere pubbliche in comuni ed enti locali, suddivisi in undici programmi di spesa per i quali si fatica a trovare chiare responsabilità nell'esecuzione». Stato di avanzamento: zero. Non c'è stata nemmeno la selezione dei progetti. Si cominci da lì.

Agli Stati generali si è parlato, giustamente, del rilancio degli investimenti pubblici, non solo nelle infrastrutture fisiche ma anche e soprattutto in quelle immateriali. Il punto è sempre quello: chi decide, chi si prende la responsabilità della realizzazione nei tempi previsti. Il cantiere in Italia quando si apre, se si apre, spesso lo rimane troppo a lungo. La responsabilità per i ritardi è sempre di qualcun altro. E l'anagrafe delle opere incompiute — che esiste davvero al ministero delle Infrastrutture — è sterminata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In maggio il mercato degli affidamenti si è ripreso: 294 bandi con un +18% sullo stesso mese del 2019. Bisogna approfittarne

54%

Il «tempo di attraversamento»
Secondo l'Agenzia per la coesione territoriale, oltre la metà dei tempi di realizzazione di un'opera pubblica sono in pratica tempi morti

8.500

Stazioni appaltanti
Le ha contate l'Anac, l'autorità nazionale per la lotta alla corruzione. Alcune di loro prevedono 32 passaggi per ogni opera

164

Gare bloccate dal Covid
Si potrebbe recuperare in fretta, a patto che non accada come in passato: quattro anni dal progetto all'inizio dei lavori

Ance

Gabriele Buia,
presidente
dell'associazione
nazionale dei costruttori



Intervista alla viceministra dell'Economia

Castelli "Pronti a diminuire subito le tasse
E continueremo con la legge di Bilancio"

M5S
LAURA CASTELLI
È DEPUTATA DEI
CINQUESTELLE

**Stiamo lavorando
anche ad una
riduzione dell'Irpef
L'aumento
della domanda
farà ripartire il Pil**

**Coinvolgeremo
nel nostro
"piano industriale"
anche le aziende
partecipate
dallo Stato**

ROMA – Onorevole, lei nei giorni scorsi ha formulato l'idea di ridurre l'Iva per rilanciare i consumi post Covid. Il premier Conte ha dichiarato di essere d'accordo. A quali prodotti pensa?

«Penso che il governo deciderà nei prossimi giorni. Dobbiamo intervenire sui settori che sono stati maggiormente colpiti da questa crisi – risponde la viceministra dell'Economia Laura Castelli (M5S) – e che tardando a ripartire, penso a tutta la filiera del turismo e della ristorazione, in primis. Ma anche all'artigianato, all'abbigliamento e all'automobile. Un'operazione che va legata al cashless, per far ripartire l'economia».

La Germania ha fatto una operazione temporanea di riduzione di tre punti. La nostra sarebbe permanente? Quando scatterebbe?

«Nei mesi scorsi avevamo già lavorato ad alcune simulazioni sull'Iva, saremmo pronti ad intervenire anche subito, ma la sede più corretta è sicuramente la prossima legge di Bilancio, facendo scattare l'intervento dal prossimo 1° gennaio. Una misura temporanea, con un orizzonte di due anni. Ma resta il fatto che una rimodulazione dell'Iva, al ribasso, rimane un obiettivo da inserire nella più

organica riforma per la riduzione delle tasse e dell'Irpef, a cui stiamo lavorando».

Quale sarebbe il costo e quanto spingerebbe Pil?

«Dobbiamo metterci le risorse che servono, far ripartire il Paese è l'unica priorità. E l'aumento della domanda ha un impatto molto positivo sul Pil».

Sempre a proposito di fisco: dagli Stati generali sono giunte richieste per intervenire sull'acconto sull'autotassazione Irpef di giugno. Non si tratta di un semplice rinvio mensile, recepirete l'appello?

«Mi lasci dire che sono stati una bella occasione di confronto con tutte le realtà del Paese. Molte delle sollecitazioni che arrivano dalle parti sociali, dai giovani, dalle realtà produttive, entreranno a far parte del nostro "piano industriale", in cui coinvolgeremo anche le aziende partecipate di Stato. Sulle tasse di giugno non ci sono i tempi per un rinvio, ma dovremmo evitare l'applicazione di sanzioni e interessi a chi ha bisogno di qualche settimana in più per pagare».

Si discute se rinnovare o meno lo split payment, il meccanismo anti evasione che consente allo Stato di trattenere l'Iva quando acquista un bene. Recepirete le richieste delle categorie che non vogliono il rinnovo?

«Ho sentito le proposte di Ance. Credo che nei settori dove la fatturazione elettronica ha inciso positivamente, tanto che nel 2019 sono state recuperate molte risorse in più che ci hanno consentito di adottare provvedimenti nel corso dell'anno, si può ragionare di abolirlo».

Lei ha parlato anche di un nuovo scostamento del deficit. Lo farete?

«Dobbiamo mettere al sicuro i Comuni, finanziare la riapertura delle scuole in sicurezza, rifinanziare il fondo di garanzia per le Pmi, che sta andando molto bene, e intervenire ancora sulla filiera del turismo. Saranno necessari circa 10 miliardi, anche per provare a tagliare una parte di quelle tasse che abbiamo rinviato a settembre».

— **R.P.** © RIPRODUZIONE RISERVATA



Pa, così i pagamenti arrivano a 150 giorni

I TEMPI INFINITI

L'amministrazione allunga l'iter con atti intermedi
Rfi contrattualizza i ritardi

Dettori (Assimpredil):
più che farsi pagare le fatture
difficile arrivare a emetterle

Introduzione di atti intermedi e momenti aggiuntivi (non previsti dalle regole Ue) fra la fine del lavoro delle imprese e il pagamento: in questo modo si allunga la catena burocratica, tecnica e amministrativa che porta al saldo della fattura. È così che in Italia le stazioni appaltanti, piccole e grandi, riescono a procrastinare il pagamento delle somme dovute agli appaltatori, in barba alla legge comunitaria che impone di pagare in trenta giorni, prorogabili al massimo a sessanta. Per ora è rimasta lettera morta la sen-

tenza con cui la Corte di giustizia Ue del 28 gennaio ha condannato per i ritardi l'Italia. Una risposta del governo deve ancora arrivare perché non bastano i 12 miliardi previsti nel decreto Rilancio per alleggerire gli arretrati. Intanto si è consolidata una situazione paradossale che arriva addirittura a contrattualizzare i ritardi. Si prenda il caso di Rfi (Fs): dai contratti che utilizza per gli appalti si deduce che il termine imposto agli appaltatori prevede un pagamento non prima di 150 giorni. **Santilli** — a pag. 5

Pagamenti Pa, ritardi da contratto Con i cavilli si parte da 150 giorni

L'iter. Italia sempre più lontana dai 30 giorni imposti dalle direttive europee: regole contrattuali e nuovi passaggi tecnico-burocratici rallentano l'emissione di saldi avanzamento lavori e fatture

Giorgio Santilli

La violazione sistematica da parte delle stazioni appaltanti italiane delle direttive Ue che impongono di pagare gli appaltatori in trenta giorni, prorogabili al massimo a sessanta, è stata sancita dalla storica sentenza della Corte di giustizia Ue del 28 gennaio scorso. E una risposta del governo italiano deve ancora arrivare perché non bastano i 12 miliardi previsti nel decreto Rilancio per alleggerire gli arretrati. Non c'è una risposta tranchant sul rispetto dei termini di pagamento previsti dalla Ue, sulla trasformazione in termini perentori che portano a sanzioni e interessi effettivi in casi di ritardo. Qualcosa potrebbe essere inserito nel decreto legge semplificazioni che il governo varerà entro un paio di settimane, ma intanto si è consolidata nel Paese una situazione paradossale che addirittura arriva a contrattualizzare i ritardi e l'allungamento dei tempi fra l'esecuzione del lavoro e il pagamento della fattura.

Qui non è solo un problema di maglie nere più volte denunciate dall'associazione nazionale dei costruttori: esempi come l'azienda di gestione degli acquedotti regionali calabresi Sorical, che paga comodamente a dodici mesi (ci sono fatture non pagate dell'estate 2019, denuncia Ance) o il Comune di Reggio Calabria che addirittura arriva a pagare in

quindici mesi (anche qui fatture ferme ad aprile 2019).

Qui il problema è generalizzato e tocca anche le punte avanzate del Paese (o che tali dovrebbero essere). Prendiamo Rfi, la società delle Fs che gestisce la rete ferroviaria. Dai documenti contrattuali («Condizioni generali di contratto») che la società utilizza per gli appalti si deduce che il termine imposto agli appaltatori prevede un pagamento non prima di 150 giorni dall'esecuzione del lavoro. Questo grazie all'introduzione di alcuni atti intermedi e momenti aggiuntivi fra la fine del lavoro e il pagamento che la direttiva Ue non prevede. Si allunga la catena burocratica, tecnica, amministrativa per ottenere il pagamento. Questo, sia chiaro, succede in tutta Italia, amministrazioni grandi e piccole.

Vediamo come funziona. Un'impresa finisce un lavoro (ipotizziamo per comodità che questo avvenga il 31 dicembre). L'articolo 9,3 del contratto tipo prevede a questo punto un primo termine di 31 giorni (31 gennaio) per avviare la procedura che in gergo si chiama «salizzazione», cioè l'emissione del Sal (stato avanzamento lavori) con cui viene certificato il lavoro svolto e la somma dovuta. Ma questa procedura potrà completarsi, secondo l'articolo 44,4, soltanto 45 giorni dopo (17 marzo) con l'emissione del

documento di «entrata merci» che la stazione appaltante rilascia in copia all'appaltatore.

Una volta emesso il Sal l'appaltatore può emettere la fattura cui deve allegare il documento di entrata merci mentre il pagamento «ha luogo alla fine del secondo mese successivo alla data di emissione fattura» (articolo 45,3). Da marzo rimbalziamo a fine maggio, altri 74-75 giorni che portano il totale a 150 giorni, cinque mesi. Tutto questo per contratto e senza contare neanche un giorno di ritardo - che potrebbe ovviamente esserci - rispetto alle previsioni per il pagamento della fattura. L'esempio si limita a descrivere una situazione specifica che però dilaga in tutta Italia. Come se fossimo ancora prigionieri dei tempi in cui rallentare i pagamenti (magari per problemi di cassa), rinviare le scadenze o semplicemente non rispettarle era la norma. E continuerà a essere la norma se non arriverà un colpo d'ala post-Covid.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



9 su 12

I MINISTERI CHE PAGANO IN RITARDO

I dati sono pubblicati sui siti internet dei dicasteri nella sezione «trasparenza»



Rete Ferroviaria Italiana. Dai

documenti contrattuali che la società Rfi utilizza per gli appalti si deduce che il termine imposto agli appaltatori prevede un pagamento non prima di 150 giorni dall'esecuzione del lavoro



Ministero dell'Economia. A via XX settembre nel primo trimestre 2020 le fatture sono state pagate con 8 giorni di ritardo. Al Viminale si arriva a 93 giorni, 81 alla Difesa, 38 ai beni culturali, 28 allo Sviluppo economico, 22 al ministero delle Infrastrutture

MOBILITÀ SOSTENIBILE. Dal ministero dei Trasporti un finanziamento per l'Amministrazione

Un milione a Verona per nuove piste ciclabili

Rotta e Vallani del Pd: utili a collegare le stazioni alle sedi universitarie

E il Demanio ha bandito la gara per la sede della Motorizzazione e per la caserma Vigili del Fuoco

Quasi un milione per costruire piste ciclabili. È quanto otterrà dal Governo l'Amministrazione comunale, grazie a un contributo ai Comuni dal ministero dei Trasporti finalizzato alla mobilità sostenibile e in particolare, appunto, per le ciclabili.

«A beneficiarne saranno in particolare studenti e lavoratori dell'Università di Verona», dicono la deputata del Pd Alessia Rotta e il consigliere comunale del Pd Stefano Vallani. «Le risorse messe a disposizione dal governo potranno essere spese per favorire il collegamento tra le stazioni ferroviarie di Porta Nuova e di Porta Vescovo verso le sedi dell'ateneo della nostra città, da quelle di Veronetta al polo di Borgo Roma, da Borgo Venezia a zona piazza Cittadella».

Alla Regione Veneto in totale sono destinati sei milioni tra il 2020 e il 2021 per le ciclovie urbane. Le risorse sono state assegnate ai diversi Comuni in misura proporzionale alla popolazione residente.

A Verona - come sottolinea la Rotta, vicepresidente del gruppo del Pd alla Camera - arriveranno 915mila euro, di cui 343mila da poter spendere nel 2020 e 572mila nel 2021. «Si tratta di un'altra misura che segue la strada della mobilità pubblica sostenibile, che questo governo persegue nel suo programma», puntualizza la deputata scaligera. Per il consigliere Vallani il provvedimento «è un'ot-

tima boccata di ossigeno a favore della mobilità ciclabile, che deve trovare un posto di prim'ordine nella logica della mobilità urbana. È interessante la specifica di questo finanziamento che prevede, nelle città sede di università, la messa in sicurezza di percorsi ciclabili tra le stazioni ferroviarie e i poli universitari».

Il consigliere Vallani invita dunque «l'Amministrazione comunale a pensare subito al collegamento tra Porta Vescovo e il polo universitario di Veronetta e tra Porta Nuova e il dipartimento di Giurisprudenza e l'Accademia d'arte, in zona piazza Cittadella, e verso le sedi dell'ateneo di Borgo Roma». Il decreto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, guidato dal ministro Paola De Micheli, esponente del Pd, andrà registrato la prossima settimana poi le risorse saranno nell'immediata disponibilità degli enti locali.

Inanto, l'Agenzia del Demanio-Direzione regionale del Veneto ha mandato in gara, con procedura aperta, il servizio di direzione lavori per razionalizzare gli uffici della Motorizzazione civile di Verona, in zona Genovesa, e per la nuova costruzione degli uffici del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco, che sarà pure in zona Genovesa, vicino al casello autostradale di Verona sud. Il valore complessivo dell'appalto (in lotto unico) - informa una nota di Radiocor - è pari esattamente a 424.678,32 euro. La durata contrattuale del servizio è di 24 mesi. Per partecipare c'è tempo fino al prossimo 27 luglio. ● E.G.



Una pista ciclabile in città



Bonavigo

Quasi un milione di euro per sistemare le strade

Tanti gli interventi inseriti nel piano triennale delle opere pubbliche di Bonavigo, approvato nell'ultimo consiglio comunale prima della caduta dell'amministrazione guidata da Ermanno Gobbi. «Nel piano ci sono solo gli interventi con importo superiore ai 100mila euro per agevolare le richieste di fondi per realizzarli», aveva spiegato Gobbi. Tutte le opere, infatti, saranno eseguite solo se finanziate in parte da contributi regionali o statali. Per quest'anno sono due gli interventi previsti. Il più importante è il recupero volumetrico dell'ex scuola elementare nella frazione di Orti: un progetto presentato alla cittadinanza già nel 2015, che prevede la demolizione dell'attuale struttura, non più a norma, e la realizzazione di un edificio polivalente su un piano unico. Il costo totale sarà di 833mila euro. Sempre nel corso del 2020 saranno realizzate varie opere di asfaltatura e messa in sicurezza delle strade comunali per 990mila euro. Il 2021 vedrà invece la realizzazione della

pista ciclabile in via Padova, lungo la provinciale 44/b, per 200mila euro e la rotatoria ad Orti di Bonavigo, nell'intersezione tra le vie Scarpare, Matteotti e Suppiavento, per 300mila euro. L'intervento più importante, però, sarà l'adeguamento antisismico delle scuole elementari, per un importo previsto di 800mila euro. Nel 2022 è prevista la costruzione di un'altra rotatoria tra l'intersezione di via Don Antonio Germani e la provinciale 44/b, per una spesa di 350mila euro, e il primo stralcio del parco sportivo urbano, che sarà realizzato vicino all'argine, al costo di 900 mila euro. Novità in arrivo anche per la pista ciclabile di San Tomaso. «È già stata finanziata dalla Regione con 300mila euro, mentre l'importo residuo sarà finanziato con l'avanzo di amministrazione», aveva annunciato l'ex primo cittadino. Ora spetterà al commissario prefettizio, appena insediatosi in municipio, portare avanti le opere inserite nel piano, che è passato col voto contrario dei consiglieri di opposizione Nicola Barotti e Romina Chiavelli mentre Simone Rossini si è astenuto. **L.B.**



BUS UNGHERESE. Schianto e rogo: morirono in 17 e 11 erano ragazzini



Strage in A4: all'autista 12 anni

TRAGEDIA. Quella del 20 gennaio 2017 fu una strage sull'autostrada A4 all'uscita di Verona est: 17 morti, fra i quali 11 studenti di un liceo di Budapest, di ritorno da una vacanza in Francia. Il bus sul quale viaggiavano investì un pilone del cavalcavia e prese fuoco. L'autista ungherese è stato condannato con rito abbreviato a 12 anni di carcere, ma dovrà versare anche una provvisoria di oltre 4 milioni ai parenti delle vittime e non potrà mai più guidare in Italia. A dicembre ci sarà il processo per gli altri cinque imputati. **MARCOLINI** PAG.21

UDIENZA PRELIMINARE. Il giudice Luciano Gorra ha condannato solo Jonas Varga, l'unico a chiedere il rito abbreviato

Strage sul bus ungherese Dodici anni all'autista

Dovrà versare una provvisoria di oltre 4 milioni e non potrà mai più guidare in Italia. Processo a dicembre per gli altri 5 imputati

Fabiana Marcolini

Dodici anni, la stessa pena chiesta dal sostituto procuratore Paolo Sachar al termine della requisitoria in cui definì «deprecabile» il comportamento di Janos Varga «che non si è mai scusato con i parenti delle vittime». Dodici anni di reclusione quelli inflitti dal gup Luciano Gorra all'autista del pullman ungherese che la notte del 20 gennaio 2017 si incendiò dopo essere finito contro un pilone del ponte all'altezza del casello di Verona est. E alla pena detentiva si aggiunge il divieto, per sempre, di poter guidare

in Italia oltre alla condanna al pagamento di una provvisoria che supera i quattro milioni e 290mila euro ai quali si aggiungono le spese legali e i 20mila euro destinati all'Associazione italiana familiari e vittime della strada Onlus. Questa la somma altissima che l'autista (e i responsabili civili), ferito gravemente ma sopravvissuto, dovrà versare agli eredi dei prossimi congiunti delle vittime, per lo più studenti del liceo classico Szinyei Merse Pal di Budapest, che stavano rientrando in Patria dopo una settimana di vacanza in Francia. Ragazzi, il più vecchio era del 1998, il più giovane

del 2002 e gli altri classe 2001, poi gli adulti e due anni dopo morì il professore che aveva salvato alcuni studenti ma che in quel disastro perse i due figli. Una tragedia infinita.

Solo per Varga (difesa Rubino-Manfrini) il processo in primo grado si è chiuso (ave-



va chiesto il rito abbreviato). Una condanna e il rinvio a giudizio per gli altri cinque imputati (collaudatori, progettista e responsabile della vigilanza sulla sicurezza della tratta della Serenissima in cui si verificò l'incidente) che il 15 dicembre compariranno, per l'udienza di smistamento, davanti al giudice Valentina Fabiani.

Il gup ha ritenuto «l'apparente fondatezza dell'accusa essendo a vario titolo addebitabile agli imputati l'inadeguatezza delle barriere stradali». Ruoli diversi ma l'accusa resta comune per tutti: al di là della qualifica formale l'ingegner Luigi Da Rios «risulta aver partecipato alle operazioni di controllo e verifica delle barriere di protezione, ha redatto la perizia di variante e preso parte alle riconoscizioni per l'agibilità». Per quanto riguarda i collaudatori Michele Di Giesi, Maria Pia Guli e Enzo Samarelli: «residua senza dubbio il profilo di colpa generica fondato sull'obbligo di verificare non solo la formale corrispondenza del manufatto ma anche la pericolosità della barriera per la sicurezza stradale in presenza dei piloni di sostegno del cavalcavia».

«Merita un approfondimento dibattimentale anche la posizione del responsabile di tratta Alberto Brentegani», scrive il gup, «se solo si considera che il decreto del 2004 esige la verifica delle condizioni di adeguatezza e efficienza delle barriere di ritenuta». Il magistrato ha sostenuto inoltre che l'integrazione sollecitata dalla difesa per individuare i soggetti responsabili «non escluderebbe la sua responsabilità in maniera decisiva ai fini della pronuncia di non luogo a procedere». Tutti a dibattimento. •



Gli agenti sul luogo della tragedia avvenuta la sera del 20 gennaio 2017



Il rogo costato la vita a 17 persone. Un docente morì due anni dopo

La versione dei privati

Mantovani: «Nessuno
ci ha regalato niente»
Ma Costa aveva detto no

«S e qualcuno dice che è stato regalato qualcosa alla Mantovani, non ha letto bene le carte. Forse non sa che il rendimento del *project financing* è stato ridotto dal 9 al 6 per cento e ci siamo presi il "rischio traffico", che prima era invece in carico all'Autorità portuale: se le navi non arrivano, il danno è nostro, mentre prima l'ente mi doveva indennizzare». Maurizio Boschiero, ad di Mantovani e di Ve.Ro.Port.Mos., la società del gruppo che gestisce il terminal di Fusina, racconta la sua versione dell'iter che ha portato alla contestata revisione del Piano economico finanziario (Pef) dell'opera. «La concessione tra l'Autorità portuale e la nostra società risale al 2010 e prevedeva una serie di pattuizioni, tra cui l'equilibrio del Pef, come avviene in tutti i *project* - spiega - Siccome nei primi anni non ci sono stati i traffici previsti, abbiamo chiesto la revisione e di fronte alle iniziali resistenze dell'ente avevamo anche proposto di recedere dal contratto». Il problema è che a quel punto - sostiene Boschiero, ma lo ha detto più volte anche Musolino - il Porto avrebbe dovuto indennizzare i privati dei lavori fatti e degli utili di quelli da fare: «Un totale di 73 milioni per lavori certificati da soggetti terzi, non inventati - dice l'ad Mantovani - Hanno ritenuto più conveniente avviare una trattativa, che ha portato al preaccordo del 27 luglio 2018, alla delibera del comitato portuale del 20 gennaio scorso e alla firma del secondo atto aggiuntivo di un mese fa, il 27 maggio». Il timbro finale sui 9 milioni di euro in più - due già versati, altri 7 da dare - e su un allungamento della concessione

di 10 anni, oltre al posticipo della costruzione di un hotel e di uffici: per ora si partirà solo con un parcheggio. «Ne abbiamo discusso quasi due anni con il supporto di tre avvocati e una docente della Bocconi - ripete Boschiero - altro che regalo».

Nel frattempo il cantiere della seconda darsena - che porterà da 2 a 4 le banchine, come da progetto originario - sta andando avanti, anche se con ritardi. «Il termine è previsto per il 31 marzo 2021 - spiega Boschiero - Abbiamo realizzato 3,5 milioni di euro di lavori sui 12 totali, di cui 9 finanziati dal Porto, che finora ci ha pagato solo i due iniziali. Gli altri 3 sono risorse nostre». La società è infatti in utile - «anche grazie al business del trasporto auto che ci siamo inventati noi da zero», osserva con orgoglio l'ad - con 50 lavoratori (35 dipendenti, 15 esterni) e un fatturato passato dai 2 milioni del 2016 ai 7 dell'anno scorso. Ma sull'ipotesi che ora si rimetta mano a quell'accordo, Boschiero è secco: «E' stato sottoscritto e io avrei il dovere di difendere il contratto»; che significa guerra legale.

C'è però chi sottolinea che a dicembre 2016, poche settimane prima di essere sostituito da Pino Musolino l'ex presidente del Porto Paolo Costa aveva detto «no» alla prima richiesta di revisione, proprio ribaltando il ragionamento sul «rischio traffico». «Il riflesso sul Pef di una significativa discordanza tra stima e dati effettivi è in capo al concessionario come "rischio di mercato" - aveva spiegato Costa - Il rischio proprio del concessionario non può neppure surrettiziamente essere trasferito al concedente».

A. Zo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mose, ripartono i lavori delle porte di Malamocco

Accordo con Cimolai, risparmiati 15 milioni. Ma a Chioggia ci sono ancora le palancole

VENEZIA E' una delle parti più contestate del Mose, tanto che più volte il presidente del Porto di Venezia Pino Musolino ha parlato di «653 milioni buttati via perché non servirà mai»: sarebbe infatti troppo piccola per le navi di ultima generazione e anche disallineata, rendendo complesso l'ingresso. Ma dato che la conca di navigazione alla bocca di porto di Malamocco c'è, ora va completata, dopo che nel 2015 una mareggiata aveva danneggiato la porta lato mare. Il sistema di scorrimento avveniristico (il cosiddetto «hydro-foot», che la spostava facendola levitare su getti d'aria) si era dimostrato troppo delicato di fronte alle ondate: proprio per questo si è deciso di realizzare una nuova porta, che poggerà su dei più semplici, ma più sicuri, carrelli. Nel contempo si è anche deciso di rinforzare l'altra porta, quella lato laguna, che comunque è meno esposta alle mareggiate.

I lavori erano fermi da tre anni per un contenzioso con l'impresa Cimolai di Pordenone, a cui era stato affidato il lavoro. Il commissario del Cvn che si occupa della parte tecnica, Francesco Ossola, aveva infatti affidato un progetto alla ditta belga Sbe, che però la Cimolai riteneva di difficile

realizzazione. Le modifiche proposte avevano fatto aumentare i costi dai 30 milioni previsti per l'intera operazione (compresa la rimozione della porta danneggiata) ad addirittura 45 milioni. Ora, grazie alla mediazione dell'altro commissario Giuseppe Fiengo, la situazione si è sbloccata e il costo resta quello di partenza, che comunque è uno dei principali aumenti legati alle criticità. E sarà anche oggetto di un futuro contenzioso per capire chi abbia sbagliato, se il progettista o la ditta esecutrice della porta (la veronese Cordioli, fallita).

Si tratta di un passaggio importante, visto che, al di là della sua utilizzabilità, è importante che la conca abbia delle porte salde: in caso di condizioni meteo difficili, altrimenti, potrebbe essere una sorta di «falla» nel sistema. La conca doveva servire per far passare le navi con il Mose chiuso, aprendo la prima porta, chiudendola e poi aprendo la seconda. C'è una piccola conca anche a Chioggia, che però non ha ancora le porte, ma è chiusa con un palancolato. Anche in questo caso è urgente realizzarle, perché in caso di chiusura del Mose i pescherecci ora non potrebbero passare. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nel mirino

La conca di navigazione della bocca di porto di Malamocco. Una mareggiata l'aveva danneggiata



Si aprono altri cantieri: sarà un'estate "calda" lungo l'Alemagna

L'intervento che potrebbe causare i maggiori disagi è quello per realizzare i marciapiedi fino a Castellavazzo

LONGARONE

Disagi in vista per gli automobilisti a causa di un'estate di cantieri. L'amministrazione comunale, dopo un recente incontro con Anas, ha voluto aggiornare in consiglio comunale sullo stato dell'arte dei lavori sull'Alemagna che, nelle prossime settimane, subiranno un'accelerazione con previste limitazioni del traffico (purtroppo in piena estate), in attesa di alcune recenti novità come il progetto della variante.

«La prima parte del piano dei lavori si è svolta bene», ha detto il sindaco Roberto Padrin, «e ringrazio la ditta Deon per l'esecuzione dei lavori che non ha causato nessun tipo di problema al traffico. Siamo quindi a buon punto per la realizzazione della corsia preferenziale dall'ingresso di Longarone alla val di Zoldo. La nostra squadra operai ha poi anticipato la pu-

lizia delle strade in queste settimane proprio per non andare ad accavallarsi a quello che arriverà a breve, ovvero i nuovi cantieri. Partiamo da via Uberti, la strada di "sfogo" da Castellavazzo a Malcom chiusa da più di un anno e che dovrebbe finalmente riaprire, seppur a senso unico, il 29 giugno».

A questo punto dovrà esserci un'importante modifica della viabilità.

«Il traffico della Statale sarà diviso in due», prosegue Padrin, «e questo per permettere l'operatività dei cantieri lungo la strada dall'ingresso di Longarone a Castellavazzo con la realizzazione di nuovi marciapiedi. Il flusso di auto dal Cadore a sud passerà come al solito sulla Statale mentre quello verso il Cadore passerà sotto, dalla zona fiere fino a via Uberti. Mi piacerebbe molto organizzare un incontro pubblico per spiegare tutto alla popolazio-

ne, ma il problema è trovare un luogo idoneo per rispettare le misure del distanziamento sociale. Ricordiamo poi che, in contemporanea, nei prossimi mesi avremo anche i lavori per costruire una rotonda a Fortogna e la prosecuzione di quelli per lo svincolo nella zona del 4 valli che sono in fase avanzata».

Recentemente l'Anas, nell'ottica olimpica, ha messo sul piatto anche l'auspicata variante di Longarone.

«Hanno detto che ci sono 200 milioni», conclude il sindaco, «cifra che dovrebbe essere sufficiente. A luglio ci sarà un incontro ad hoc perché ci sono alcuni nodi da risolvere, come l'ipotesi del bypass di Castellavazzo. Era un'opera attesa da anni ma non facciamo troppe illusioni sui tempi perché i cantieri attuali sono stati pianificati sin dal 2016; quindi ci sarà da attendere». —

ENRICO DE COL





Il lavoro per la corsia preferenziale per chi percorre l'Alemagna ed è diretto in val di Zoldo

IL NODO VIABILITÀ

A27, eterno cantiere e consueto pedaggio gli utenti protestano

Gli automobilisti sono esasperati dai tempi di percorrenza
De Menech: «Ci vorrebbe almeno una tariffazione diversa»

Il deputato bellunese aveva presentato un'interrogazione ma è caduta nel vuoto

Gigi Sosso / BELLUNO

Quasi quasi faccio il Fadalto. Come una volta. L'autostrada A27 è un eterno cantiere e il pedaggio non scende mai, anzi. Nel tratto tra Pian di Vedioia e Treviso è una gimkana di corsie uniche e cambi di carreggiata. I lavori di manutenzione sono necessari e vengono finanziati anche con i soldi dei pedaggi, ma è la loro durata che da un lato preoccupa e dall'altro esaspera automobilisti e camionisti diretti a Venezia oppure verso Cortina.

I tempi di percorrenza si dilatano a volte in maniera insostenibile, soprattutto negli orari di punta e non c'è alcun risparmio. Neppure di carburante, che in autostrada costa molti centesimi in più, rispetto alle pompe dislocate sulle strade statali e regionali, quando si tratta di andare a fare rifornimento.

Massimo Capraro, imprenditore bellunese e organizzatore di spettacoli, l'altro giorno ci ha messo 50 minuti per salire da Vittorio Veneto all'uscita di Belluno. Così non si può andare avanti, spiega: «I disagi c'erano stati anche all'andata», premette Capraro, «ma è in particolare al ri-

torno che ho avuto problemi per quantità maggiore di traffico e anche per un incidente. Al di là dei continui cambi di carreggiata, mi sono accorto che dalla volta di una delle gallerie piovono dei pezzi d'intonaco, il che non è certo il massimo della sicurezza. E poi è la durata degli interventi a essere esasperante: possibile che i nostri politici non riescano a intervenire, anche in vista del fatto che dobbiamo prepararci prima ai Mondiali di sci alpino di Cortina e poi alle Olimpiadi di Milano e Cortina del 2026? I cantieri ci sono, ma capita che non si veda nemmeno un operaio».

Autostrade per l'Italia pubblica tutte le ordinanze sul proprio sito internet. Ad esempio, in quella del 28 maggio il responsabile operativo ordina che dal 30 maggio alle 23 al giorno 31 dicembre «venga eseguita la chiusura della prima corsia di marcia e della corsia di emergenza e la parzializzazione all'interno del tratto in corsia unica della corsia di sorpasso creando un flesso ad una corsia, in direzione statale 51 di Alemagna».

Insomma, fino a San Silvestro i lavori ci saranno di sicuro. Un anno fa, il deputato bellunese Roger De Menech aveva presentato un'interrogazione sulla situazione della Venezia - Belluno, ma pur essendo passato tutto questo

tempo è come ritrovarsi al punto di partenza: «È vero. Mi capita spesso di percorrere quel tratto di autostrada e ti sembra quasi che non abbia le caratteristiche necessarie. Mi ero preoccupato di presentare una interrogazione, ma pare di capire che l'allarme non sia stato recepito da Autostrade per l'Italia».

Il problema è sentito in maniera particolare dai pendolari, che magari hanno i minuti contati e sono stanchi di vedere avvisi sui tabelloni e cartelli con frecce, che invitano a disporsi tutti su un'unica fila o a cambiare carreggiata: «Il guaio è la durata di questi interventi, che pure devono esserci, perché diversamente ne andrebbe della sicurezza degli utenti. Mi piacerebbe che i lavori venissero fatti in maniera intelligente, senza richiedere lunghi periodi di disagi. Penso ad esempio ai lavoratori della Safilo, che devono andare fino a Padova e perdono chissà quanto tempo».

E buttano via chissà quanti soldi: «Ci vorrebbe una tariffazione differenziata, visto che dobbiamo sopportare dei disagi. Invece paghiamo come se tutto andasse per il meglio e non ci fossero problemi. Dovrò sentire presto il ministero delle Infrastrutture, per capire se è possibile intervenire in qualche maniera».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Sopra un cambio di corsia. Sotto le condizioni di una galleria



**Porto Venezia
Bilancio
bocciato:
le carte
segrete**

Michele Fullin

Riunione del Comitato di gestione dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale del 29 novembre 2018. Maria Rosaria Anna Campitelli, rappresentante della Regione Veneto, con la condivisione di Fabrizio Giri (rappresentante della Città metropolitana di Venezia), chiede di inserire a verbale una dichiarazione relativa al terminal di Fusina, dopo aver “scoperto” un mese prima che il Porto mesi prima aveva fatto un accordo con la società di gestione del terminal, la

Venice Ro Port Mos, che comportava la corresponsione di 9 milioni a quest’ultima: «Come componente del Comitato di Gestione per la Regione Veneto ritengo non siano stati forniti al Comitato elementi istruttori idonei e sufficienti».

È solo la prima delle carte finora rimaste riservate che prova come i due enti evidenzino da due anni i problemi sollevati giovedì mattina, quando hanno clamorosamente bocciato il bilancio 2019 dell’Autorità, peraltro caratterizzato da ottimi risultati.

Vittadello
alle pagine 10 e 11

Le carte che hanno fatto saltare il bilancio al porto

►La Campitelli scopre in ritardo di mesi l’accordo da 9 milioni con Venice.Ro.Port.Mos. e lo boccia: «Elementi insufficienti» ►I rappresentanti di Regione e Città Metropolitana: verbali non veritieri e pagamenti fatti a nostra insaputa

**I DUE MEMBRI
DEL COMITATO GESTIONE:
TIMORI PER LA PRESENZA
DELLA MANTOVANI,
SOCIO DI CONTROLLO
E IN CONCORDATO**

PORTO DI VENEZIA

VENEZIA Riunione del Comitato di gestione dell’Autorità di sistema

portuale del mare Adriatico settentrionale del 29 novembre 2018. Maria Rosaria Anna Campitelli, rappresentante della Regione, con la condivisione di Fabrizio Giri (rappresentante della Città metropolitana di Venezia), chiede di inserire a verbale una dichiarazione relativa al terminal di Fusina, dopo aver “scoperto” un mese prima che il Porto nei mesi precedenti aveva fatto un accordo con la società di gestione del terminal, la Venice Ro Port

Mos, che comportava la corresponsione di 9 milioni a quest’ul-



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

tima: «Come componente del Comitato di Gestione per la Regione Veneto ritengo non siano stati forniti al Comitato, elementi istruttori idonei e sufficienti».

È solo la prima delle carte finora rimaste riservate che prova come i due enti evidenzino da due anni i problemi sollevati giovedì mattina, quando hanno clamorosamente bocciato il bilancio 2019 dell'Autorità, peraltro caratterizzato da ottimi risultati. Un atto che ha irritato il presidente, Pino Musolino, il quale ha accusato i due enti di aver presentato dichiarazioni fotocopia senza aver "mai chiesto spiegazioni" sull'argomento quando sarebbe stato il momento.

Dalle stesse carte si scopre che il verbale di quella seduta (29/11) non è mai stato approvato in quanto - accusano i due componenti esterni (il terzo è Musolino) - "non rappresenta quello che è emerso dalla registrazione e trascrizione della seduta". Perché Campitelli e Giri (che hanno il sostegno delle rispettive amministrazioni) hanno ritenuto critica quell'operazione? Perché la società concessionaria di Fusina annovera come socio di controllo l'impresa Mantovani (79%, attualmente in procedura di concorda-

to preventivo) e temono ci possano essere problemi di solvibilità poiché in quegli anni non erano stati pagati i canoni.

I SOLDI PAGATI

Nel luglio 2019, i componenti esterni al Porto del Comitato di gestione avevano poi appreso che erano stati pagati 2 milioni "nonostante il Pef non sia stato modificato" e avevano chiesto che i rimanenti 7 fossero destinati ad avanzo di bilancio vincolato, in modo da essere utilizzati solo dopo la modifica del Pef e la sua approvazione. Campitelli e Giri lamentano poi che il decreto con il pagamento di 2 milioni del 7 agosto 2018 non è stato rintracciato sul portale trasparenza fino al giugno 2019. Un errore della società informatica incaricata della pubblicazione, si stabilirà più avanti. Le sorprese non finiscono.

«Si apprende nel mese di settembre 2019 - scrivono i rappresentanti di Regione e Cm - a seguito di ricerca sul sito dell'Autorità, che in data 15 aprile 2019 si era già provveduto ad erogare anche la restante parte di 7 milioni. Di questa erogazione non si è mai parlato in Comitato».

POCA CHIAREZZA

Lo scenario, insomma non sa-

rebbe così chiaro come è stato descritto dal presidente.

«Nei vari incontri avvenuti nella sede dell'Autorità - si legge nella documentazione - è sempre stata chiara la posizione di Regione e Città Metropolitana: contrarietà ad erogare una somma a fondo perduto verso un Concessionario, inadempiente nei canoni, con collaudi effettuati sulle opere realizzate solo in minima parte, e per il quale il socio di riferimento da parte "Mantovani" è sottoposto a procedure concorsuali; contrarietà inoltre ad estendere la concessione di ulteriori 10 anni, unico tema sul quale il Comitato di Gestione viene chiamato a esprimersi».

A questo punto, il quadro non è chiaro, poiché dipenderà molto dagli input che arriveranno dal Ministero delle Infrastrutture. Musolino ha davanti a sé ancora 9 mesi e ha già detto di essere disponibile per un altro mandato. Finora il ministro Paola De Micheli è rimasta in silenzio e se ci dovesse essere una nuova bocciatura, il rischio di un commissariamento dell'ente (con conseguente nuova nomina dopo le elezioni regionali e amministrative) potrebbe concretizzarsi.

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lavoratori in crisi

«Lo stop al bilancio non impedisce aiuti»

VENEZIA «Il presidente Musolino spaccia una sua opinione per verità assoluta».

Campitelli e Giri tornano sull'argomento per dire che la mancata approvazione del rendiconto non impedisce di erogare un contributo di 60 euro al giorno ai lavoratori portuali, previsto dal Decreto Legge 34.

«Il Presidente - dicono i due componenti del Comitato di gestione - ha dichiarato che ha già preparato i decreti di erogazione e per questo deve aver individuato le risorse da erogare, quindi chiediamo con forza di procedere con la decretazione come dichiarato. Ha anche dichiarato che il Porto è finanziariamente solido: proprio per questo non

può essere un problema reperire due milioni per far fronte al sostegno dei lavoratori portuali in difficoltà nelle pieghe dell'attuale bilancio previsionale. Un bilancio che conosciamo bene. Tra l'altro - proseguono - è solo un dettaglio rilevare come, ancora una volta, il comitato di gestione fosse totalmente all'oscuro dei provvedimenti che il Presidente dichiara di aver già pronti alla firma. A questo punto chiediamo con forza che l'Autorità portuale faccia ogni sforzo per reperire immediatamente le risorse per i lavoratori, senza strumentalizzare nulla e nessuno. Anche per la riduzione dei canoni dei concessionari. Trovi il Porto le risorse ora e subito per la riduzione dei canoni, l'avanzo di amministrazione è una delle possibili poste finanziarie, ma non certo l'unica; l'avanzo, inoltre, resta, non scompare domani».

l'avanzo una delle

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Infrastrutture a Nordest



VENEZIA
Una veduta
del terminal
per le grandi
navi
passeggeri

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Il Pd si schiera: «Manovra elettorale, i problemi dovevano tirarli fuori prima»

**PIGOZZO E ZOTTIS
PREANNUNCIANO
INTERROGAZIONI
IN REGIONE
BERGAMO: COSÌ
SI BLOCCA TUTTO**

LE REAZIONI

VENEZIA «Ho preso posizione in difesa del presidente del Porto Musolino perché non mi sembrava che una bocciatura del bilancio fosse il modo di esprimere la propria contrarietà a un documento finanziario sano. Il Ministero ora farà i suoi approfondimenti, se c'erano delle perplessità andavano affrontate prima». Pier Paolo Baretta, sottosegretario all'Economia, all'indomani della bocciatura del bilancio del Porto, dichiara di non essere a conoscenza delle motivazioni che hanno portato i rappresentanti di Comune e Regione a esprimere la propria contrarietà al consuntivo di autorità portuale.

Nel frattempo si moltiplicano reazioni che entrano invece nel merito della vicenda.

«Gli stanziamenti alla Mantovani erano stati autorizzati nel bilancio di previsione - sostiene Ugo Bergamo, ex sindaco di Venezia, senatore e promotore del movimento "Veneziaètua" - bocciare il consuntivo non ha senso. Se c'erano segnalazioni da fare, dovevano essere fatte alla Procura. Non credo che Musolino sia così sprovveduto da fare cose illegali alla luce del sole. Di fatto, questa mossa, blocca l'operatività del porto».

Sulla stessa linea anche il parlamentare Pd Nicola Pellicani, che dice di aver richiesto un'audizione a proposito della vicenda del finanziamento alla società, su cui relazionerà il rappresentante in comitato di gestione per la città metropolitana Fabrizio Giri.

«Il fatto di bocciare il bilancio è stata una manovra elettorale, altro che libertà di coscienza. Se

il problema risaliva ad anni precedenti, perché la bocciatura è avvenuta solo ora? - chiede Pellicani - La questione va analizzata con la massima attenzione, certo è che questo non aiuta una città che sta tentando ora di risollevarsi. Non si capisce però perché Brugnaro abbia indugiato fino ad ora ad intervenire se c'erano questioni poco chiare».

Il segretario regionale del Pd Alessandro Bisato chiede «al Ministro De Micheli di non prestarsi a questi giochi di potere e di pretendere chiarezza sulle manovre fatte dalla Regione e soprattutto dal sindaco Brugnaro per destituire Musolino. È indecente - dice - bloccare investimenti e risorse per milioni di euro pur di insediare un presidente a loro vicino». E aggiunge che «le ripercussioni della decisione le subiranno migliaia di famiglie la cui vita dipende dai porti».

La vicecapogruppo regionale Pd Francesca Zottis e il consigliere Bruno Pigozzo annunciano un'interrogazione per chiedere spiegazioni in consiglio regionale. «Bocciare senza motivo un bilancio con un avanzo di 25 milioni e un utile di 10 è grave, Zaia non può nascondersi dietro a un dirigente, dicendo che non è una sua competenza. Esiste una responsabilità politica».

I senatori Andrea Ferrazzi e Vincenzo d'Arienzo chiedono invece a Regione e Città metropolitana di «rivedere la propria scelta o di motivarla con argomentazioni responsabili e credibili» e sottolineano come il voto contrario impedisce di destinare per Venezia i cinque milioni di euro disponibili nel Decreto Rilancio. «Un'azione scellerata che nega a Venezia un'importante risorsa, utilissima per favorire decine di aziende che lavorano nel settore per rilanciare le loro attività provate dall'epidemia». «È l'unico modo - concludono - per permettere a tante imprese di avere i benefici economici».

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Commissario di Governo è sicuro: «Opere pronte per i Mondiali di Cortina»

GEMME: «TERMINATI 22 CANTIERI SU 36, ANCHE SE FRENATI DALLA BUROCRAZIA. LE 4 VARIANTI SOLO NEL 2024»

LE OPERE

BELLUNO «Anche se in regime commissariale la stazione appaltante non è messa nelle condizioni di finalizzare al meglio gli investimenti. Il processo realizzativo delle infrastrutture risente di un eccessivo appesantimento burocratico. In generale siamo costretti a tornare anche 23 volte dalla stessa amministrazione per avere il via libera ai progetti. Tra il concepimento dell'opera e l'affidamento dei lavori, possono trascorrere mediamente 5 anni e in alcuni casi anche di più». Claudio Andrea Gemme, presidente di Anas e commissario di governo per la viabilità per i Mondiali di Cortina 2021, annuncia che tutti i cantieri saranno terminati in tempo, anche nel caso in cui non dovesse esserci lo spostamento dei Mondiali al 2022 come auspicato dalla Federazione che ha chiesto lo slittamento di un anno in relazione all'emergenza Covid-19. Quello che non sarà pronto per la competizione iridata sono le quattro varianti di Tai, Valle di Cadore, San Vito di Cadore e Cortina. Queste non ci saranno prima del 2024.

I CANTIERI

«Dei 38 interventi in programma 22 sono stati completati - spiega Gemme - per i 16 restanti sono

terminate le procedure di affidamento e i lavori sono in corso. Ho costituito un gruppo di lavoro dedicato esclusivamente allo sviluppo del Piano che da anni lavora in sinergia su tutti gli aspetti di avanzamento, sia amministrativi che tecnici. Ci lavoriamo a tempo pieno, proprio per arrivare a completare gli interventi entro i tempi fissati inizialmente. A giorni, ad esempio, consegneremo i lavori di realizzazione del ponte di Crignes sul torrente Boite, frutto del lavoro di squadra con il Commissario dei Giochi. Ultimato il progetto, Anas curerà la direzione dei lavori e prevediamo di renderlo percorribile entro l'anno».

LE VARIANTI

La strada che porta a Cortina e che passa attraverso le quattro varianti rimane però ancora in salita. «La Commissione Tecnica Via, la Direzione Generale del Ministero per i Beni Culturali e la Regione Veneto hanno completato le rispettive istruttorie tecniche per verificare se i quattro progetti avessero potenziali impatti ambientali significativi. I distinti pareri della Commissione sono stati trasmessi alla Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo competente che sta provvedendo alla predisposizione dello schema di provvedimento da sottoporre alla firma del Ministro dell'Ambiente e del Ministro per i Beni Culturali per la successiva adozione. Manca quindi all'appello l'atto finale, senza il quale non è possibile procedere con la riconvocazione delle conferenze di servizi, l'approvazione degli stralci e quindi lo sviluppo della progettazione esecutiva». Tradotto: se prima

dell'estate sarà finito l'iter ministeriale si potrà procedere con la progettazione esecutiva e poi avviare la gara. «Si tratta di opere particolarmente articolate che hanno un valore complessivo superiore a 142 milioni di euro. Per la complessità dei progetti - prosegue Gemme - che prevedono lo sviluppo dei tracciati per buona parte in galleria con tempi di lavoro di circa 36 mesi, prevediamo di arrivare a concluderle nel 2024».

MODELLO GENOVA

Secondo Gemme per avere maggiori garanzie sulle tempistiche la soluzione è il modello Genova: «È di tutta evidenza che abbia funzionato. E' altrettanto noto che, da parte del decisore politico, non ci sia univocità sull'estensione di questo modello su vasta scala. Infatti va detto che i controlli e le verifiche di ciascun Ente e i rispettivi Codici regolamentari sono fondamentali per l'approfondimento conoscitivo di un progetto, per valutarne l'impatto e la corretta realizzazione. Molto del rallentamento deriva in particolare dal doppio passaggio autorizzativo Ministeri - Enti locali. Su questo aspetto è necessario riflettere per individuare percorsi di velocizzazione e armonizzazione. In sostanza si tratterebbe di accentrare i soggetti deputati alle verifiche, una sorta di "Autorizzazione unitaria"». Una semplificazione che, forse, avrebbe permesso a Cortina di avere le quattro varianti già pronte per i Mondiali senza costringerla, invece, a viaggiare con soli 24 mesi di scorta sulla scadenza olimpica e su eventuali intoppi, in fase di gara o di realizzazione.

Andrea Zambenedetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**MANAGER
Claudio
Andrea
Gemme,
presidente di
Anas e
Commissario
di governo
per la
viabilità per i
Mondiali di
Cortina 2021**

«Strade pronte per i Mondiali di sci»

► Claudio Andrea Gemme, presidente di Anas, fissa invece al 2024 la realizzazione delle 4 varianti alla statale 51 di Alemagna

«Stiamo portando avanti il potenziamento viario per Cortina con grande impegno e dei 38 interventi 22 sono stati completati. Per i 16 restanti sono terminate le procedure di affidamento e i lavori sono in corso». Claudio Andrea Gemme, presidente di Anas e Commissario per la viabilità dei Mondiali di Cortina 2021 spiega che tutte le opere saranno pronte per la scadenza, fatta eccezione per le quattro varianti relative all'attraversamento degli abitati di Tai di Cadore, Valle di Cadore, San Vito di Cadore e Cortina i cui progetti devono ancora ricevere la formalizzazione dell'esito della Valutazione d'Impatto Ambientale da parte dei Ministeri competenti. «Auspico che l'iter di competenza ministeriale si concluda entro l'estate in modo da attivare tempestivamente la progettazione esecutiva, prevediamo di arrivare a concluderle nel 2024».

Zambenedetti alle pag. II e III

La viabilità del futuro

«Per i Mondiali 2021 Alemagna a nuovo, tranne le 4 varianti»

► Il commissario Claudio Andrea Gemme: ► Per i bypass invece c'è da attendere: «Tutte le opere del piano saranno pronte» «Prevediamo di concludere per il 2024»

Genovese, 70 anni, un curriculum "pesante" con incarichi prestigiosi ottenuti in Italia e all'estero, dalla Germania alla Francia, dal Giappone fino alla Russia. Claudio Andrea Gemme è il presidente di Anas e Commissario straordinario per la viabilità dei Mondiali di sci di Cortina 2021. Di lui si è parlato anche come possibile commissario per il Ponte Morandi a Genova (la nomina è poi ricaduta sul sindaco Bucci). A sette mesi dall'avvio della gara iridata (un anno e sette mesi, nel caso in cui venga accolta la richiesta di rinvio al 2022 avanzata dalla Federazione in relazione all'emergenza Covid-19) abbiamo fatto con lui il punto sulle opere che Anas conta di consegnare e quelle su cui il territorio potrà contare per le Olimpiadi, sempre a Cortina, del 2026.

Degli interventi sulla SS 51 a fine 2019 ne risultavano completati 16, altri 14 erano in corso. Quanti di questi sono terminati?

«Stiamo portando avanti il potenziamento viario per Cortina con grande impegno e dei 38 interventi 22 sono stati completati. Per i 16 restanti sono terminate le procedure di affidamento e i lavori sono in corso».

Rimanendo agli interventi della 51, i progetti sono tutti approvati?

«I progetti del Piano di viabilità lungo la statale 51 sono tutti ap-

provati, fatto salvo per le quattro varianti relative all'attraversamento degli abitati di Tai di Cadore, Valle di Cadore, San Vito di Cadore e Cortina i cui progetti devono ancora ricevere la formalizzazione dell'esito della Valutazione d'Impatto Ambientale da parte dei Ministeri competenti».

Parliamo quindi delle quattro varianti. Avete notizie dalla commissione Via sull'avanzamento dell'approvazione? Secondo alcuni parlamentari mancherebbe il solo decreto, mentre tutte e quattro sono

già state approvate.

«Le confermo che la Commissione Tecnica Via, la Direzione Generale del Ministero per i Beni Culturali e la Regione Veneto hanno completato le rispettive istruttorie tecniche per verifica-



re se i quattro progetti avessero potenziali impatti ambientali significativi. I distinti pareri della Commissione di Via sono stati trasmessi alla Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo competente che sta provvedendo alla predisposizione dello schema di provvedimento di Via da sottoporre alla firma del Ministro dell'Ambiente e del Ministro per i Beni Culturali per la successiva adozione. Manca quindi all'appello l'atto finale, ovvero il Decreto di concerto dei due Ministri, senza il quale non è possibile procedere con la riconvocazione delle conferenze di servizi, l'approvazione degli stralci e quindi lo sviluppo della progettazione esecutiva».

Che tempi ci sono per appalti e realizzazione?

«Auspico che l'iter di competenza ministeriale si concluda entro l'estate in modo da attivare tempestivamente la progettazione esecutiva, che contiamo di ultimare entro il primo trimestre del 2021, e a stretto giro mandare in gara i lavori. Si tratta di opere particolarmente articolate che hanno un valore complessivo superiore a 142 milioni di euro. Per la complessità dei progetti, che prevedono lo sviluppo dei tracciati per buona parte in galleria con tempi di lavoro di circa 36 mesi, prevediamo di arrivare a concludere le quattro varianti nel 2024».

Quali opere non saranno pronte prima del 2021?

«Ci aspettiamo di concludere tutte le opere approvate entro il 2021, indipendentemente dal possibile slittamento in avanti della competizione sportiva. Ho costituito un gruppo di lavoro dedicato esclusivamente allo sviluppo del Piano che da anni lavora in sinergia su tutti gli aspetti di avanzamento, sia amministrativi che tecnici. Ci lavoriamo a tempo pieno proprio per arrivare a completare gli interventi entro i tempi fissati inizialmente. A giorni, ad esempio, consegneremo i lavori di realizzazione del ponte di Crignes sul torrente Boite, frutto del lavoro di squadra con il Commissario dei Giochi. Ultimato il progetto, Anas curerà la direzione dei lavori e prevediamo di renderlo percorribile entro l'anno».

Nel caso i mondiali dovessero

slittare al 2022, con 12 mesi in più, quali opere si potrebbero aggiungere alla lista di quelle completate?

«In caso di slittamento della competizione sportiva prevediamo già l'esecuzione di alcuni interventi ulteriori non ricompresi nel Piano ma attualmente allo studio. Mi riferisco in particolare ad alcuni lavori sulle statali 51 bis e 52 che potranno essere conclusi entro l'anno 2021».

In una strategia di lungo periodo quali sono gli ulteriori investimenti che possono migliorare la viabilità lungo la Alemagna?

«Bisogna considerare che il Piano di potenziamento che abbiamo sviluppato tiene già conto delle necessità di miglioramento dei collegamenti locali e costituisce di per sé una svolta per la viabilità sull'Alemagna. Detto questo, guardando al lungo periodo, magari in vista delle Olimpiadi di Milano-Cortina del 2026, che torneranno ad interessare nuovamente la viabilità del bellunese, un intervento già proposto e ritenuto prioritario da Anas è la realizzazione della variante di Longarone. Ulteriori interventi, meno impattanti rispetto alla costruzione di un nuovo tracciato ma comunque finalizzati a elevare gli standard di servizio delle statali, sono allo studio dei nostri professionisti e troveranno concretezza nel prossimo futuro».

E sul fronte dell'intermodalità ci sono progetti in vista?

«Il potenziamento della linea ferroviaria fino a Calalzo costituisce un ulteriore stimolo a completare gli interventi di miglioramento della statale 51 bis, parte dei quali - lo abbiamo accennato - sono ricompresi nei piani per Cortina 2021 mentre altri sono in fase di programmazione».

Parliamo della SS52 i cui 7 interventi erano stati annunciati a parte, ci sono previsioni sui tempi di realizzazione?

«A inizio giugno ho approvato il quinto stralcio del Piano che ricomprende proprio i 7 interventi sulla statale 52 oltre ad ulteriori quattro interventi sulla 51 bis, per un investimento complessivo che ammonta a 16,1 milioni di euro. Prevediamo di avviare i lavori di tutti i lotti entro agosto e di completarli entro la fine dell'anno. E'

un corpo di interventi particolarmente denso che prevede il miglioramento di innesti con la viabilità locale, la realizzazione di opere di protezione marginale, il risanamento della pavimentazione e del corpo stradale e l'installazione di nuove barriere di sicurezza. Inoltre, nei prossimi giorni approverò anche il sesto e il settimo stralcio del Piano. Il sesto stralcio comprende un corpo di ulteriori interventi per un valore di 11 milioni di euro, mentre il settimo stralcio prevede un programma di lavori per un investimento complessivo di circa 3,5 milioni».

Da quale politico o amministratore locale ha ricevuto il maggior numero di telefonate o lettere per chiederle conto dei tempi?

«C'è stata in generale una grande attenzione, come è giusto che sia, da parte di tutto il Territorio. La Struttura Commissariale con il fattivo supporto di Anas è stata fortemente impegnata nel mantenere le aspettative. E' però del tutto evidente, e questo è chiaro anche al Territorio, che c'è un problema di sistema nel processo realizzativo delle opere».

A cosa si riferisce?

«Spesso la stazione appaltante, ancorché in regime commissariale, non è messa nelle condizioni di poter finalizzare al meglio gli investimenti. Ad oggi il processo realizzativo delle infrastrutture risente di un eccessivo appesantimento burocratico. In generale Anas è infatti costretta a tornare anche 23 volte dalla stessa amministrazione per avere il via libera ai progetti. Tra il concepimento dell'opera e l'affidamento dei lavori, possono trascorrere mediamente 5 anni e in alcuni casi anche di più. In questo percorso le attività che coinvolgono direttamente una stazione appaltante come Anas rappresentano meno di un terzo dei 5 anni, mentre i restanti due terzi sono necessari per le attività svolte da Enti terzi come Ministeri, Enti Regionali, Comuni, Autorità ecc. E' quindi necessario, soprattutto in questa fase di rilancio, accelerare la fase autorizzativa».

Quindi "modello Genova" per tutti?

«Il "modello Genova" è di tutta evidenza che abbia funzionato. E' altrettanto noto che, da parte del decisore politico, non ci sia

univocità sull'estensione di questo modello su vasta scala. Infatti va detto che i controlli e le verifiche di ciascun Ente e i rispettivi Codici regolamentari sono fondamentali per l'approfondimento conoscitivo di un progetto, per valutarne l'impatto e la corretta realizzazione».

Quindi cosa suggerisce?

«Molto del rallentamento deriva in particolare dal doppio passaggio autorizzativo Ministeri - Enti locali. Su questo aspetto è necessario riflettere per individuare percorsi di velocizzazione e armonizzazione. In sostanza si tratterebbe di accentrare i soggetti deputati alle verifiche, una sorta di "Autorizzazione unitaria". Un tale percorso consentirebbe di alleggerire la fase autorizzativa e delle connesse prescrizioni da applicare in fase realizzativa, riducendo quindi anche i tempi di "messa a terra" dell'opera».

Ma c'è anche il problema del contenzioso con le imprese...

«Il contenzioso è un altro problema serio per il Paese. Da molti anni la litigiosità degli operatori del settore blocca moltissime opere causando così ritardi gravissimi nei lavori a danno dei cittadini che ne hanno bisogno. Parlo anche del contenzioso che origina in fase di gara-aggiudicazione che determina un forte rallentamento nell'assegnazione dei lavori. A questo riguardo, in media le imprese presentano ricorsi su circa il 20% delle gare sopra i 30 milioni. Questa "litigiosità" scende al 7% quando gli importi di gara sono inferiori, dal momento che un ricorso anche solo per essere avviato ha costi legali di un certo rilievo. E' bene ricordare che Anas vince mediamente in circa l'80% dei casi. Sebbene sia un risultato positivo, che testimonia il corretto agire della stazione appaltante, comporta comunque un enorme dispendio di tempo che danneggia non solo la stazione appaltante ma anche le imprese e la collettività che at-

tende la realizzazione dell'opera».

Come si risolve?

«Anche in questo caso una semplificazione normativa sarebbe auspicabile poiché potrebbe ridurre il numero degli "appigli" legali per presentare ricorsi».

Il governo sta pensando ad un commissario per le opere via-rie delle Olimpiadi, ha senso secondo lei legare la carica alla presidenza di una società? Se dovessero chiederglielo è disponibile?

«Non entro nel merito della decisione sul Commissario, sottolineo che il potenziamento delle infrastrutture di collegamento con Milano e Cortina è un aspetto fondamentale per la riuscita dell'evento e deve avere un ruolo prioritario per mantenere le aspettative della platea mondiale che parteciperà alle Olimpiadi».

Andrea Zambenedetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«22 INTERVENTI SONO GIÀ STATI COMPLETATI, PER I 16 RIMANENTI I LAVORI INVECE SONO IN CORSO»

«AUSPICO CHE L'ITER DI COMPETENZA MINISTERIALE SI COMPLETI PER L'ESTATE»

«È DI TUTTA EVIDENZA CHE IL MODELLO GENOVA ABBA FUNZIONATO, MA NON C'È VOLONTÀ DI ESTENDERLO»



«PER TAI, VALLE, SAN VITO E CORTINA LE ISTRUTTORIE SONO GIÀ COMPLETATE, MANCA IL DECRETO DEI DUE MINISTRI»

L'IMPORTO SUPERA I 142 MILIONI CON TEMPI DI LAVORO DI 36 MESI IL TERMINE È PREVISTO PER IL 2024

«IN MEDIA LE IMPRESE PRESENTANO RICORSO IN CIRCA IL 20% DELLE GARE OLTRE I 30 MILIONI»



**PROGETTI ANAS
PER IL 2021**
L'immagine
progettuale
della variante
di Tai. Il
Commissario
Claudio
Andrea
Gemme
annuncia che
non ci si
potrà
transitare
prima del
2024. Al
momento
manca il
decreto
firmato dai
due ministri.
Poi verranno
convocate le
conferenze
dei servizi, si
procederà
con il
progetto
definitivo e
con le gare
d'appalto

Il progetto Case cantoniere ecco il piano per valorizzarle

Ridare vita alle vecchie case cantoniere. Non sarà una semplice mano di rosso pompeiano ma saranno veri e propri lavori per ridare dignità agli edifici. Sono tre gli edifici interessati dal piano Anas per cui sono stati messi sul piatto un milione e settecento mila euro. A Vodo l'edificio diventerà un campo base ad uso ufficio e rimessa. Gli edifici di Acquabona e San Vito saranno invece destinati ai progetti di Unesco e Protezione civile, la convenzione è in corso di stipula.

A pagina II

Tre case cantoniere riprendono vita: Unesco, Protezione civile e magazzino

**GLI EDIFICI INTERESSATI
DAL PIANO
SONO QUELLI
DI ACQUABONA
SAN VITO DI CADORE
E VODO DI CADORE**

**ALTRI INTERVENTI
RIGUARDERANNO
LE GALLERIE
DELLA 51 DI ALEMAGNA
E LA "SAN VITO"
LUNGO LA SS 50**

LE STRUTTURE

BELLUNO Ridare vita alle vecchie case cantoniere. Non sarà una semplice mano di rosso pompeiano ma saranno veri e propri lavori per ridare dignità agli edifici storici diventati parte integrante del panorama italiano. Ad annunciarlo è Claudio Andrea Gemme. Sono tre gli edifici interessati in provincia di Belluno dal piano per cui ci sono sul piatto un milione e settecento mila euro.

IL PIANO

«Si tratta di un progetto importante per il territorio, anche se non direttamente correlato al tema della viabilità - spiega Claudio Andrea Gemme, Presidente di Anas - è costituito dal recupero delle nostre case cantoniere. La settimana scorsa abbiamo avviato le procedure di

gara per il restauro tre case cantoniere sulla 51 "di Alemagna" ad Acquabona, Vodo e San Vito di Cadore. Si tratta di un investimento di 1 milione e 700 mila euro che ha lo scopo di recuperare e valorizzare i tipici immobili Anas di colore rosso pompeiano, praticamente iconico».

LA DESTINAZIONE

I tre edifici avranno ciascuno un futuro differente. A Vodo entreranno sale e badili. Acquabona e San Vito finiranno invece ai progetti di Unesco e protezione civile. «Una cosa di cui vado particolarmente orgoglioso - spiega Gemme - quello di Vodo di Cadore resterà come centro manutentorio per i nostri lavoratori su strada, in pratica sarà un campo base ad uso ufficio e rimessa, soprattutto per le attività invernali. In un'ottica di

collaborazione concreta con il territorio, per gli altri due edifici stiamo invece definendo i protocolli con gli Enti coinvolti per l'affidamento in gestione a Protezione Civile e Unesco». Tra gli interventi che non sono inclusi nel piano dei Mondiali ce ne sono anche altri, che riguardano la volontà, che partiranno nel prossimo futuro ad opera di Anas, in particolare saranno oggetto di manutenzione le gallerie della statale 51 di Alemagna oltre alla galleria del Comelico e sulla galleria "San Vito" lungo il percorso della statale 50, del Grappa e di Passo Rolle

A.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





SAN VITO Avviato il bando per il restauro di tre case cantoniere

«Presi in giro», Cortina contro l'Anas

► Il sindaco Ghedina replica all'intervista a Gemme
«Vedo l'impegno, ma sono molto deluso dai risultati»



SINDACO Gianpietro Ghedina

► Le quattro varianti pronte solo nel 2024: «Per i Mondiali le opere sportive saranno completate, quelle viarie no»

«Non riesco a nascondere di essere deluso. Ringrazio per gli stanziamenti e per l'impegno profuso ma la delusione di non vedere i lavori partire è grande». Non usa giri di parole il sindaco di Cortina Gianpietro Ghedina, dopo l'intervista in cui il presidente di Anas e commissario di governo per i Mondiali 2021, Claudio Andrea Gemme, ha ribadito che prima del 2024 le varianti di Tai, Valle, Cortina e San Vito, non saranno pronte. «Sono deluso perché se sul fronte delle opere sportive arriveremo puntuali, non sarà altrettanto per quelle viarie. Credo che tra Anas e Ministero ci siano tanti problemi di risolvere».

Zambenedetti
alle pagine II e III

«Deluso da tutti questi ritardi»

► Cantieri fermi e prospettiva di conclusione nel 2024: dopo l'intervista al presidente di Anas, Ghedina reagisce

**«RINGRAZIAMO
PER GLI STANZIAMENTI
E PER L'IMPEGNO
PROFUSO
MA NON STIAMO
RISPETTANDO I TEMPI»**

► «Cortina si sente presa in giro: le opere sportive saranno pronte e quelle viarie no. Fatico a credere alle previsioni»

**«FORSE È UN PROBLEMA
TUTTO ITALIANO
MA IO CREDO CHE
TRA ANAS E MINISTERO
CI SIANO MOLTI
PROBLEMI DA RISOLVERE»**

AMAREZZA E SCONFORTO

CORTINA «Non riesco a nascondere di essere deluso. Ringrazio per gli stanziamenti e per l'impegno profuso ma la delusione di non vedere i lavori partire è grande». Il tono composto e cordiale di Gianpietro Ghedina, sindaco di Cortina, quasi stride con il disappunto. Le singole parole scelte dal primo cittadino per esprimere il concetto non sono di accusa ma di riflessione, prima, e di sconforto, poi. Un giudizio esternato dopo l'intervista in cui il presidente di Anas e commissario di governo per i Mondiali 2021, Claudio Andrea Gemme, ha ribadito che prima del 2024 le varianti di Tai, Valle, Cortina e San Vito, non saranno pronte e che tutte e quattro sono in attesa del decreto ministeriale la cui fir-

ma è attesa entro l'estate.

L'ANALISI

«Sono deluso perché se sul fronte delle opere sportive arriveremo puntuali, non sarà altrettanto per quelle viarie. I Mondiali dovevano essere l'occasione, ringraziamo per le opere, gli stanziamenti e gli impegni. Ma siamo delusi. Non solo dobbiamo attendere per vederle finite queste opere, ma addirittura non ci sono ancora i cantieri aperti». Ghedina spiega poi quanto sia difficile per un sindaco trasmettere la ragione per cui non tutto procede secondo i piani. Perché quei cantieri di cui si parla dal 2016 continuano a esistere solo sulla carta. «Noi ci troviamo a dover dare risposte ai cittadini e talvolta si fa davvero fatica. Io sono sindaco da tre anni e siamo proba-

bilmente al terzo commissario di Anas. Anche le tempistiche annunciate, a questo punto, devo dire che fatico a crederci possano essere rispettate. Insomma, noi ci sentiamo presi in giro. Sembra che abbiamo tenuto nascosto qualcosa ai cittadini, che abbiamo fatto delle promesse campate in aria. Non è stato così».

LE RESPONSABILITÀ

Ghedina non cerca colpevoli. Non sbatte i pugni sul tavo-



lo. E usa l'arte della diplomazia: «Probabilmente siamo davanti a un problema tutto italiano ma credo che tra Anas e Ministero ci siano tanti problemi di risolvere. Sembriamo un Paese del terzo mondo. Servono tempi certi. Ma arriviamo comunque in ritardo. C'è insofferenza». A riaprire le polemiche è stato il possibile rinvio dei Mondiali, chiesto dalla Federazione in relazione alla pandemia da Coronavirus. Scoprire che un anno di tempo in più non è sufficiente per completare le opere non ha lasciato nessuno indifferente.

I CANTIERI

La strada per Cortina, la 51 di Alemagna, oltre che sulle

quattro varianti Mondiali, ora può contare anche sullo stanziamento "Olimpico" per la realizzazione della tangenziale completa. Ma sarà una corsa contro il tempo per arrivarci puntuali. Anche perché, se le varianti "mondiali" saranno pronte nel 2024, ci sono solo dodici mesi di scorta sulle Olimpiadi, nel caso il cronometro si dovesse fermare per eventuali ricorsi o altri intoppi. Una lezione da cogliere e di cui fare tesoro fin da subito per evitare che i tempi supplementari dei Mondiali diventino anche i supplementari delle Olimpiadi. Tradotto: bisognerebbe iniziare a chiedere le autorizzazioni immediatamente per la tangenziale, o individuare un nuovo modello

per le autorizzazioni. E questa sembra la strada caldeggiata da tutti, anche se non è per nulla scontato che piaccia anche al governo. «Il modello Genova ha funzionato» ha spiegato Claudio Andrea Gemme. E per Cortina, a questo punto, potrebbe essere forse l'unica possibilità. «Io devo crederci - spiega Ghedina - e farò di tutto per lavorarci e crederci. Sono sereno da parte della mia coscienza, ma ci si trova davanti a muri di gomma e corti circuiti difficili da capire, figurarsi da spiegare. Io sono un entusiasta ma si fa davvero fatica a credere come vanno le cose».

Andrea Zambenedetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROGETTO di variante previsto per i Mondiali di sci 2021. Il piano è stato oggetto di diversi aggiustamenti per cercare di raccogliere il maggior numero di consensi sul territorio.

«Sismabonus, benefici ad altri 72 Comuni»

►Gli ingegneri:
«La Regione modifich
la classificazione»

«AGEVOLAZIONI
FISCALI SU TUTTO
IL TERRITORIO,
PER FAVORIRE
LA RIPRESA
DELL'EDILIZIA»

LA RICHIESTA

PADOVA Sismabonus, sì grazie, nel buon nome della semplificazione, per andare incontro alle imprese nel periodo post-Covid. «Riclassificare i 72 Comuni padovani attualmente inseriti nella zona sismica 4 trasferendoli in zona 3, estendendo così il beneficio fiscale del Sismabonus e le agevolazioni sempre fiscali previste dal recente Decreto Rilancio. Un modo per sostenere le aziende aumentando la platea dei beneficiari e contemporaneamente garantendo maggiore prevenzione sismica». La richiesta è stata espressa dal presidente della Foiv, Federazione degli Ordini degli Ingegneri del Veneto, Pasquino Boschetto, nel corso dell'audizione in Regione sulla proposta di legge n. 513 "Semplificazioni in materia di urbanistica ed edilizia per il rilancio del settore delle costruzioni e la promozione della rigenerazione urbana e del contenimento del consumo del suolo "Veneto cantiere veloce".

«Bene che la Regione si sia posta come obiettivo la semplificazione - ha sottolineato Boschetto - reputo che introdurre in questa legge regionale la nostra proposta centrerebbe ulteriormente l'obiettivo, dando una spinta importante al comparto edile molto danneggiato dall'emergenza Coronavirus di questi mesi. Si garantirebbe l'accesso ai seguenti contributi: Sismabonus, Superbonus 110% per gli

interventi di risparmio energetico più impegnativi, cessione del credito per le ristrutturazioni al 50%, Ecobonus al 65% e bonus facciate». Sono 162 i comuni veneti in zona 4 indicati dalla Foiv, che ha redatto la proposta congiuntamente con la federazione degli Architetti del Veneto e l'Ordine regionale dei Geologi, che avrebbero effettivamente il diritto di usufruire dello sgravio fiscale in base ai rilevamenti dell'Ingv (Istituto nazionale di Geofisica e Vulcanologia), poiché presentano valori standard di accelerazione orizzontale massima del terreno maggiori di 0,05, ossia al di sopra della soglia minima stabilita dall'Ingv per far ricadere il relativo territorio in zona 3. Eppure non possono accedere agli incentivi in base all'attuale classificazione regionale. Si tratta, per l'appunto, di 72 comuni in provincia di Padova, 35 in provincia di Rovigo, 6 in provincia di Vicenza, 20 in provincia di Venezia, 1 in provincia di Belluno e 28 in provincia di Verona. «Il passaggio da zona sismica 4 a zona 3 non comporterebbe ulteriori adempimenti tecnici e amministrativi o aggravii al bilancio regionale o ai soggetti che eseguono interventi edilizi su tali territori - ha precisato il presidente Boschetto - è necessario però provvedere a un livello di classificazione sismica coerente con i valori resi disponibili dall'Istituto nazionale di Geofisica e Vulcanologia rispetto alla classificazione esistente».

Federica Cappellato

© RIPRODUZIONE RISERVATA



EDILIZIA Incentivi fiscali per favorire la ripresa dei cantieri



Il Cesana non risanerà l'asilo di San Giacomo

► Miatto: «Non hanno le energie per fare l'intervento: potrebbero donarci l'edificio»

VITTORIO VENETO

Il Cesana Malanotti ha comunicato che non intende mettere mano all'immobile dell'asilo di San Giacomo per sanarne le carenze strutturali emerse a seguito di una perizia. «Solo se ci viene ceduto, possiamo investire su questo edificio dei soldi, ma l'Istituto dovrebbe vendercelo a costo zero, visto che il Comune già possiede delle superfici su cui poter mettere l'asilo. Dobbiamo cioè partire dalle stesse condizioni» ragiona il sindaco Antonio Miatto.

LA SITUAZIONE

Ieri mattina l'Istituto, proprietario dell'immobile, ha risposto alla giunta. «Il Cesana Malanotti - rende noto il sindaco - ci ha detto che non ha le energie per fare l'intervento. Ora dovrò pensare ad una ricollocazione dei bambini: sarà il tema dei prossimi giorni». Già era chiaro che l'anno scolastico a settembre non si sarebbe aperto qui a causa delle carenze strutturali. Ora il ragionamento, visto il disinteresse dell'Istituto a investirci dei soldi per adeguarlo sismicamente, si allarga. «Dobbiamo pensare ad una soluzione definitiva. I container non sono il massimo, è una possibilità, ma se si può si evita. Dovremo anche pensare ad un servizio di trasporto scolastico per questi bambini per raggiungere la nuova sede temporanea dell'asilo» prosegue Miatto. La giunta ha già in mente un paio di ipotesi e si sta impegnando affinché i bambini

possano continuare tutti insieme il loro percorso educativo.

L'OPPOSIZIONE

Sull'esito della perizia, che ha evidenziato criticità strutturali in buona parte dell'edificio, interviene il Pd. «Ci fa molto piacere che il sindaco si interessi solo ora dei problemi di staticità delle scuole Vittoriesi - afferma il capogruppo Marco Dus - La giunta Tonon, in 5 anni, ha messo in sicurezza 5 scuole, trovando l'allora opposizione leghista spesso ferocemente contraria. Nel merito dell'asilo di San Giacomo il tempismo è tutto. La scuola non ha mai avuto alcun problema, ora che c'è un ricorso, per il vigneto, la scuola diventa improvvisamente inagibile. Come aveva già anticipato l'assessore Fasan, probabilmente la verità è un'altra: per risolvere il problema del conflitto tra il vigneto e scuola "bisogna spostare la scuola". E questo è quel che si vuole, probabilmente, fare spingendo i genitori a non iscrivere all'asilo i propri figli. A questo punto chiederemo una perizia su tutte le scuole e uffici pubblici per verificarne la sicurezza statica». «Il consigliere Dus - replica il sindaco - si permette di fare considerazioni quanto meno improvvise: se intende prendersi lui la responsabilità di mettere i bimbi in una scuola così deficitaria dal punto di vista sismico, si proponga. La scuola è gravemente insufficiente dal punto di vista sismico».

Claudia Borsoi

© RIPRODUZIONE RISERVATA





A RISCHIO L'asilo di San Giacomo non riaprirà a settembre perché da una perizia sono emerse delle criticità. Nel tondo Marco Dus

Poste di Ca' Rainati chiuse: sos di Marin «Sportello strategico»

**RIPRESA L'ATTIVITÀ
A SAN ZENONE
«PROBLEMI
DI ASSEMBRAMENTO
UN UNICO
UFFICIO NON BASTA»**

SAN ZENONE

Non c'è pace per l'ufficio postale di Ca' Rainati. E il sindaco lancia un appello per la riapertura dello sportello ora chiuso. E scrive a Poste Italiane. «Il paese si trova in queste settimane in una situazione a dir poco incredibile - sottolinea il sindaco Fabio Marin - Se da un lato, dopo l'evento vandalico nell'aprile dello scorso anno quando una banda di criminali aveva fatto saltare il postamat, e le attività erano state tutte concentrate nell'ufficio postale di Ca' Rainati con comprensivi problemi di gestione anche nel periodo di massima emergenza Covid-19, ora - con la riapertura dello sportello centrale di San Zenone, avvenuta lo scorso 9 giugno, è stata chiusa la filiale della frazione cosicché di nuovo i cittadini si trovano un unico ufficio a disposizione».

I DISAGI

La chiusura dello sportello della frazione, in particolare, vede costretti i carinatesi a recarsi all'ufficio di San Zenone con ovvie ripercussioni sull'affluenza, tutt'altro che positive, dato anche il periodo di emergenza sanitaria. Affluenza che, in questo

periodo si è ulteriormente intensificata anche a causa della chiusura obbligatoria dell'ufficio postale del vicino Comune di Fonte dopo l'assalto criminoso che ha messo lo sportello fuori uso e che vede ora molti cittadini di Fonte rivolgersi allo sportello sanzenonese.

LE LETTERE

Nonostante le rassicurazioni ottenute dal direttore dell'Ufficio postale secondo il quale la chiusura dello sportello di Ca' Rainati sarà solo temporanea, il sindaco Marin, nelle ultime settimane ha chiesto chiarimenti con un paio di lettere a Poste Italiane. «Il mancato servizio porta grave danno alla comunità - ha scritto - in un momento storico di profondo disagio come quello che stiamo vivendo per l'emergenza sanitaria in atto. L'utenza dell'ufficio di Ca' Rainati è costituita perlopiù da persone anziane che utilizzano lo sportello sia per il pagamento delle utenze, sia per il prelievo di contanti. Sto ricevendo numerosi reclami da parte dei miei cittadini carinatesi che si vedono costretti a recarsi allo sportello di San Zenone con comprensibili disagi». E conclude: «Lo sportello si trova inoltre in una posizione strategica, sia perché con l'apertura della Superstrada pedemontana veneta è previsto un maggiore afflusso di persone nel territorio sia perché a settembre riaprirà la scuola primaria dopo l'intervento di ristrutturazione che si trova proprio di fronte all'ufficio postale».

Gabriele Zanchin

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL MUNICIPIO Il Comune
chiede l'immediata
riapertura
dell'ufficio postale
della frazione
di Ca' Rainati**



Confedilizia: «Sconti sugli affitti? Impossibile»

► La replica alla proposta dell'assessore Petrolito
«Ci pensi il Comune»

**IL PRESIDENTE:
«I PROPRIETARI HANNO RISPETTATO I LORO DOVERI IN QUARANTENA E INOLTRE NON CI SONO AGEVOLAZIONI FISCALI»**

MIRANO

«Il Comune, anziché farsi direttamente carico, come dovrebbe essere per il proprio ruolo istituzionale, di un problema dei cittadini, pretende di risolverlo spostandolo da privato a privato». Così l'avvocato Giuliano Marchi, presidente di Confedilizia Venezia replica alla proposta dell'assessore Gabriele Petrolito, che ha inviato i proprietari a "scontare" gli affitti per i tre mesi di lockdown. Proposta respinta al mittente dall'associazione provinciale che rappresenta proprio i proprietari di immobili. «Se è vero - spiega Marchi - che ci possono essere situazioni nelle quali il conduttore si trova in difficoltà rispetto al pagamento dei canoni, è altrettanto vero che in analoghe difficoltà possono trovarsi anche i locatori che secondo quanto affermato dall'assessore dovrebbero ridurli cospicuamente. In molti casi il locatore trae dalla riscossione del canone una necessaria integrazione al proprio modesto reddito, spesso costituito da una contenuta pensione». Insomma, per Confedilizia è il cane che si morde la coda e proporre un dimezzamento dell'affitto per tre mesi non è la soluzione.

zamento dell'affitto per tre mesi non è la soluzione.

«Sul piano giuridico peraltro - prosegue Marchi - il locatore, anche durante l'emergenza sanitaria, ha sempre adempiuto per intero ai propri doveri, per cui modificare un assetto consolidato come quello contrattuale è inopportuno: sarebbe più utile che chi gestisce la cosa pubblica si adoperasse per far riconoscere, anche al settore abitativo, le agevolazioni fiscali applicate alle locazioni non abitative, tipo quelle commerciali o che il Comune intervenisse sull'applicazione delle imposte di competenza. L'unico sistema per superare le difficoltà economico-finanziarie come quelle attuali è un intervento pubblico che sollevi dalla crisi chi la sta subendo. Infine sono incomprensibili le argomentazioni di natura fiscale dell'assessore: non vi sarebbe alcun tipo di agevolazione per il proprietario se non quella di pagare le tasse sulla base di quanto effettivamente percepito ma anche in questa ipotesi non si vede quale possa essere il vantaggio».

Filippo De Gaspari

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



IL CASELLO DI MALO

Pedemontana cara?
«Sì, ma vale la pena» ▶ PAG 24



VIABILITÀ. Il confronto tra autostrade: il costo al chilometro per il tratto Malo-Breganze è due volte quello dell'A31, ma inferiore alla Brebemi

Pedemontana, pedaggi doppi dell'A4

I trasportatori: «È molto cara ma è comunque un vantaggio»
L'Acì: «Costi alti, ma tagliare i tempi di viaggio vale la candela»

Matteo Carollo

Quei 2,20 euro di pedaggio da Malo a Breganze, 12 chilometri di superstrada, hanno colpito l'attenzione di molti. In effetti, a confronti fatti, quello del primo tratto aperto di Pedemontana è uno dei pedaggi più cari. Per chi la deve percorrere, però, ciò non sembra rappresentare un problema: secondo i rappresentanti degli autotrasportatori e degli automobilisti i benefici della Spv valgono la spesa.

IL CONFRONTO. Mercoledì, all'apertura del tratto, abbiamo fatto la prova su strada tra i caselli di Malo e di Breganze: 2,20 euro per circa 12 chilometri, in sostanza 0,18 euro al chilometro. Più del doppio rispetto a quelli spesi per viaggiare sull'A31 e sulla stessa A4. Prendiamo il tratto che separa i caselli di Thiene e Dueville lungo la Valdaistica: secondo un calcolo eseguito sul sito web di Autostrade per l'Italia, il pedaggio per un'autovettura ammonta a 0,80 euro (1,10 per i camion a tre assi) per un percorso che sfiora i 10 chilometri, quindi 8 centesimi al chilometro. E ancora, per spostarsi da Vicenza Ovest a Grisignano lungo la Brescia-Padova spendiamo 1,40 euro (1,90 per i camion) per 16,7 chilometri: sempre 8 centesimi euro al chilometro. Le tariffe della Spv sono invece di poco inferiori a quelle della Brebemi, la Brescia-Bergamo-Milano, ad oggi forse la

strada più simile alla Pedemontana, come filosofia; sull'arteria lombarda, secondo il sito internet ufficiale dell'infrastruttura, per coprire un tratto come quello tra Bariano e Treviglio, pari a 11 chilometri, si spendono 2,50 euro, quindi circa 0,22 euro al chilometro.

AUTOTRASPORTATORI. «È vero che i pedaggi sono alti - concorda Rodolfo Mariotto, presidente della sezione Trasporto merci e persone e spedizionieri di Confindustria Vicenza - D'altra parte la Superstrada pedemontana veneta mette in comunicazione zone che attualmente sono raggiungibili in tempi lunghi, con code e con l'incertezza dell'arrivo delle merci. Oggi per andare a Spresiano bisogna percorrere l'A4 fino a Mestre e poi salire verso nord. La zona di Montebelluna, poi, era assolutamente scollegata. Ben venga quindi questa strada, anche se purtroppo i costi sono altissimi». Proprio pensando all'A4, gli autotrasportatori vedono nella nuova arteria ulteriori vantaggi. «Questa nuova strada alleggerirà l'A4 - aggiunge Mariotto - e questo è importante anche se si pensa alla frequenza degli incidenti nel tratto vicentino delle gallerie e al casello di Montecchio, caratterizzato da intenso traffico».

L'ACI. «È un'infrastruttura necessaria per decongestionare la statale Postumia - è l'opinione di Luigi Battistolli, presidente dell'Acì di Vicenza -

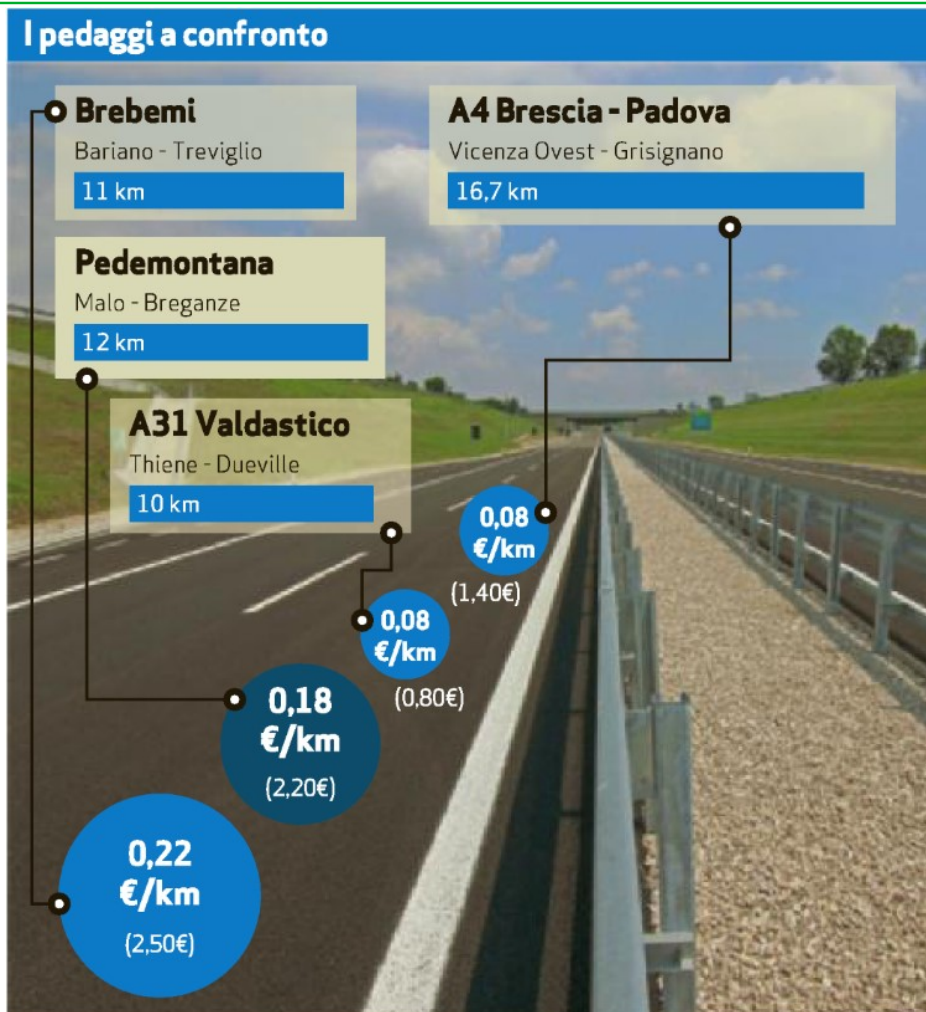
Da Vicenza a Treviso oggi si impiegano due ore, con tantissimo traffico pesante, molti autovelox, centri abitati attraversati. Lo stesso vale per l'A4: il tratto Padova-Mestre è uno dei più intasati d'Europa». A fronte di pedaggi tra i più alti, l'Acì sottolinea il risparmio di tempo portato dalla Spv. «Se percorrendo una strada risparmio un'ora di viaggio, anche se spendo di più, devo considerare quanto costa un'ora in più, sulla strada, per un camionista o per un professionista - continua Battistolli -. Oltre al costo dell'autista, i camion oggi consumano sicuramente di più continuando a fermarsi ai semafori. Si è parlato infine di traffico previsto sovrastimato, i pedaggi dipendono anche da questo. Agevoliamo, con abbonamenti, i residenti nei comuni limitrofi alla superstrada. Più la Spv è utilizzata e più dovrebbe calmierarsi il pedaggio».

«La Pedemontana è un vantaggio, al di là della spesa per il pedaggio - dice Paola Lain, sindaco di Malo -. Basti pensare ai costi per il carburante legati ai rallentamenti o al rischio-multe sulle altre strade. Oggi il tempo è la nostra risorsa più preziosa». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Guadagnini

«Alla fine pagheranno i veneti»

«La Pedemontana veneta? È una strada assolutamente necessaria, ma troppo costosa». È l'opinione di Antonio Guadagnini, candidato alla presidenza della Regione per il Partito dei veneti, secondo il quale c'è il rischio che i veneti possano lasciare deserta la nuova arteria. «Ma ciò non li salverà dal pedaggio virtuale - continua Guadagnini -. Il contratto infatti prevede che sia la Regione a incassare i pedaggi, mentre la Regione stessa dovrà versare il canone al concessionario. Ciò significa che se con i pedaggi non si coprirà il costo del canone, si dovranno coprire gli ammanchi con le tasse. Ipotesi, purtroppo, molto realistica».

Critiche anche dalla consigliera regionale vicentina Cristina Guarda (CpV) del Coordinamento Veneto 2020, che ha pubblicato su facebook un video nel quale vengono illustrati i disagi dei residenti nella località di Vallugana di Malo a causa del cantiere per la galleria di servizio dell'opera. «Ricordatevi dei loro volti, quando vi lamenterete del fatto che questa strada non solo ha causato morte e disastri ambientali - sottolinea Guarda -, ma vi costringerà a pagare quasi 17 euro per fare 95 chilometri, il doppio dell'autostrada A4. Andare a lavorare costerà più di pedaggio che di benzina». **MA.CA.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Sono le risorse ancora non reperite per il piano «Italia veloce». Che tanto veloce non è. Nel piano dei giallorossi per antieri e infrastrutture spuntano gli elenchi della legge Obiettivo del governo Berlusconi (2001) e gli aggiornamenti by Graziano Delrio dell'esecutivo Renzi. E non si spende. Perché tra palazzo Chigi e Porta pia c'è un fossato...

di Antonella Baccaro

67 miliardi

FONDI E GRANDI OPERE QUI «RICICLANO» LE IDEE DI SILVIO E MATTEO

Nel governo continuano a contrapporsi visioni diverse. Quella di Conte, colta tra le righe della sua introduzione agli Stati generali, sembra privilegiare il «modello Genova»

Qualcosa si è inceppato nei meccanismi decisionali del governo giallo-rosso se otto tavoli di concertazione in 18 mesi e una crisi economica da pandemia non sono bastati per chiarirsi le idee su come far ripartire il settore delle infrastrutture, considerato strategico per la ripresa. Del piano-monstre da circa 200 miliardi, fatto trapelare dal ministero competente, ma ancora non ufficializzato, non si è parlato nemmeno al nono tavolo, quello apparecchiato a Villa Doria Pamphilj, la sede che sarebbe stata più indicata per un rilancio in grande stile.

I conti

E questa volta non si può nemmeno invocare il tema delle risorse. In vista dei contributi, più o meno a fondo perduto, che arriveranno nel nostro Paese, il settore delle opere pubbliche si attendeva qualcosa di più concreto del piano da 200 miliardi (196 per la precisione, di cui 129 già reperiti: ne mancano 67) battezzato ottimisticamente #italiaveloce, di cui non si è nemmeno discusso. Spulciando l'elenco delle opere che ne farebbero parte, 13 quelle ferroviarie, 39 quelle stradali, gli addetti ai lavori vi hanno riconosciuto gran parte delle opere strategiche della legge Obiettivo 2001 (governo Berlusconi)

e i suoi aggiornamenti, riepilogati dal dossier del Servizio studi della Camera. Al punto che qualcuno ha collegato il piano attuale alla ricognizione delle risorse fatte dal ministro del governo Renzi, Graziano Delrio, che non fece in tempo a decollare. Di diverso, si fa notare, c'è



una maggiore attenzione riservata alla dorsale adriatica e al Sud, frutto probabilmente di una sensibilità dell'attuale governo e della ministra Paola De Micheli.

I dati

Eppure i dati forniti dal dossier della Camera rivelano che, se nel 2016 c'è stata un'accelerazione delle progettazioni, nel 2017 sono ripartiti i bandi, nel 2018 sono cresciute le aggiudicazioni e nel 2019 gli investimenti, molto è dovuto alla spesa degli enti locali sul territorio relativa alle leggi di bilancio 2019 e 2020. La cui crescita, secondo i dati della Ragioneria generale dello Stato, è stata del 16% nei primi dieci mesi del 2019. È per questo che la cifra destinata dal piano-monstre al capitolo «Rigenerazione urbana», pari a 850 milioni in 15 anni, ha deluso. Per fare un esempio, il piano per le città e la manutenzione proposto dall'Ance, l'associazione dei costruttori, prevedeva un investimento di 39 miliardi su un unico programma, recuperando le risorse dagli 11 già previsti dalla legge di Bilancio, e spalmate su 15 anni. La stessa associazione, tramite il presidente Gabriele Buia, ha espresso a Conte la preoccupazione che si creino «mercati separati», con quello delle opere strategiche riservato a player di una certa dimensione e con certi requisiti (la partecipazione pubblica?), cui vengano accordate procedure semplificate, secondo il «modello Genova».

E qui veniamo al probabile motivo per cui il piano-monstre tarda a emergere. Nel governo continuano a contrapporsi visioni strategiche diverse. Quella di Conte, colta tra le righe della sua introduzione agli Stati generali, sembra privilegiare il «modello Genova» che prevede di affidare ai commissari la realizzazione del-

le grandi opere strategiche. Una scelta che al ministero di Porta Pia sembra rappresentata dal viceministro grillino Giancarlo Cancellieri. De Micheli sembra più propensa a una semplificazione dell'attuale Codice degli Appalti, quello di Delrio, tramite un regolamento unico.

Cipe e responsabilità

La sintesi non c'è ancora e così il piano resta nell'ombra. I tecnici intanto lavorano a una riforma del Cipe (Comitato di programmazione economica), snodo fondamentale per l'attuazione dei programmi. Anche qui si fronteggiano due proposte. La prima, che si fa risalire al sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Mario Turco, prevede che gli iter autorizzativi dei vari ministeri, che oggi si susseguono, procedano invece parallelamente. L'altra proposta, che si attribuisce al Mit, riguarderebbe i contratti di programma di Fs e Anas e i loro aggiornamenti che oggi prevedono 11 diversi passaggi.

L'idea è che questo venga applicato solo al rinnovo del contratto principale mentre, per gli aggiornamenti, i passaggi si riducano a 2-3. Solo per comprendere la portata dell'intervento, basti pensare che l'ultimo aggiornamento del contratto Rfi, da 14 miliardi, risalente al governo Gentiloni, è solo al sesto passaggio dopo due anni e mezzo.

C'è un ultimo tema cruciale su cui forse s'intravede una luce: la riforma della responsabilità erariale dei dirigenti e dell'abuso d'ufficio, dalla cui limitazione il settore si aspetta un assetto meno frenante della pubblica amministrazione. Sul punto Conte ha chiesto pubblicamente il supporto dei costruttori per vincere le ultime «resistenze» nei ministeri (sic).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

200

Miliardi
previsti nel piano
«Italia veloce»
per le infrastrutture
annunciato dal governo

850

Milioni
la cifra destinata
alla rigenerazione
urbana nel piano
«Italia veloce»

Infrastrutture

La ministra
Paola De
Micheli





Restauro delle mura completato entro il 2021

Entro la fine del mandato Giordani, il restauro di parte delle Mura Cinquecentesche sarà completato. «È una promessa, ma vedremo di fare anche prima», assicura l'assessore

Andrea Micalizzi, che sulla cinta muraria ha una delega specifica voluta dal sindaco. Sono stati impegnati 8,7 milioni di euro per farle risplendere. PREZIUSI / A PAG. 13

Mura, restauro completato entro il 2021 «Occasione di rilancio per l'economia»

Spesa di 8,7 milioni, a breve la consegna del versante est del Bastione Arena. Poi toccherà ai cantieri più complessi

Saranno illuminati tutti gli 11 chilometri di cinta muraria con tre tipi di luci

Luca Preziusi

Entro la fine del mandato Giordani, il restauro di parte delle Mura Cinquecentesche sarà completato. «È una promessa, ma vedremo di fare anche prima», assicura l'assessore Andrea Micalizzi, che sulla cinta muraria ha una delega specifica voluta dal sindaco. Una spesa totale di 8,7 milio-

ni di euro per farle risplendere e restituirle ai padovani e ai turisti che vorranno percorrere un itinerario diverso dal tradizionale giro che prevede Santo, Prato della Valle e Scrovegni.

I TEMPI

Scorrendo il cronoprogramma, tutti i cantieri in corso, o in attesa di essere affidati, dovrebbero concludersi definitivamente al massimo entro la fine del 2021. Alcuni sono già terminati, altri a buon punto, alcuni invece aspettano anco-

ra il bando. Tra quelli ultimi ci sono i Bastioni e le quinte murarie del versante est alle porte Contarine in via Giotto (mancano solo le aiuole, che verranno rese a verde non ap-



Dir. Resp.: Paolo Possamai

Tiratura: 20658 - Diffusione: 15305 - Lettori: 210000: da enti certificatori o autocertificati

pena la stagione lo concederà) costate 234 mila euro. A breve invece saranno riconsegnati alla città le quinte muraie del versante est del Bastione Arena (costo: 123 mila euro). Poi però ci sono i cantieri "tosti" attualmente in corso, quelli sul Torrione Venier (spazi ipogei) sino al Bastione Nuovo (Portello Vecchio), e le cortine murarie, dove sono stati investiti quasi 2 milioni di euro di fondi statali. Altri 2 milioni circa serviranno per il restauro del Bastione Impossibile, quello del Bastione Moro e del sistema fortificato. Qui siamo in parte ancora alla fase di assegnazione dei lavori. Bando avviato invece per la riqualificazione e la valorizzazione degli spazi ipogei tra il Bastione Portello nuovo e Portello vecchio, dove sono in ballo 1,1 milioni di euro. E poi ancora Bastione Nuovo, Giardini della Rotonda, Golena San Massimo, Ponte delle Gradelle, Bastion Piccolo e porta Ognissanti, per chiudere con il ponte di via Cornaro. Questo sarà l'ultimo cantiere a chiudere e la consegna alla città è prevista per la fine del 2021.

ILLUMINATI GLI 11 KM DI MURA

Capitolo a parte merita il progetto d'illuminazione di tutti gli 11 chilometri di cinta muraria. I lavori partiranno entro fine mese e dureranno un anno. Un piano da 1,4 milioni di euro che prevede tre tipi di luci, scelte in base alla morfologia del terreno, a valorizzare i Bastioni nelle ore serali e l'intero percorso. Saranno installati lampioni a braccio, molto alti, in modo da esaltare la parte più elevata delle Mura con faretti davanti ai Bastioni, e verranno montati fanali a incasso che ricorderanno molto le Mura di Marostica. Nell'area del Torrione Pontercorvo e del Baluardo Santa Croce, invece, saranno realizzati manufatti parzialmente interrati (pozzetti), orientati ad hoc, e contenenti il proiettore a led, protetto da un vetro antisfondamento.

PRONTI A INVESTIRE ANCORA

«Sono partiti i lavori per ridare luce ad uno dei luoghi più straordinari della città. Tanti cantieri per riconsegnare ai padovani 4 degli 11 km di mura. Itinerari storici, percorsi

nel verde e vie d'acqua», spiega Andrea Micalizzi, «perché le Mura sono il più grande monumento di Padova, e oltre ad essere un tesoro di storia e di natura, sono una straordinaria opportunità per il turismo e quindi un'occasione di rilancio della nostra economia». Pare però che non sia finita qui. Oltre ai fondi del Bando Periferie e alcune risorse comunali, l'amministrazione potrebbe mettere mani ad un tesoretto: «Stiamo preparando nuovi investimenti, ma già entro fine 2021 completeremo questi lavori. Dopo la pausa dovuta al coronavirus i cantieri delle Mura sono stati gli ultimi a partire, perché rientranti nella categoria restauri e attività artistiche, autorizzate solo in un secondo momento rispetto ai lavori tradizionali. Tante peripezie per questi cantieri che hanno subito lo stop di un anno per i tentennamenti del governo gialloverde che avevano bloccato i finanziamenti del Bando Periferie, per poi farli ripartire dopo le forti richieste e pressioni dei sindaci». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I lavori di restauro della cinta muraria cinquecentesca nella zona della golena San Massimo: l'obiettivo sono itinerari storici, percorsi nel verde e vie d'acqua da poter proporre ai turisti

(FOTOGIANCHI)



ANDREA MICALIZZI
È L'ASSESSORE AI LAVORI PUBBLICI
CON DELEGA ALLA CINTA MURARIA

IL CARO-EDILIZIA

Più spese condominiali ma i cantieri sono fermi

La paralisi delle assemblee ha bloccato la programmazione mentre i costi non si sono fermati. L'aumento medio è del 13 per cento. Ecobonus: «Attenti a non commissionare perizie inutili»

Durante i mesi dell'emergenza sanitaria da Coronavirus il Comune ha registrato il 13% di aumento delle spese condominiali in città. Una batosta pesante che colpirà le famiglie e che si somma ai disagi che Covid-19 ha provocato nei condomini: assemblee stoppate, cantieri immobilizzati, lavori di manutenzione rallentati e potature rimandate a data da definirsi.

SCIGLIANO / APAG 15

Condomini, spese lievitate e lavori fermi

Report prezzi del Comune: più 13% di costi a carico degli inquilini ad aprile. Ma Anaci rassicura: «Nessun effetto Covid»

Il presidente Cambruzzi: «Il problema è la paralisi delle assemblee»

Elvira Scigliano

Durante i mesi dell'emergenza sanitaria da Coronavirus il Comune ha registrato il 13% di aumento delle spese condominiali in città. Una batosta pesante che colpirà le famiglie e che si somma ai disagi che Covid-19 ha provocato nei condomini: assemblee stoppate, cantieri immobilizzati, lavori di manutenzione rallentati e potature rimandate a data da definirsi.

L'ufficio prezzi del Comune, ovvero il settore che si occupa di programmazione, controllo e statistica dei costi in città, rileva: «+13, 1% di spese condominiali registrate ad aprile 2020 rispetto ad aprile dell'anno scorso. Nello specifico nel mese di aprile si è rilevato un +3, 4% rispetto a marzo dello stesso anno». Dunque in pieno lockdown.

Gli amministratori dell'Anaci, l'Associazione nazionale degli amministratori condominiali e immobiliari, rassicurano: «Questi aumenti – spiega il presidente, Giorgio Cambruzzi – non sono collegati con il Coronavirus. Semmai le spese durante il lockdown sono diminuite perché sono diminuiti i costi del-

le materie prime». Ma da palazzo Moroni assicurano che sono lievitate una pluralità di voci: «Non solo il compenso per l'amministratore – scandiscono gli uffici – ma anche le altre spese ordinarie: manutenzione di ascensori e parti comuni, spese di giardinaggio, pulizia, spurgo biologico». In particolare due dei 20 condomini che formano il campione comunale, sono aumentati rispettivamente del 17, 63% (per maggiori spese di manutenzione rispetto all'anno precedente) e del 64, 54% (per un intervento di potatura alberi). Cambruzzi tuttavia rassicura sull'entità delle spese, escludendo aumenti, in particolare legati al virus: «Le spese di sanificazione», spiega, «oscillano da 5 a 10 euro, a seconda del numero degli appartamenti e della frequentazione: gli spazi comuni dove ci sono uffici vengono sanificati più di frequente. In ogni caso saranno conteggiate nel rendiconto dell'anno prossimo».

Piuttosto si dice indignato perché le assemblee condominiali sono state spazzate via come tutto il resto, eppure del loro ritorno non si parla: «Siamo poco considerati da decreti e ordinanze», sottolinea il presidente Anaci, «La nostra è una situazione paradossale perché abbiamo dovuto decidere tutto da

solli: disinfettare i vani scala, sanificare gli ascensori e le parti comuni; affiggere slide esplicative negli androni». Eppure parliamo di numeri importanti. Il censimento fatto da Anaci la scorsa estate ha rilevato che l'associazione amministra il 52, 8% dei condomini, ovvero 1.891 palazzi; gli altri amministratori si occupano del 39%, ovvero 1395 edifici e l'8,2%, dunque 295 fabbricati, sono senza amministratore, anche se hanno più di otto appartamenti e quindi sarebbero addirittura obbligati ad averlo. A conti fatti in città ci sono 3.581 condomini, ovvero 69. 561 unità abitative per 140 mila persone. «Direi che abbiamo contatti con un piccolo mondo», commenta Cambruzzi, «Se nell'immaginario comune l'assemblea condominiale è una barba clamorosa, significa che facciamo bene il nostro lavoro perché il nostri mandataro non si avvedono del lavoro che c'è (ed è tanto) dietro preventivi e consuntivi». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



IL CONTEGGIO

Un campione di 20 bilanci

Il calcolo dei rincari da parte di Palazzo Moroni viene fatto considerando un campione di bilanci condominiali, in questo caso 20. Emerge un incremento del 13% delle spese tra aprile 2019 e aprile 2020. Sopra, Giorgio Cambuzzi: «Nessun aumento».

Ecobonus, boom di richieste

«Ora aspettiamo il 15 luglio»

«Gli amministratori condominiali devono essere professionali, leali e attenti. Chiedere 2 mila euro (che per 20 appartamenti fanno 40 mila euro) per una verifica energetica o in nome di preventivi in vista del bonus energetico del Governo, è considerato. Perché fino al 15 luglio – che renderà il bonus esecutivo – sappiamo le intenzioni, ma non i fatti. E se poi i criteri dovessero essere diversi da quelli auspicati o previsti, sarebbero i nostri condòmini a rimetterci i soldi». Giorgio Cambruzzi, presidente Anaci, è arrabbiato e non lo nasconde: «Sono venuto a sapere che tre amministratori (sui 130 associati Anaci) hanno inviato delle lettere per avvantaggiarsi sui lavori che potrebbero godere dell'aiuto governativo. È sbagliato. Lunedì (oggi per chi legge), nella nostra videoconferenza mensile affronteremo la questione». Il bonus però gli animi li ha accesi: «Certo», prosegue, «i primi giorni siamo stati sommersi da lettere. Il Coronavirus ha bloccato lavori e cantieri, potevamo interveni-

re (durante il lockdown) solo in caso di necessità, ad esempio un albero sradicato. Dunque i condòmini che avessero in animo di fare dei lavori per migliorare la resa energetica del fabbricato, è ovvio siano interessati al bonus. Ma siccome io ho qualche decennio di esperienza, arriviamo ai punti dolenti: la maggior parte degli edifici in città sono datati anni '70 e in classe G. Per usufruire del bonus e salire di due classi energetiche (condizione indispensabile) si farebbe prima a demolire il palazzo e a ricostruirlo. Dunque è il caso di aspettare e avere il quadro certo della situazione. A tutti i nostri amministratori ho consigliato quello che ho fatto io stesso con i miei clienti: ho placato gli animi e rimandato queste risposte a quando avremo qualcosa di scritto da valutare. È chiaro che se un condominio aveva o avesse in mente di fare dei lavori di ristrutturazione, vale la pena considerare il bonus. L'importante è non spendere prima del 15 luglio». —

E. SCI



Un cantiere per sistemare la facciata



Cantieri: 30 milioni per il servizio idrico e sostegno agli utenti approvato il bilancio

Il presidente Cortellazzo: «Tre obiettivi da seguire, la rete il rapporto con i clienti e garantire la qualità dell'acqua»

MONSELICE

Trenta milioni per migliorare il servizio idrico e un altro milione a sostegno degli utenti in difficoltà. Sono solo alcuni dei punti approvati dai soci di Acquevenete, riuniti nella sala del Censer di Rovigo per l'annuale assemblea, la prima dopo il lockdown dell'ente gestore della risorsa idrica nel Basso Veneto. Vi hanno partecipato 81 sindaci, pari al 76,38% delle azioni. Al centro della seduta c'era l'approvazione del bilancio di esercizio 2019, che è stato varato all'unanimità. Commenta Piergiorgio Cortellazzo, presidente di Acquevenete: «Siamo soddisfatti dei risultati che abbiamo potuto presentare ai sindaci, a cominciare dai 30 milioni investimenti per nuove opere riconosciute in tariffa nell'anno 2019. La nostra azione si è incentrata attorno a tre grandi obiettivi: proseguire il lavoro di efficientamento delle reti e degli impianti, migliorare sotto diversi aspetti il servizio clienti e continuare a garantire la qualità della risorsa idrica».

GLI INVESTIMENTI

Nell'area nord, che ricade nell'Ambito Bacchiglione, sono stati effettuati lavori per circa 14,5 milioni, mentre 15,4 milioni sono stati investiti a sud nell'Ambito Polesine. Tra le voci più significative, gli oltre 7 milioni nella zona nord per il rifacimento di condotte idriche vetuste e i 3,7 milioni di interventi di manutenzione straordinaria eseguiti in area sud. La media degli investimenti è di 59 euro per ogni abitante del territorio servito. Acquevenete è inoltre intervenuto come soggetto attuatore per al-

cuni lavori di ripristino dopo la tempesta Vaia a Belluno.

FATTURAZIONE A QUATTRO

L'azienda ha ormai portato a regime la fatturazione con quattro cicli in tutto il territorio: sono 969.696 le bollette emesse nel 2019. Grazie all'aggiudicazione della relativa gara, sono stati installati 6.000 contatori di nuova generazione. Crescono gli accessi agli sportelli (+16% rispetto al 2018), ben 72.817 in totale, con la garanzia di 282 ore complessive di apertura settimanale nel territorio. Molto positiva la risposta degli utenti ai servizi digitali: a fine anno erano quasi 13.000 gli iscritti a Sportello online o app Acquevenete. Il bilancio 2019 di Acquevenete segna un valore della produzione pari a 87.921.240 euro, con costi per 82.917.255.

UTENTI IN DIFFICOLTÀ

«Non poteva mancare il tema del supporto agli utenti in difficoltà, a seguito dell'emergenza Covid-19. Le misure includono il bonus sociale idrico nazionale (125.000 euro per ciascuno dei due Ambiti, Bacchiglione e Polesine), il bonus sociale idrico (120.000 per Ambito, corrispondente all'ex fondo FoNi, oggi Op social), entrambi erogati dai Comuni sulla base dell'Isee, e il bonus integrativo messo a disposizione dall'Ambito Bacchiglione, per 184.807 euro, da erogare con sconto in bolletta, sempre per le famiglie in difficoltà individuate dai Comuni ma senza riferimento all'Isee, per far fronte alle emergenze emerse a seguito della crisi sanitaria», sottolineano dall'ente.

VALORE DISTRIBUITO

Complessivamente è di 65 milioni il valore economico distribuito da Acquevenete agli stakeholder (di fatto, i Comuni) nel 2019, con importanti ricadute sul tessuto produttivo locale. Per i costi operativi, dei circa 34 milioni spesi nel 2019, il 54,4% è andato a fornitori con sede in Veneto. Anche per gli investimenti, su 21,6 milioni la metà è andata ad aziende venete. Significativi anche gli effetti sull'occupazione: gli investimenti realizzati nel 2019 hanno avuto una ricaduta occupazionale stimata di 465 unità. Per il 2020, in base agli investimenti pianificati di 36,4 milioni si prevede una ricaduta di 780 occupati. Investimenti che si traducono anche in un miglioramento del servizio per gli utenti: le condotte sostituite nel 2019 sono state il 50% in più rispetto all'anno precedente. Per la qualità dell'acqua, sono stati 5.500 i controlli eseguiti dal laboratorio Acquevenete, +80% rispetto all'anno precedente. Buoni anche i parametri per la depurazione: solo il 7,9% dei fanghi prodotti deve finire in discarica, un parametro inferiore all'obiettivo del 15% fissato a livello nazionale.

I NUMERI

E infine i numeri "gestiti" dall'ente: 7.428 km di rete di acquedotto e 2.847 km di rete fognaria. Acquevenete ha immesso in rete 61,5 milioni di metri cubi di acqua e 46,6 milioni di metri cubi sono usciti dai depuratori. La società serve un bacino di circa 515.000 abitanti in 108 Comuni delle province di Padova, Rovigo, Vicenza, Venezia e Verona. —

NICOLA CESARO

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un cantiere di Acquevenete per il servizio idrico

Pedemontana, pedaggi doppi rispetto all'A4

Il tratto Breganze-Malo costa 2,2 euro mentre da Padova a Grisignano si spendono 1,2 euro come tra Padova e Monselice

Nicola Brillo / VENEZIA

Autostrada che fai, pedaggio che trovi. Cambia sensibilmente il ticket per gli automobilisti che viaggiano sulle differenti arterie autostradali del Veneto. La più costosa in assoluto, secondo quanto emerge dalle analisi dei consiglieri regionali Antonio Guadagnini (Partito dei Veneti), è la Pedemontana Veneta: i 12 chilometri tra Malo e Breganze costano 2,2 euro. Ovvero 18 centesimi al km. Se prendiamo in considerazione un tratto della Padova-Brescia, più o meno simile per lunghezza, come Padova Ovest-Grisignano (16,1 km) il pedaggio risulta 1,20 euro, ovvero un costo di 7 centesimi al chilometro. Analogo pedaggio se ci spostiamo sulla Bologna-Padova, il tratto di 17 km tra Padova Sud e Monselice costa 1,20, ovvero sempre 7 centesimi/km.

Andando verso Trieste il tratto tra San Donà e San Stino di Livenza lungo 15,5 km costa 1,20 euro, ovvero 7,7 centesimi al chilometro. Come si può vedere nelle tabelle pubblicate qui sotto per i tratti di competenza della Cav, il tragitto Padova-Mestre lungo 20,5 km costa 3 euro (14 centesimi al km), anche se sono previsti caselli non a pagamento a Mirano per il traffico locale. Gli addetti ai lavori ci tengono a sottolineare che i costi dei pedaggi sono calcolati in modo particolare.

Si parte dai criteri stabiliti

dalla specifica normativa di settore (leggi dello Stato e delibere del Cipe), che poi sono recepite nelle convenzioni in essere fra le società concessionarie e l'ente concedente. Per ottenere l'importo da pagare il cliente deve moltiplicare la tariffa unitaria per i chilometri, considerando che oltre al tragitto tra casello e casello sono conteggiati gli svincoli, le bretelle di adduzione e i tratti autostradali liberi prima e dopo il casello, che sono stati costruiti e sono gestiti dalla concessionaria. Insomma, nella Padova-Mestre si pagano anche la tangenziale e il raccordo per l'aeroporto di Tessera.

Oltre al tipo di veicolo utilizzato (diviso tra 5 classi) a determinare i costi del pedaggio sono le caratteristiche dei tratti autostradali percorsi, di pianura o di montagna. La tariffa unitaria tiene conto dei costi di costruzione, gestione e manutenzione delle tratte autostradali: è per questo che i tratti di montagna, ricchi di viadotti e di gallerie, costano di più. Sul Veneto insistono differenti società concessionarie. Le autostrade sono gestite da cinque operatori, che gestiscono differenti tratti: Autovie Venete, Brescia-Padova, Concessioni Autostradali Venete - Cav e Autostrade per l'Italia. A queste si aggiunge la nascente Pedemontana Veneta, che unirà la provincia di Treviso a quella di Vicenza, ma il vero sogno è la holding a Nordest. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'inaugurazione nel 2019



Guadagnini chiede al governo di azzerare Iva e Irap: «Chi abita a Bassano non spenderà 8 euro per andare a Thiene»

«Quei 12 miliardi a Sis sono un salasso Malo e Montecchio due buchi neri»

Il consigliere regionale Cappelletti (M5s)
rilancia: il mutuo con
le banche ci sarebbe
costato solo 4 miliardi
«Va rivista in fretta
la convenzione
per i ritardi dei lavori»

LE POLEMICHE

Albino Salmaso

Nessun taglio del nastro e brindisi con il Prosecco per il secondo tratto della Pedemontana veneta. Il low profile scelto dal presidente Zaia ha evitato il confronto con il ministro delle Infrastrutture De Micheli, alle prese con il dossier Autostrade-Atlantia dopo il disastro di Genova. Il governatore ha annunciato che nel giro di qualche mese apriranno altri tratti in direzione Bassano e poi tra Montecchio e Castelgomberto. Restano due grandi incognite: la galleria di Malo e il raccordo con la A4 a Montecchio, subordinata all'intesa con Rfi per l'alta velocità, questione sul tavolo del ministro De Micheli che divide Pd e M5S a Roma.

A VICENZA SI DISCUTE

A Vicenza fa discutere invece il caro-pedaggi. I 12 chilometri tra Malo e Breganze costano 2,2 euro per un'auto, pari a 18 centesimi al chilometro. La tariffa aumenta in base al peso del veicolo. Nella classe successiva si passa a 22 centesimi, poi a 35 e infine per gli autoarticolati si sale a 43 centesimi. Ciò significa che un autotreno dovrebbe pagare 5 euro per quei 12 km. Certo, a Breganze, Schio, Thiene e Malo non vedono l'ora di uscire dal caos della "Gasparona" ma il portafogli piange. A far di conto si è messo Antonio Guadagnini, consigliere regionale e candidato presidente con il Partito dei Veneti, secondo cui sulla A4 Pado-

va-Brescia lo stesso camion paga meno di 2 euro per quei benedetti 12 km. Un'automobile appena 83 centesimi. I pedaggi della A4 sono meno della metà di quelli della Pedemontana che invece risultano in linea con quelli del Passante di Mestre, gestiti in house da Cav, la holding che tenta inutilmente alleanze con Friuli e Trentino.

ORIZZONTE POCO SERENO

Perché questa differenza? Il motivo è chiaro: «La Pedemontana a fronte di un costo di realizzazione di 2,3 miliardi, sarà pagata dalla Regione 12,1 miliardi nell'arco di 39 anni. Soldi da versare al concessionario Sis Dogliano, con la finanza di progetto che ha imposto pedaggi altissimi. La strada dovrà essere attraversata da 40 mila auto e 12 mila camion al giorno per far tornare i conti, ma se i ricavi da pedaggi saranno inferiori al canone di concessione, sarà la Regione a saldare la differenza. E dove li trova i soldi? È probabile che venga introdotta l'addizionale Irpef» sostiene Guadagnini. Il quadro non è roseo per due motivi: senza il casello di raccordo con la A4 a Montecchio e la galleria di Malo quei 30 chilometri saranno a pieno regime forse fra 3-4 anni. Se l'obiettivo della Pedemontana è spostare il traffico pesante dalla A4 Seregnissima verso Nord per raggiungere poi il Friuli, bisogna prima realizzare il tratto Cimpello-Sequals: senza quei 20 km non si arriva al Tarvisio. Questione sul tavolo di Autovie.

ERA MEGLIO UN MUTUO

Come se ne esce? Guadagnini lancia un appello al governo perché sterilizzi Iva e Irap: «Quei 12,5 miliardi sono così suddivisi: 2,5 valore netto dell'opera; 2,5 di Iva e 7,5 miliardi di utile netto ante-imposta per la Sis di Dogliani che diventano 5 pagate Irpeg e Irap. In consiglio regionale ho spiegato che c'era un'altra soluzione: sottoscrivere un mutuo con la Bei a tasso zero. Ce la saremmo cavata con 4 miliardi con un mutuo di 40 anni, invece hanno scelto il project e ci dissangueremo. Chi abita a Bassano non spenderà certo 8 euro al giorno per andare e tornare da Thiene a Schio, anche perché c'era l'impegno di far viaggiare gratis i residenti» conclude Guadagnini.

I GRILLINI ALL'ATTACCO

Nemici storici della Pedemontana sono i grillini, e il candidato presidente Enrico Cappelletti va all'attacco: «In realtà l'opera costerà 12,1 miliardi per il canone di disponibilità, oltre ai 915 milioni di euro pubblici già stanziati. Il totale fa 13 miliardi. Vero è che la cifra comprende i costi di gestione e manutenzione per i 30 anni di concessione, ma non basta a consolarsi. Si sta scivolando verso il 2023 e attendiamo fiduciosi la corrispondente riduzione della durata della concessione, alla luce del fatto che l'opera avrebbe dovuto essere conclusa nel 2018», conclude Cappelletti. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA SCHEDA

TARIFFE BASE SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA

18
centesimi
AL CHILOMETRO
PER LE AUTO



NELLA CLASSE B SI
PASSA A
22
centesimi
E 35 CENTESIMI NELLA
CLASSE C



43
centesimi
AL KM PER I TIR



2,2
euro
PER 12 KM DA
BREGANZE A MALO



**AUTOSTRADA
A4
SERENISSIMA**
2 euro
DA PADOVA EST A
GRISIGNANO DI ZOCCO:
24 KM

8 CENTESIMI PD BS A4

2 EURO PD EST GRISIGNANO

TARIFFE IN VIGORE NEL 2020 DALLA CAV CON PARTENZA
DAL CASELLO DI VENEZIA MESTRE

	CLASSE				
	A	B	3	4	5
Venezia-Mestre					
Mirano-Dolo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Mira-Oriago	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Padova Est	3,00	3,10	4,20	6,20	7,40
Padova Ovest	3,70	3,80	5,20	7,70	9,10
Spinea	2,90	3,00	4,00	6,00	7,10
Martellago-Scorzè	4,00	4,10	5,50	8,30	9,80
Preganziol	5,30	5,50	7,30	11,00	12,90
Vicenza Est	5,20	5,30	7,10	10,60	12,50
Milano Est	19,50	20,00	26,80	40,30	47,40
Bologna Arcoveggio	11,80	12,00	16,10	24,20	28,50
Trieste	15,20	15,60	20,60	31,20	36,80
Firenze Nord	19,70	20,10	26,70	40,40	47,60

TARIFFE IN VIGORE NEL 2020 DALLA CAV CON PARTENZA
DAL CASELLO DI PADOVA EST

	CLASSE				
	A	B	3	4	5
Venezia-Mestre	3,00	3,10	4,20	6,20	7,40
Mirano-Dolo	3,00	3,10	4,20	6,20	7,40
Mira-Oriago	3,00	3,10	4,20	6,20	7,40
Padova Est					
Padova Ovest	0,90	0,90	1,20	1,80	2,10
Spinea	1,60	1,70	2,30	3,40	4,00
Martellago-Scorzè	2,80	2,80	3,80	5,70	6,70
Preganziol	4,10	4,20	5,50	8,30	9,80
Vicenza Est	2,30	2,30	3,20	4,70	5,60
Milano Est	16,70	17,10	23,00	34,50	40,60
Bologna Arcoveggio	9,20	9,50	12,60	19,00	22,40
Trieste	13,90	14,20	18,80	28,50	33,60
Firenze Nord	17,20	17,60	23,20	35,20	41,50



Guadagnini con i suoi alleati