

Rassegna del 12/03/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

12/03/2019	Corriere della Sera	1 La rabbia e la svolta delle imprese: caccia al consenso popolare - L'offensiva dei nastri gialli	Di Vico Dario	1
12/03/2019	Corriere della Sera	8 Cantieri, la lista di 600 opere ferme	Salvia Lorenzo - Sensini Mario	2

SCENARIO

12/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Tav veneta nello sblocca-cantieri - «Pronto il decreto sblocca-cantieri» Tra le priorità c'è la Tav fino a Padova	Bonet Marco	4
12/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Asse con la Cina, quanti timori: chi ci guadagna? - Asse commerciale con la Cina politica e imprese si dividono «Chi ci guadagna davvero?»	Zuin Alessandro	7
12/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Mose, Mantovani vuole i danni: 197 milioni	...	9
12/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Mose, Mantovani chiede 197 milioni I 5 stelle: serve un terzo commissario	Zorzi Alberto	10
12/03/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8 Tav, tutto il Vicentino compatto «È strategica per lo sviluppo»	G. M. C.	12
12/03/2019	Gazzettino	4 Conte, pressing sullo sblocca-cantieri Vertice con i tecnici, è caos decreto	Conti Marco	13
12/03/2019	Gazzettino	5 Mose, ex Mantovani all'attacco: vuole 200 milioni di danni - Mose, via libera M5S Maxi richiesta danni	Brunetti Roberta	15
12/03/2019	Messaggero Veneto	16 Rizzani de Eccher e Illimity in cordata per Condotte	Del Giudice Elena	17
12/03/2019	Nuova Venezia	3 La commissione Senato «Sì al terzo commissario» - «Il Mose va completato Sì a un terzo commissario per rispettare i tempi»	Vitucci Alberto	19
12/03/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	11 Bono, il regista della ricostruzione «Tutto il mondo ci sta guardando»	Al.Sal.	21
12/03/2019	Repubblica	8 Meno controlli e subappalto libero ecco il decreto Sblocca cantieri	Milella Liana	22
12/03/2019	Sole 24 Ore	21 Bonus casa, partono le comunicazioni Enea 2019	Latour Giuseppe	24

Lobby addio

La rabbia e la svolta delle imprese: caccia al consenso popolare

LE IMPRESE CONTRO IL BLOCCO DEI CANTIERI

L'offensiva dei nastri gialli

Le iniziative

L'iniziativa dei «nastri gialli» dell'Associazione dei costruttori, video contro le fake news e le petizioni popolari

di **Dario Di Vico**

Nelle prossime settimane potremo avere in Italia il debutto dei «nastri gialli». È un'operazione che sta preparando l'Ance, l'Associazione dei costruttori italiani, e punta a recitare con passamano biodegradabili i cantieri bloccati, le scuole fatiscenti, le voragini nell'asfalto delle strade cittadine. Quasi fossero le scene del crimine dei telefilm americani.

Per lanciare la sua clamorosa iniziativa l'Ance chiederà la collaborazione dei cittadini e distribuirà quindi davanti ai supermercati e alle stazioni della metropolitana i nastri gialli. Se dovesse avere successo, assisteremo a una svolta nel rapporto tra imprenditori ed elettori. Va in soffitta il vecchio lobbismo che si concretizzava nell'aspettare con discrezione alla buvette di Montecitorio un presidente di commissione e per affermare i loro obiettivi i confindustriali cercano/chiedono il consenso popolare. È l'altra faccia della rabbia che in questi mesi circola tra gli industriali grandi e piccoli del Paese, la nuova stagione politica non solo li ignora e non li consulta ma decide quasi sempre all'opposto dei loro desideri. E successo con la legge Dignità, si è ripetuto con la legge di Stabilità, di nuovo con il soffocamento di Industria 4.0 e infine con la Tav, la madre di tutte le recite.

Ma basta sfogarsi nelle assemblee tra di noi, si stanno chiedendo gli imprenditori? Non dovremmo forse sfidare in campo aperto i populisti sul terreno più sensibile per loro che è quello del consenso dal basso? La risposta che da più parti — non solo Ance ma industriali torinesi, Federmeccanica, imprenditori emiliani — sta maturando è affermativa. Se si vuol mettere paura ai Cinque Stelle e alla Lega bisogna battersi sul terreno del consenso popolare, bisogna scendere dalla torre d'avorio e accettare la sfida. Non per un voto sulla scheda ma per poter lavorare e produrre. Deve pensarla così Fabio Ravanelli, presidente di Confindustria Piemonte, che ieri ha inaugurato una campagna-video («All'Italia la Tav costa 20 miliardi? Palle!») contro le fake news messe in circolo dai NoTav e i 5 Stelle. «Dobbiamo sconfiggere le approssimazioni, le semplificazioni, le deliberate falsità messe in circolo in queste settimane» sostiene

Ravanelli. In attesa della nuova manifestazione di piazza prevista per domenica 17 marzo tra gli imprenditori piemontesi di idee ne circolano molte altre. Pochi giorni fa sembrava che la rabbia chiamasse addirittura una serrata delle fabbriche, un'ora al giorno. L'aveva proposta un presidente dei Piccoli, Corrado Alberto (Api) ma poi si è deciso di soprassedere. Si è parlato anche di uno sciopero fiscale e in una riunione gli autotrasportatori hanno riproposto il loro pezzo forte: un blocco autostradale. Per ora si tratta di suggestioni ma più in là potrebbero tornare di attualità.

Prima di pensare ai nastri gialli l'Ance aveva lanciato Sbloccacantieri.it, un sito di segnalazioni da parte di enti locali, cittadini e imprese delle migliaia di incompiute presenti sul territorio. Finora sono arrivate 600 segnalazioni giudicate valide. Da qui l'idea di passare alla seconda fase recitando i «luoghi del delitto». «La nostra sarà una sorta di guerriglia legale — raccontano all'Ance — chiederemo ai cittadini di sostenerci perché i nostri progetti migliorano la loro vita». Le grandi imprese di costruzione degli anni 80 e 90 potevano fare affidamento sulla lobby, oggi si cerca il consenso diretto degli utenti. Una rivoluzione.

La stessa idea hanno avuto in Federmeccanica quando hanno lanciato una petizione popolare per difendere l'alternanza studio-lavoro e la formazione 4.0 amputate dal governo dei sedicenti olivettiani. Per l'organizzazione storicamente capofila dei falchi confindustriali si è trattato quantomeno di un cambio di paradigma, come si dice in gergo. Si sono raccolte già 22 mila firme sulla piattaforma chance.org. come spiega Stefano Franchi, direttore della Federmeccanica.

«Ci siamo rivolti alle famiglie, agli insegnanti, ai tecnici perché perseguiamo un interesse generale. Chiediamo soldi per la scuola perché è la nostra visione del futuro. E un'operazione così si fa con il coinvolgimento degli interessati soprattutto quando la politica non solo non dialoga con noi, ma non ci ascolta nemmeno da lontano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cantieri, la lista di 600 opere ferme

Dall'alta velocità ferroviaria tra Brescia e Verona che vale 1,9 miliardi, alle tangenziali venete che ne valgono 2,2

ROMA Ma alla fine quanti sono i cantieri bloccati in Italia? Almeno 300 secondo il vicepremier Matteo Salvini. Oltre 600 secondo la Filca, il sindacato del settore costruzioni della Cisl. Ma non bisogna per forza guardare ai grandi numeri per pesare l'effetto delle opere ferme sull'economia del Paese. Basterebbe concentrarsi su poche voci dall'alto peso specifico, come i 25 cantieri delle grandi opere con un valore superiore ai 100 milioni di euro. Una lista di progetti attualmente fermi segnalati al governo dai costruttori, che messi insieme arrivano a un importo complessivo di 24,6 miliardi di euro, ovvero poco meno di quanto valeva tutta l'ultima legge di Bilancio. E non basta. Perché considerando anche l'indotto, il valore delle grandi opere ferme arriva a 86 miliardi. Con la possibile attivazione di 380 mila posti di lavoro, che oggi servirebbero come il pane.

Guardando la mappa dei cantieri bloccati si capisce anche perché, oltre che per una diversa cultura e visione politica, le Lega preme per farli ripartire, mentre il Movimento 5 Stelle abbia una posizione decisamente più prudente. La metà delle grandi opere ferme, in valore siamo a 12,6 miliardi, riguarda il Nord del Paese. In particolare la Lombardia, con l'alta velocità ferroviaria tra Brescia e Verona che vale 1,9 miliardi di euro e l'autostrada Cremona-Mantova

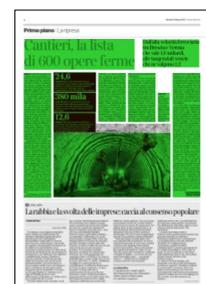
che ne vale uno. Poi c'è il Veneto, con il sistema delle tangenziali, opera da 2,2 miliardi, la terza corsia dell'A22 del Brennero, con un importo di 753 milioni. Anche questi fermi, per un motivo o per un altro.

C'è la Liguria, con la Gronda di Genova che da sola vale 5 miliardi, e la nuova Aurelia, che comporta investimenti per 255 milioni. Ma tra le opere in difficoltà c'è anche l'Autostrada Cispadana in Emilia-Romagna (1,3 miliardi). Nel Centro i grandi lavori bloccati ammontano a 5,3 miliardi. Praticamente tutti in Toscana con la terza corsia dell'autostrada Firenze-Pistoia, 3 miliardi di euro, e i lavori per l'autostrada Tirrenica, 1,8 miliardi. Al Sud i lavori bloccati valgono 3,1 miliardi di euro. Una torta che va in gran parte in Calabria con il megalotto della Statale Jonica, per un importo di 1,3 miliardi di euro, e l'ospedale di Reggio Calabria, 114 milioni, e in Sicilia con l'asse viario tra Nord e Sud, per una spesa mancata di 748 milioni.

A questa lista di grandi opere ferme per problemi amministrativi o burocratici, si sommano quelle in stand by perché sottoposte all'analisi costi-benefici voluta dal ministro del Movimento 5 Stelle Danilo Toninelli. Non solo la Tav fra Torino e Lione ma anche il tunnel del Brennero e la Pedemontana del Veneto, per fare due esempi. E ci sono i

cantieri più piccoli, sui quali l'Ance, associazione dei costruttori edili, svolge un monitoraggio capillare con il sito Internet dedicato, "sbloccacantieri.it". I casi segnalati sono oltre 300: gli ultimi quelli del sottopasso ferroviario di Trani e il liceo scientifico dell'Aquila che a dieci anni dal terremoto è ancora a pezzi. È sostanzialmente fermo anche il cantiere del terremoto Centro Italia, che sarebbe uno dei più grandi d'Europa, con 70 mila case da ricostruire. Per rimborsare i danni alle abitazioni private lo Stato ha messo sul piatto 13 miliardi di euro due anni e mezzo fa, ma finora sono stati spesi appena 350 milioni.

La crisi delle costruzioni viene da lontano. Negli ultimi undici anni, cioè dall'inizio della crisi a oggi, l'Italia ha perso 69 miliardi di investimenti potenziali nel settore e nessun altro Paese al mondo ha fatto peggio. Solo per le opere pubbliche la perdita è stata pari a 26 miliardi di euro, e così il mercato si è dimezzato. Adesso che la crescita dell'economia è diventato un imperativo, la riattivazione degli investimenti è cruciale per il governo. Ma la principale vittima del compromesso con la Ue sul bilancio del 2019 sono stati proprio i nuovi investimenti pubblici, drasticamente decurtati. E l'unica strada resta quella di far partire quanto è già finanziato. A giorni, con un decreto, do-



vrebbe arrivare la revisione del codice degli appalti, la moratoria sui requisiti per gli appalti delle imprese, lo snellimento di alcune procedure. A Palazzo Chigi stanno attivando la nuova cabina di regia che dovrebbe coordinare gli investimenti. All'Economia intanto pensano di rifinanziare il fondo da 400 milioni per i micro interventi dei piccoli Comuni, che in due mesi è stato letteralmente spolpato. Almeno quelli.

Lorenzo Salvia
Mario Sensini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

24,6

miliardi di euro il valore dai cantieri bloccati in Italia, poco meno di quanto valeva l'ultima legge di Bilancio. Si calcola che avviando soltanto le prime 25 opere si potrebbero attivare investimenti per circa 100 milioni di euro ciascuna

380 mila

i posti di lavoro che si potrebbero creare con l'avvio dei cantieri delle opere pubbliche già stanziati. Il valore delle attività che si potrebbero mettere in moto, compreso l'indotto, sarebbe di 86 miliardi

12,6

miliardi Il valore dei cantieri fermi al Nord. In Lombardia, l'alta velocità ferroviaria tra Brescia e Verona vale 1,9 miliardi di euro e l'autostrada Cremona-Mantova ne vale uno. In Veneto il sistema delle tangenziali vale 2,2 miliardi



I lavori

La linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione, lo scavo del tunnel di Saint Martin la Porte in Francia. La Tav è solo una delle opere infrastrutturali bloccate

Grandi opere L'annuncio a Valeggio, al taglio della prima lamiera del ponte Morandi. Salvini: non voglio fermare la Pedemontana

Tav veneta nello sblocca-cantieri

Conte: il decreto presto in Consiglio dei ministri. Salvini: ci sarà l'Alta velocità Verona-Padova

VALEGGIO SUL MINCIO Il premier Conte, ospite dello stabilimento Fincantieri di Valeggio sul Mincio (Verona), annuncia l'imminente approvazione da parte del Consiglio dei ministri di un decreto «Sblocca cantieri», che dovrebbe far ripartire decine di opere in tutta Italia. Per il Veneto, conferma il vice premier Matteo Salvini, in cima alla lista c'è la Tav da Brescia a Padova. «Si vede che l'aria del Veneto fa bene» ha chiosato Salvini.

a pagina 2 **Bonet**

«Pronto il decreto sblocca-cantieri» Tra le priorità c'è la Tav fino a Padova

L'annuncio di Conte, Salvini: l'aria del Veneto fa bene. E sulla Pedemontana Salvini promette: non la fermeremo

VALEGGIO SUL MINCIO (VERONA)

Nella cornice dell'ex «Cordioli & C.» di Valeggio sul Mincio, stabilimento simbolo dell'industria veneta strappato al fallimento da Fincantieri ed ora chiamato a partecipare alla ricostruzione del ponte Morandi di Genova, il premier Giuseppe Conte difende il governo dall'accusa d'essere «contro lo sviluppo» e «anti-imprese» e annuncia: «Al prossimo Consiglio dei ministri presenteremo un decreto per sbloccare alcuni importanti cantieri, in tutta Italia: il lavoro preparatorio è quasi ultimato». Sventola una mappa - facendo però ben attenzione a non rivelarla - e sorride ai giornalisti: «Voi mi provocate, io rispondo così agli imprenditori preoccupati. Mica esiste solo la Tav». Plaude a distanza il suo vice, Matteo Salvini, impegnato al consiglio federale della Lega a Milano: «In Veneto si respira sempre un'aria positiva, un'aria che stimola ed ispira». Per Conte, peraltro, era la prima visita ufficiale nella nostra regione.

Proprio Salvini, nel confermare che il decreto «Sblocca cantieri», scritto insieme all'Ance, approderà «nell'arco di qualche giorno» in Consiglio dei ministri, cita espres-

samente la Tav Brescia-Verona-Vicenza-Padova tra i «trecento cantieri da riaprire al più presto», chissà, magari anche grazie ad un commissario ad hoc come quello invocato a *Radio24* dal sottosegretario leghista alle Infrastrutture Armando Siri («È una soluzione che evita di incagliarci nelle paludi delle procedure e in una via crucis infinita»). Quindi basta scorrere quanto scritto dall'associazione dei costruttori nel suo dossier per farsi un'idea delle altre opere che potrebbero comparire nel decreto: la Strada Regionale 10 «Padana Inferiore», la Nuova Valsugana, la Terza Corsia della A22 del Brennero, il Sistema di tangenziali Verona-Vicenza-Padova e, sul fronte ferroviario, l'elettrificazione della Verona-Rovigo e il servizio metropolitano Padova-Treviso-Mestre.

Insomma par di capire che per il governo legastellato vi sia una Tav buona (quella lombardo-veneta), da mandare avanti, ed una Tav cattiva (la Lione-Torino) che deve solo ringraziare d'essere prevista dai trattati internazionali se ancora si sta qui a discuterne: «Se non ci fossero - ammette Conte - l'avremmo già

messa da parte. È un'infrastruttura che non per opinione personale ma alla luce degli studi e delle verifiche fatti fin qui è poco conveniente per gli interessi dell'Italia. Dobbiamo parlare di altro». E cioè dei cantieri da rimettere in moto con l'imminente decreto che, dice il premier, saranno al centro anche di sopralluoghi mirati da parte sua e del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, pure presente ieri a Valeggio insieme al sottosegretario Mattia Fantinati e alla neo presidente della commissione Giustizia alla Camera Francesca Businarolo (curiosamente, all'evento non era presente alcun leghista, a cominciare dal governatore Luca Zaia). «Non ci interessano le *photo-opportunities*, dobbiamo avviare opere nuove che servano veramente al Paese e agli interessi dei cittadini. Domani (oggi, ndr.) sarò in Sicilia a sbloccare un cantiere più strategico della Tav, la statale Agrigento-Caltanissetta». Toninelli benedice il tour («Non mi interessa il camouflage istituzionale, andiamo lì per verificare che quanto promesso sulla carta corrisponda a verità»), rilancia («C'è anche la Statale 106 Jonica in Calabria») e an-

nuncia una profonda revisione del Codice degli appalti: «Semplificheremo le norme che in questi anni hanno complicato la vita a tanti».

Da qui, secondo gli esponenti del governo, partirà il riscatto dell'Italia ed il rilancio dell'economia e in questo senso un passo simbolico è proprio il taglio a Valeggio sul Mincio della prima lamiera del ponte Morandi: «L'immagine di quel ponte non dev'essere solo simbolo di dolore, ma anche della ricostruzione. Consegneremo l'opera nei tempi previsti» promette Conte. «Ce la metteremo tutta - ha detto l'amministratore

delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, accompagnato dal presidente Giampiero Massolo e dal sindaco di Genova Marco Bucci, commissario per l'opera -. Quando ci siamo offerti di ricostruire il ponte c'era chi rideva. Oggi siamo qui e possiamo già annunciare che anticiperemo la consegna di 10-15 giorni».

A margine dell'evento, Toninelli ha parlato anche della revoca della concessione della A10 ad Autostrade per l'Italia, società controllata dalla famiglia Benetton: «La procedura sta andando avanti». Pietro Salini, amministratore delegato di Salini Impregilo, im-

pegnata con Fincantieri nella ricostruzione del ponte, ha invece dedicato poche parole alla Pedemontana, dopo la sentenza del Tar che ha respinto il ricorso presentato dalla sua azienda contro il nuovo atto convenzionale firmato dalla Regione con Sis: «Ascolteremo i suggerimenti che ci daranno i nostri avvocati, noi siamo parte lesa in questa vicenda. Non ho idea di che voglia fare la Regione con Sis, in ogni caso noi non vogliamo mai fermare niente, non è nostra intenzione bloccare i cantieri, neppure della Pedemontana».

Marco Bonet

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I temi

● Il vicepremier Matteo Salvini, a margine del federale della Lega, ha impegnato il governo a stanziare soldi pubblici a favore della candidatura di Milano - Cortina per i Giochi del 2026

● Salvini ha anche parlato di autonomia, dicendo che rimane una «priorità» per la Lega

● Infine il partito: non è stato operato alcun commissariamento, quindi il segretario veneto della Lega Nord, Toni Da Re, avrà il compito di guidare il partito fino alle elezioni europee del 26 maggio



Gesto simbolico Il premier Giuseppe Conte ieri ha dato il al taglio della prima lamiera del Ponte Morandi (foto Sartori)

«Prima pietra» Il premier Conte con la prima lamiera del nuovo ponte Morandi tagliata ieri a Valeggio (foto Sartori)



**La voce
del Veneto**
Molte associa-
zioni venete
erano presenti
nella piazza «Si
Tav» di Torino



● STORIE & VOLTI

LA VIA DELLA SETA

Asse con la Cina,
quanti timori:
chi ci guadagna?

I potenti cinesi ce li facciamo amici oppure ci tiriamo il nemico fin dentro le porte di casa? È questo il dilemma che divide imprese e politica a proposito dell'intesa con Pechino sulla nuova Via della Seta. La sola ipotesi che questo si verifichi ha fatto irritare gli Usa, che con la Cina hanno ingaggiato una guerra commerciale a colpi di dazi e divieti.

a pagina 2 **Zuin**

La Via della Seta e i porti dell'Alto Adriatico

Asse commerciale con la Cina
politica e imprese si dividono
«Chi ci guadagna davvero?»

Il dilemma è servito: i cinesi ce li facciamo (potenti) amici oppure ci tiriamo il nemico fin dentro le porte di casa?

Oscillano tra questi due estremi le posizioni che corrono lungo la Via della Seta, intesa come iniziativa strategica di penetrazione logistica e commerciale della Cina verso ovest, che sta alla base del memorandum d'intesa che il nostro Paese potrebbe firmare – il condizionale è quanto mai d'obbligo, come si capirà qui di seguito – con il governo di Pechino, in occasione della visita in Italia che il presidente cinese Xi Jinping effettuerà a partire dal 21 marzo. La sola ipotesi che questo si verifichi, tanto per intendersi, ha fatto irritare vistosamente gli Stati Uniti, che con la Cina hanno ingaggiato una guerra commerciale dichiarata a colpi di dazi e divieti. Non è un caso il fatto che l'Italia, se mai firmasse questo accordo, sarebbe il primo e per ora unico Paese del G7 ad abbracciare la Belt and Road Initiative (questo è il nome in

codice del Piano di Pechino).

La cosa ci riguarda eccome, perché fra i terminali europei della nuova Via della Seta ci sono i porti dell'Alto Adriatico, cioè Venezia e Trieste. Un altro è quello, diretto concorrente, di Genova, il cui presidente ha già spalancato le braccia agli amici cinesi, dichiarandosi pronto a costituire una società mista con la potentissima Cccc (sigla che sta per China Communications Construction Company, colosso statale delle infrastrutture, che ha qualcosa come 116 mila dipendenti) per la progettazione e la costruzione di opere portuali. A giudicare dalle dichiarazioni pubbliche, pare che il più entusiasta sostenitore dell'accordo, sul versante governativo nostrano, sia il sottosegretario allo Sviluppo economico Michele Geraci, economista palermitano vicino a Matteo Salvini e alla Lega. Sul piano locale, anche il governatore leghista del Friuli Venezia Giulia, Max Fedriga, si è proclamato entusiasta per le prospettive che l'eventuale accordo aprirebbe per lo scalo

portuale di Trieste: «Siamo pronti a dare il benvenuto – ha dichiarato Fedriga – a chiunque sia intenzionato a investire qui, senza preclusioni. Possiamo interloquire sia con la Cina, sia con altri Paesi, le obiezioni di Trump non mi preoccupano». Invece preoccupano, a quanto si legge, più di qualcuno ai piani alti della Lega. Un altro sottosegretario di provata fede salviniana, Guglielmo Picchi (Esteri), ha detto esplicitamente che l'adesione italiana alla Belt and Road Initiative cinese «va come minimo approfondita». Come dire: finché non sappiamo esattamente cosa c'è dentro il memorandum proposto dai cinesi non se ne fa niente, piuttosto meglio rinviare.



Segno che le pressioni di Washington si sono fatte sentire, eccome.

Dal territorio, intanto, cominciano a fioccare le reazioni preoccupate. Ieri i presidenti di Confcommercio, Carlo Sangalli, e di Confindustria, Fabrizio Palenzona, hanno inviato un'accorata lettera al premier Giuseppe Conte e al ministro Danilo Toninelli, esortandoli alla «massima prudenza» sull'accordo Italia-Cina. «L'Italia sarebbe l'unico Paese di particolare rilevanza a siglare l'intesa - scrivono -, considerato che, sempre di più, l'Unione Europea evidenzia un disegno egemonico sotteso a tale progetto. Si parla di investimenti a Trieste e Venezia. Addirittura a Genova l'autorità di sistema ha annunciato di voler costituire una società con il gruppo cinese Cccc, in deroga a tutte le norme vigenti». Infatti, risulta che la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali abbia avviato un'istruttoria sulla specifica questione.

Anche il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, si dichiara come minimo perplesso, soprattutto in considerazione della stizzita reazione americana: «Gli Stati Uniti non sono una cosetta da poco, sono gli Stati Uniti. Noi riteniamo che sia molto importante quello che dicono,

vanno ascoltati molto bene. E pensiamo che un conto è collegarci con i mercati mondiali, un altro conto è diventare colonia di altri (i cinesi, ndr). Io sono con gli Stati Uniti d'America». E se la Via della Seta dovesse passare da Trieste, dove sembrano così entusiasti, anziché da Venezia? Brugnaro taglia corto: «Non abbiamo ancora capito se il governo e il ministero dei Trasporti abbiano un progetto. Quando ce lo diranno, faremo le nostre osservazioni».

Rimane il fatto che i presidenti delle Autorità portuali, tra cui il veneziano Pino Musolino e il triestino Zeno D'Agostino, sono invitati a fare parte della delegazione che, il giorno 22, incontrerà a Roma gli emissari del governo cinese. Sull'argomento, Musolino si era già espresso chiaramente nei mesi scorsi: la strategia della Via della Seta - è il suo pensiero - può costituire una grande opportunità, purché gli accordi siano pienamente reciproci e tengano nel giusto conto gli interessi nazionali e il quadro geopolitico più generale. Altrimenti il rischio, evidenziato dal presidente di Unindustria Pordenone, Michelangelo Agrusti, «è che ci portiamo in casa un competitor temibile, senza peraltro una contropartita chiara».

Alessandro Zuin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Favorevole
Massimiliano
Fedriga,
governatore
del Friuli VG



Molto perplesso
Il sindaco di
Venezia, Luigi
Brugnaro: «Io
ascolterei bene
quello che
dicono gli Stati
Uniti»

Le dighe a Venezia**Mose, Mantovani
vuole i danni: 197 milioni**

«**I** commissari hanno fatto l'interesse dello Stato e non quello delle imprese». E così, tra lavori tolti, riserve rinunciate, oneri aumentati, Mantovani ha presentato una maxi-causa da 197 milioni contro i commissari del Consorzio Venezia Nuova, la Prefettura di Roma e il governo. Ieri una delegazione di parlamentari del M5s è venuta a Venezia a visitare i cantieri e al termine ha rilanciato la nomina di un terzo commissario.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mose, Mantovani chiede 197 milioni I 5 stelle: serve un terzo commissario

Maxi-richiiesta di danni. La visita dei grillini in cantiere: grazie a noi manutenzioni a Marghera



La causa civile Fiengo e Ossola hanno agito nell'interesse dello Stato e in danno delle imprese consorziate

VENEZIA «Nella sostanza lo Stato ha concluso accordi con lo Stato, nell'interesse dello Stato e in danno alle imprese». Sembra uno scioglilingua e invece è il nodo delle 51 pagine firmate dall'avvocato Ruggero Sonino, che per conto di Mantovani e del Consorzio Covela da lei guidato, chiede un maxi-risarcimento danni: 197 milioni di euro ai commissari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, ma anche al ministero delle Infrastrutture e al Provveditorato alle opere pubbliche, al ministero dell'Interno e alla Prefettura di Roma (titolare del commissariamento), allo Stato italiano e al Cvn. La tesi di Mantovani è che i commissari, nominati a fine dicembre del 2014, pochi mesi dopo lo scandalo degli arresti per le tangenti, abbiano stravolto il Cvn: avrebbero dovuto occuparsi - scrive il legale - della convenzione, cioè del contratto di costruzione del Mose; invece «si sono letteralmente appropriati dell'amministrazione dell'intero consorzio, gestendone ogni singola attività».

E così si sono «appiattiti» sullo Stato - è l'accusa - per esempio, rinunciando a risarcimenti e riserve, presentando gli stati di avanzamento dei lavori in ritardo (posticipando così i pagamenti), ma anche modificando la con-

venzione e, ora, facendo accordi con le cosiddette «piccole imprese» per assegnare loro tutti i lavori rimanenti, quando invece hanno solo il 2,7 per cento delle quote consortili. La fantasmagorica cifra si raggiunge sommando i danni per il mancato adeguamento dei prezzi (63 milioni, cioè la differenza tra l'aumento ottenuto del 15 per cento e quello corretto del 42 per cento); gli oneri per il ritardo nei collaudi che ha costretto a tenere aperti i cantieri (30 milioni), per quello dei fondi (51 milioni dovuti a 4 anni di allungamento dei tempi), per la lenta contabilizzazione dei lavori (10 milioni), per l'indebita consegna di cantieri sotto riserva (15 milioni); poi le mancate assegnazioni per circa 98 milioni e mezzo, che hanno portato a 22 milioni e mezzo di danni; infine la guerra sull'accantonamento degli utili (8 milioni e mezzo).

È stato lo stesso Fiengo ad accennare alla maxi-richiiesta ieri nel corso della visita di una delegazione di parlamentari del M5s ai cantieri del Mose, rivendicando però il ruolo «pubblico» dei commissari. In laguna sono sbarcati alcuni senatori della commissione Lavori pubblici, capitanati dal presidente Mauro Coltorti, a cui si sono aggiunti tre veneti: la senatrice Orietta Vanin e i deputati Federico d'Inca e Arianna Spessotto. Il messaggio lanciato dai grillini è che il Mose si finirà, ma che per farlo serve un terzo commissario, ruolo rimasto vacante dopo l'addio di Luigi Magistrato due anni fa. «Non resterà un'incompiuta, per questo siamo venuti a vedere lo stato dei cantieri - ha spie-

gato Coltorti - Solleciteremo la nomina, un terzo polo sarebbe importante anche per le decisioni a maggioranza». Un appello che si innesta in quel dualismo a volte paralizzante tra Fiengo e Ossola di cui si parla da tempo, ma che ieri ovviamente è rimasto latente. L'altro tema sfiorato è stata la futura gestione. «Lo Stato dovrà esserci e avere un ruolo importante - ha detto Vanin rispondendo sul piano per l'autonomia del Veneto che prevede il passaggio delle competenze su salvaguardia e laguna alla Regione - serve un presidio, che si chiami Magistrato alle Acque o cos'altro». Una decisione politica va presa presto, perché Ossola ha spiegato che il passaggio di consegne durerà mesi, visto che si parla di 700 mila documenti. Anche Fiengo ha detto che il Cvn sta lavorando al futuro, ma il provveditore Roberto Linetti l'ha rimbrottato: «Il vostro compito è finire i lavori, non vi distraete su ciò che spetta alla politica».

Spessotto ha rivendicato il ruolo del M5s in due decisioni importanti: quella di togliere la parte più inquinante della manutenzione delle paratoie dall'Arsenale e quella di ridurre l'altezza dell'edificio di controllo di Chioggia. Per il primo punto si è detto che sono sufficienti gli indirizzi dati da Linetti, senza necessità di modificare la legge, in quanto una parte - gli uffici e il bacino per il jack-up - resteranno all'Arsenale. La commissione ha poi chiesto di avere il prima possibile il piano delle manutenzioni: una prima stima parla di 80 milioni l'anno.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● Nel dicembre del 2014, dopo che il 4 giugno precedente c'era stato il maxi-blitz per la corruzione legata al Mose, il prefetto di Roma, su indicazione dell'Anac, ha commissariato il Consorzio Venezia Nuova

● Inizialmente erano stati nominati Luigi Magistro, ex finanziere, e Francesco Ossola, ingegnere del Politecnico di Torino. In aprile è arrivato l'avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo

● A marzo del 2017 si è dimesso Magistro e da allora i commissari sono rimasti solamente in due



Sopralluogo

La commissione Lavori pubblici del Senato ieri ha fatto un sopralluogo nei cantieri dei Mose

Tav, tutto il Vicentino compatto «È strategica per lo sviluppo»

Riunione in Provincia con categorie e parlamentari. Manca solo M5S

Appello al governo

Documento per il «sì» alla Tav e per chiedere che avanzino progetto e realizzazione

Rucco

Speriamo che dopo le Europee il governo arrivi a sbloccare l'opera

Xoccatto

La Tav? Stesso impatto del passaggio tra carrozza e auto-mobile

Covolo

Se la Tav dovesse arrivare al voto in Parlamento noi votiamo a favore

Orsi

Costi delle opere complementari e della tratta a est nel testo al governo

VICENZA Nuovo incontro, nuovo documento-appello al governo («L'opera è strategica per lo sviluppo del territorio») e nuovo forfait dei parlamentari del Movimento cinque stelle, che disertano l'incontro in Provincia. «Ci dispiace e non possiamo che prenderne atto» dichiara il presidente di Palazzo Nievo e sindaco di Vicenza, Francesco Rucco. «Hanno ottenuto il risultato di compattezza il Vicentino nel sostegno alla Tav» commenta il presidente della Camera di commercio, Giorgio Xoccatto. La novità dell'incontro di ieri, infatti, sta nella partecipazione delle categorie economiche al tavolo voluto dall'ente provinciale per sostenere il progetto dell'alta velocità-alta capacità ferroviaria e già definito «Stati generali della Tav a Vicenza».

Non è la prima volta che Palazzo Nievo chiama a raccolta sindaci, consiglieri regionali e parlamentari vicentini sul tema, ma è la prima volta che l'incontro è allargato alle categorie economiche, che ieri hanno risposto presenti: rappresentanti di Confartigianato, Confindustria, Ascom, Apindustria, Confagricoltura e Confesercenti erano seduti, ieri, nella sala consiliare della Provincia a fianco di sindaci e onorevoli. Tra i parlamentari c'erano esponenti di Lega, Par-

tito democratico e Fratelli d'Italia, «assente giustificato» il deputato di Forza Italia Pierantonio Zanettin mentre all'invito non hanno risposto la deputata Sara Cunial e la senatrice Barbara Guidolin del Movimento 5 Stelle. In ogni caso l'incontro di ieri ha visto una sala consiliare quasi piena e gli interventi sono stati molti, tutti a sostegno di un'opera considerata «strategica». «Se la Tav dovesse arrivare al voto in Parlamento – dichiara la deputata della Lega, Silvia Covolo – il nostro sarà un voto favorevole, indipendentemente da come la pensino i nostri partner di governo».

Nel concreto, entro le prossime tre settimane la Provincia stenderà un documento per riaffermare il «pieno sostegno del territorio al progetto della Tav» e per chiedere che Roma prosegua nell'iter di progettazione e realizzazione dell'opera. «Dettaglieremo anche la stima dei costi di alcune opere complementari - dichiara il consigliere provinciale delegato alle Infrastrutture, Valter Orsi – e credo sarà necessario definire pure la spesa prevista per la parte a est del capoluogo (il tratto Vicenza-Grisignano, ndr)». Il documento porterà la firma di tutte le categorie economiche, rappresentanti poli-

tici e istituzionali e c'è la volontà di coinvolgere tutti i sindaci, anche dei territori lontani dalla tratta ferroviaria «al fine di mandare un segnale di unità a Roma». E proprio l'unità d'intenti è il tasto premuto dalla Camera di commercio: «Dal territorio sta salendo un messaggio di compattezza straordinario – precisa Xoccatto – anche perché secondo alcuni studi realizzare la Tav avrebbe lo stesso impatto del passaggio tra la carrozza a cavallo e l'automobile. E non si tratta solo di andare più veloci ma di aumentare la capacità e la qualità del trasporto, con conseguenze sulla vita e sulle modalità di lavoro nel nostro territorio». Rucco lancia un messaggio al Governo: «Sembra che entro le prossime elezioni europee non ci sarà alcuna decisione in merito ma contiamo che dopo quel passaggio si arrivi a sbloccare l'opera».

G.M.C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Conte, pressing sullo sblocca-cantieri Vertice con i tecnici, è caos decreto

**IL TOUR DEL PREMIER
TRA LE OPERE FERME
MA NON INVISE
AI GRILLINI. E SALVINI
CHIEDE UN ELENCO
DI QUELLE CANTIERABILI**

IL RETROSCENA

ROMA «Vabbè, diciamo che i bandi sono partiti così la Lega è contenta e la smettiamo con questa farsa». La definizione che il M5S affida ad una nota ufficiale del Movimento, la dice lunga sulla situazione interna alla maggioranza. E che la polemica sui presunti bandi rinviati sia una «farsa» è difficile dissentire.

LA VISTA

Infatti ciò che Telt avrebbe dovuto fare ieri - ovvero l'avvio delle "manifestazioni di interesse", lo ha fatto, lettera o non lettera, ma i tentativi del presidente del Consiglio di andare oltre per uscire dalla «ossessione» Tav si scontrano con i toni da campagna elettorale dei suoi due vice. Visita cantieri, Giuseppe Conte, e promette investimenti pubblici. Lo ha fatto ieri e proseguirà oggi recandosi in Sicilia e anche domani. Obiettivo di tanto attivismo del premier e del ministro Toninelli è smentire coloro che in Italia, ma soprattutto all'estero, considerano l'attuale esecutivo come il governo dei "no" e della decrescita. Malgrado la lettera inviata a Telt non abbia spostato nulla dal punto di vista formale, come ieri l'altro ricordava il sottosegretario della Lega Giancarlo Giorgetti, non c'è dubbio che dal punto di vista politico tratteggia un governo che vuole rimettere in discussione un'opera sulla cui attuazione Roma, Parigi e Bruxel-

les hanno lavorato per anni.

Offrire un clima di incertezza agli investitori rischia di non aiutare un Paese in recessione, e così il premier da qualche settimana ha avvocato a sé il capitolo degli investimenti pubblici. Ieri sera nuova riunione di Conte con i tecnici di palazzo Chigi e del ministero di Porta Pia. Obiettivo velocizzare il cosiddetto decreto sblocca-cantieri anticipando norme che verranno inserite nel nuovo codice degli appalti. La materia è complessa e l'intreccio di competenze e regole nazionali ed europee, difficilmente permetteranno al decreto di essere pronto per il consiglio dei ministri che si dovrebbe tenere giovedì.

Il testo del decreto non contiene però un elenco di opere pubbliche sbloccate, come vorrebbe Salvini, ma indica i criteri che dovrebbero rendere più facile la cantierizzazione. Sinora dal tour di Conte sembrano escluse le opere bloccate dai ministri Costa (Ambiente) e Toninelli (Infrastrutture) e sottoposte alle analisi costi-benefici. Al palo, con i finanziamenti bloccati e gli operai spesso licenziati, sono ancora il tunnel del Brennero, la Pedemontana veneta, l'alta velocità Brescia-Padova, le tangenziali venete, la Gronda di Genova, l'autostrada regionale Cispadana, l'autostrada Cremona-Mantova, la terza corsia All, l'autostrada Tirrenica, la statale 106. Per non parlare dell'alta velocità a Firenze e della stazione e dei due miliardi e mezzo di cantieri bloccati in Campania, come ieri denunciavano i sindacati. Una pioggia di investimenti già finanziati, ma coerentemente fermati dal M5S che, con l'attuale sottosegretario del Mit Michele Dell'Orco, lo aveva promesso prima del voto del 4 marzo. Il problema è che le ricognizioni su vantaggi e svan-

taggi nel fermare ciascun cantiere procedono a rilento. Laddove non arriva il ministro delle Infrastrutture e il collega all'Ambiente Costa con le valutazioni di impatto ambientale.

LA SCONFITTA

Una paralisi che ha contribuito non poco alla gelata del pil che ora il governo cerca di recuperare anche se, oltre ad una certa diffidenza grillina per le opere pubbliche, le risorse a disposizione sono poche. All'attivismo di Conte si unisce l'impazienza di Matteo Salvini. Sui bandi Tav è alla fine passata la linea della Lega, ma il Carroccio ha di fatto sottoscritto i dubbi e i ripensamenti che il presidente del Consiglio ha messo nero su bianco nella lettera a Telt. Per Salvini di fatto una sconfitta d'immagine perché la narrazione imposta da Conte racconta di un esecutivo che oltre ad avere dubbi sulla Tav, interpreta come «opache» le pressioni delle imprese che vogliono lavorare e si dichiarano pronte a realizzare l'opera.

Ragionamenti che non appartengono alla storia della Lega né a Salvini il quale deve contrastare anche tra i suoi eletti nelle regioni del Nord una sempre maggiore insofferenza per l'alleato. Durante la riunione di ieri in via Bellerio, Salvini ha messo a tacere i mal di pancia dei suoi chiedendo a tutti di tenere duro almeno sino alle elezioni Europee di primavera. Poi si vedrà dalle percentuali che usciranno il 26 maggio e dall'entità che a quella data avrà assunto la manovra correttiva. A palazzo Chigi continuano ad escluderla tutti o quasi, ma se si dovesse soprassedere ancor più pesante rischia di essere la legge di bilancio di fine anno.

Marco Conti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il ponte di Genova (foto ANSA)

Venezia
Mose, ex Mantovani
all'attacco: vuole
200 milioni di danni

Per completare il Mose ci sono ancora 900 milioni di lavori da fare, ma i cantieri vanno a rilento. E mentre i parlamentari 5 Stelle sposano la soluzione di nominare un terzo commissario che rimetta in moto il Consorzio («Il M5s aveva avvertito quest'opera, ma giunti a questo punto vogliamo vederla funzionare») la Mantovani alza il tiro del contenzioso con gli attuali commissari, chiedendo addirittura 200 milioni di danni per i ritardi nei pagamenti e l'estromissione dai cantieri.

Brunetti a pagina 5

La salvaguardia di Venezia
Mose, via libera M5S
Maxi richiesta danni

►Parlamentari grillini nel cantiere: ►Mantovani esclusa dagli appalti:
«Eravamo contro, ma ora va finito» scatta la causa per 200 milioni

**MANCANO ANCORA
LAVORI PER QUASI
UN MILIARDO
I CINQUESTELLE:
TERZO COMMISSARIO
PER IL CONSORZIO**

LA GRANDE OPERA

VENEZIA Per completare il Mose ci sono ancora 900 milioni di lavori da fare, ma i cantieri vanno a rilento. E mentre i parlamentari 5 Stelle sposano la soluzione di nominare un terzo commissario che rimetta in moto il Consorzio Venezia Nuova, l'ex proprietà Mantovani alza il tiro del contenzioso con gli attuali commissari, chiedendo quasi 200 milioni di danni per i ritardi

nei pagamenti e l'estromissione dai cantieri. Insomma, ancora acque agitate, attorno alla grande opera arrivata ormai al 94% per cento della realizzazione, che dovrebbe essere finita e collaudata per il 31 dicembre 2021.

Ieri a riaccendere i riflettori sul tormentone veneziano ci hanno pensato i 5 stelle, calati in laguna con una nutrita schiera di parlamentari, capitanata dal presidente della commissione Lavori pubblici del Senato, Mauro Coltorti, e dalla due parlamentari veneziane, la deputata Arianna Spessotto e la senatrice, Orietta Vanin. Con il provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto, Roberto Linetti, e i due commissari, Giuseppe Fienngo e Francesco Ossola, a fare da guida, il gruppo ha visita le ope-

re alla bocca di porto del Lido e la sede dell'Arsenale.

TERZO COMMISSARIO

«Il Movimento aveva avvertito quest'opera - ha ricordato, al termine, Coltorti - ma giunti a questo punto vogliamo vederla funzionare. Al 94% dell'opera, non si fanno analisi costi benefici. L'interesse è non avere un'incompiuta. Verificheremo le cri-



icità e gli eventuali ritardi. Siamo venuti per questo. E una delle cose che chiederemo al ministero è la nomina di un terzo commissario. Ce n'erano già tre. E con tre si può fare la maggioranza». Vecchia questione, questa delle decisioni che non possono più essere prese a maggioranza. E visto che i due commissari spesso non sono d'accordo, tutto resta in stallo. «Abbiamo visioni diverse - ha ammesso Fiengo - io, da ambientalista, più interessato alla laguna; Osola più all'opera. Quando eravamo in tre era più facile».

FUTURA GESTIONE

Altra questione aperta, quella della futura gestione della grande opera. I 5 Stelle si sono detti per una soluzione che veda una presenza forte dello Stato, magari un ripristino del Magistrato alle acque. Ma l'accordo sull'autonomia prevederebbe un passaggio alla Regione anche di queste competenze? «Nulla è deciso, ci devono essere dei passaggi in Parlamento» hanno chiosato a più voci. Intanto, per avere un quadro più chiaro del futuro, hanno chiesto al Consorzio un piano per la futura gestione e manutenzione dell'opera. «Lo stiamo facendo» ha assicurato Fiengo.

LA SUPER CAUSA

Linetti ha ricordato come sia «prioritario completare l'opera e avviare le manutenzioni. Dobbiamo fare 900 milioni di lavori». Interventi per cui ora il Consorzio si avvarrà delle imprese più piccole, quelle che non erano state travolte dalla scandalo. Ma il quadro resta complesso. Ed è stato lo stesso Fiengo a riferire della nuova offensiva lanciata dalle imprese. «Ci chiedono i danni». Un atto di citazione, quello presentato in questi giorni al Tribunale di Venezia dal Covela, la società che fa capo alla famiglia Chiarotto che controllava la Mantovani, con cui chiede ai due commissari, ai ministeri, allo Stato e al Governo, la bellezza di 196 milioni di euro di risarcimento danni.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PROVVEDITORE Roberto Linetti



IN LAGUNA
 La delegazione dei parlamentari Cinquestelle in visita ai cantieri del Mose alle bocche di porto della laguna

LA CRISI DEL COLOSSO DELLE COSTRUZIONI

Rizzani de Eccher e Illimity in cordata per Condotte

La società friulana e la banca di Corrado Passera puntano a 800 milioni di opere. Già consegnata ai commissari della spa romana la proposta per rilevare i cantieri

Nel mirino una commessa in Algeria, il carcere di Bolzano e la stazione di Firenze

Elena Del Giudice

UDINE. La Rizzani de Eccher e Illimity, la nuova banca nata dalla fusione tra Spaxs e Banca Interprovinciale, guidata da Corrado Passera, sono in "gara" per aggiudicarsi la realizzazione di opere per 800 milioni di euro, parte del portafoglio di Condotte. La formalizzazione della proposta ai commissari del colosso romano delle costruzioni è già stata fatta nei giorni scorsi. Le opere a cui l'azienda friulana sarebbe interessata sono diverse, si va infatti da due commesse di importo rilevante in Algeria (una tratta ferroviaria e un'autostrada), la Città della Salute a Sesto San Giovanni a Milano dove sorgerà il maggior polo oncologico d'Europa, il nuovo carcere di Bolzano, il traforo del Brennero, la nuova stazione di Firenze. Offerta depositata, dunque, ma i tempi per la risposta non sono ancora definiti. «Ce li diranno i commissari, noi siamo pronti, tanto prima tanto meglio», aveva dichiarato pochi giorni fa l'ad di Illimity, Corrado Passera. «Noi non stiamo pensando di finanziare Condotte, che è in amministrazione straordinaria, ma ha

una serie di cantieri, progetti e sotto-società». L'obiettivo per Passera e Rizzani de Eccher è «far di tutto per salvare questi cantieri».

Nel dettaglio, su circa tre miliardi di euro di lavori nell'orbita di Condotte, «ce ne sono per 800 milioni che hanno le caratteristiche adatti per essere comprati e gestiti assieme a un operatore del settore» per far sì «che tutto questo patrimonio non vada disperso». Per questo, ancora Passera «ci siamo fatti avanti con i commissari per dire "se volete che rileviamo i cantieri siamo a disposizione"». Ovviamente ci sarà una «procedura competitiva» basata sul prezzo e «se ci saranno altri interessati, si faranno avanti».

Ma chi è Condotte? Forse non tutti la conoscono per nome che, per esteso, è Società Italiana per Condotte d'Acqua spa, nota semplicemente come Condotte, ed è un'azienda italiana che opera nel settore dell'ingegneria e delle costruzioni. È a capo del terzo gruppo di costruzioni del Paese con un fatturato consolidato di oltre 1,3 miliardi e poco meno di 6.000 dipendenti. Ma certamente è accaduto che abbia-

mo utilizzato una delle tante infrastrutture che ha realizzato in Italia e nel mondo. Tanto per dire, Condotte è partner in consorzio con altre aziende per la realizzazione di diverse infrastrutture, ad esempio tra queste c'è la tratta dall'alta velocità Brescia-Verona (Condotte ha il 12%) e quella Verona-Vicenza (Condotte ha l'11%), il lotto austriaco del Brennero (Condotte ha il 35%) e il Mose di Venezia per il quale fa parte, insieme ad altre nove società, del Consorzio Venezia Nuova.

I suoi problemi sono emersi di prepotenza con la presentazione al tribunale di Roma di una richiesta di concordato in bianco. La crisi del gruppo non è - stante il portafoglio ordini - di tipo industriale ma finanziaria causata soprattutto dai mancati pagamenti da parte dello Stato, aggravati dai "grandi mali" del comparto edile italiano: i tempi lunghi di cantierizzazione, la progettazione carente, i cantieri bloccati per motivi di varia natura, lo stato avanzamento lavori (Sal) non pagato, i contenziosi aperti con le stazioni appaltanti e le Amministrazioni, i tempi biblici per i pagamenti.—

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





In una foto d'archivio il Traforo del Monte Bianco, una delle opere realizzate da Condotte

LAVISITA

La commissione Senato

«Sì al terzo commissario»

APAG.3

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI DEL SENATO

«Il Mose va completato Sì a un terzo commissario per rispettare i tempi»

«Bisogna impedire che l'opera diventi una grande incompiuta d'Italia»

La delegazione dei parlamentari Cinquestelle e della commissione Lavori Pubblici di palazzo Madama guidata da Mauro Coltorti

«Non vogliamo che diventi l'ennesima grande incompiuta. Il Mose è al 95 per cento, e va completato per vedere se funziona. E per migliorare l'operatività ci vuole un terzo commissario». Il presidente della commissione Lavori pubblici del Senato Mauro Coltorti lo dice appena sbarcato sulla banchina della Darsena grande, all'Arsenale, reduce da un sopralluogo sui cantieri del Mose, guidato dai commissari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola e dal Provveditore Roberto Linetti. Con lui una pattuglia di parlamentari Cinquestelle. I veneti Federico D'Inca, Arianna Spessotto e Orietta Vanin, i componenti della commissione di palazzo Madama Emanuele Dessi, Gabriella Di Girolamo, Giorgio Fedè, Sabrina

Ricciardi, Agostino Santillo. Un tour di due ore nel cantiere di Treporti. Dove le paratoie sono sul fondo da quattro anni. E i problemi di manutenzione sono grandi. «Qui certo non dobbiamo fare lo studio sui costi-benefici», sorride, «sono successe tante cose, ma adesso l'opera è al 95 per cento».

Vanin e Spessotto ricordano le due cose ottenute negli ultimi mesi. «Lo spostamento del cantiere per la manutenzione delle paratoie a Marghera e la riduzione delle bitte e della luminosità delle opere di compensazione e delle vetrate a Chioggia». Nel primo caso si stanno facendo verifiche sui terreni. Nell'altro l'incarico dovrà essere affidato con le prescrizioni arrivate dopo il confronto pubblico.

«Un'opera che in passato il nostro Movimento ha avversato», dice il presidente della commissione, «che adesso va verificata e portata a termine». Da Roma rimbalza qualche polemica. «Non è una visita istituzionale», dice il senatore Ferrazzi, insieme al deputato del Pd Gianni Pellicani, «la commissione della Camera verrà in Prefettura per fare

anche le audizioni, la commissione del Senato oggi è in Lombardia».

Ma tant'è. Il presidente della commissione ha comunque un ruolo importante nelle decisioni sul Mose. Era uno dei candidati al ministero prima della scelta di Toninelli. Anche lui grillino, oggi responsabile delle Infrastrutture. Federico D'Inca avverte gli alleati della Lega. «La bozza dell'autonomia del Veneto prevede il passaggio alla Regione dei poteri sulla laguna? Noi non siamo d'accordo: si dovrà decidere con accordi fra Stato e Regione. Ma lo Stato, anche per la manutenzione del Mose dovrà avere un ruolo di primo piano».

I tempi per la conclusione della grande opera dicono 31 dicembre 2021. «Bisogna rispettare il cronoprogramma», ripetono i parlamentari, «noi questa opera la vogliamo vedere finita. Tempi difficili da rispettare. «Ma ci vorrà un altro anno per consegnare 700 mila documenti che riguardano un'opera da 6 miliardi di euro», dice il commissario Francesco Ossola. —

Alberto Vitucci





La delegazione dei parlamentari appena sbarcata all'Arsenale

Parla l'amministratore delegato di Fincantieri Infrastructure
«Abbiamo salvato la Cordioli dal baratro della chiusura, ora si parte»

Bono, il regista della ricostruzione Tutto il mondo ci sta guardando»

«Ci riempie di grande orgoglio poter contribuire alla realizzazione di un'opera così importante»

IL PERSONAGGIO

Ci sono tutti: il premier Conte, il ministro Toninelli e il sindaco commissario straordinario di Genova Bucci, ma il personaggio che tutti cercano è lui: Giuseppe Bono. Che assieme al presidente di Fincantieri Giampiero Massolo e a Pietro Salini, ad del colosso delle costruzioni, racconta come ha vinto la sfida. Fincantieri Infrastructure ha salvato la Cordioli dal baratro, dopo la gestione del Commissario e almeno 35 dei 190 dipendenti sono stati assunti per avviare il primo cantiere del ponte di Genova. «Ci riempie di orgoglio contribuire alla realizzazione di un'opera così importante, abbiamo gli occhi di tutto il mondo che ci osservano. Noi siamo entrati nelle grandi costruzioni per impedire che questo settore sparisse dalla scena mondiale, non per fare concorrenza ai privati. Salini è il nostro socio a Genova. Stiamo realizzando anche il megaponte sul Danubio e al la marina militare americana consegneremo 16 navi, ha detto Bono.

Quella di Fincantieri Infrastructure è la storia di un'importante ripartenza. Qui prima c'era la Cordioli & C. srl, attiva dal 1956, società con la massima certificazione nella categoria pesante, che ha realizzato grandi opere, come il Mose di Venezia, la «Nuvola» progettata da Massimiliano Fuksas, la Millennium Tower in Nigeria, costruita in Ati con Officine Tosoni. Nel 1999 l'azienda era passata dalla famiglia Cordioli al Gruppo Industriale Tosoni di Villafranca di Verona. E proprio la crisi del gruppo aveva condotto la Cordioli in amministrazione straordinaria, nel maggio 2016. L'ultimo lavoro nel sito industriale di Valeggio era stato il ponte per l'Expo di Milano. Poi lo stop ad ogni attività, con la cassa integrazione. La nomina dei commissari straordinari era stata fatta dal Mise nel 2016. Lo scorso 15 ottobre, dopo una lunga trattativa, l'azienda di carpenteria è stata rilevata da Fincantieri Infrastructure, azienda pubblica con sede a Trieste che opera nella cantieristica navale, controllata da Fintecna Spa, finanziaria del Tesoro. «L'accordo sindacale Silvia Zenati, commissario dell'amministrazione straordinaria di Cordioli & C. srl - è stato sottoscritto il 21 settembre, dopo la manifestazione d'interesse: abbiamo salvato un gruppo all'avanguardia». —

Al. Sal.

BY-NC-ND. ALCUNI DIRITTI RISERVATI



GIUSEPPE BONO,
AMMINISTRATORE
DELEGATO DI FINCANTIERI



Meno controlli e subappalto libero ecco il decreto Sblocca cantieri

Filtrano i primi contenuti del provvedimento per snellire le procedure, antipasto della riforma del Codice degli appalti. Il testo analizzato dall'Autorità Anticorruzione che, per adesso, non farà battaglie

LIANA MILELLA, ROMA

Subappalti più liberi (e più a rischio mafia ovviamente). Meno rigidità nel valutare le offerte anomale (quelle che poi producono lievitazione dei costi e opere bloccate). E anche, nell'epopea del mondo digitale, un'improvvisa avarizia nel rendere pubblici i bandi di gara (finiranno solo su un sito). Ecco i primi scampoli del decreto che dovrebbe sbloccare i cantieri italiani. Un passo nel mondo degli appalti del governo gialloverde. L'antipasto di quella riforma del codice degli appalti, annunciata decine di volte, e promessa dal capo del governo Giuseppe Conte sin dalle prime ore del suo governo, nei discorsi di insediamento al Senato prima e alla Camera poi. Una riforma che Matteo Salvini, con tanto di punzecchiatura ironica, tuttora sollecita - «Conto che il premier la porti a giorni, non a mesi» - augurandosi che passi tutto per decreto legge, anche se dovrebbe sapere che per il codice questo è impossibile. Ma l'attesa è destinata a prolungarsi, perché a oggi della riforma del Codice degli appalti esiste solo una legge delega che il Parlamento dovrà esaminare e approvare, e che certo non potrà sfociare in un decreto legge, ma semmai in un decreto legislativo. Se va bene, ci vorrà ben più di un anno. Un limbo dannoso. Che il presidente dell'Anac Raffaele Cantone, il 5 marzo davanti agli studenti dell'università di Tor Vergata, ha commentato così: «Credo sia compito del governo, se lo ritiene

giusto, cambiare il codice degli appalti perché questo dipende anche da scelte di tipo politico. Il problema è che forse bisognerebbe fare un po' meno annunci e un po' più provvedimenti. Perché quando si annunciano i cambiamenti la pubblica amministrazione reagisce nel bloccarsi, e allora sono forse gli annunci dei cambiamenti quelli che creano problemi, piuttosto che i cambiamenti veri e propri». Ma tant'è. Ecco intanto la decina di articoli, più o meno tecnici, che preannunciano il primo allargamento delle maglie in materia di appalti. A cominciare dai subappalti, su cui l'Italia registra da tempo le pressioni della Commissione europea per allentare una stretta giudicata eccessiva e che però non tiene conto della pressione mafiosa, tutta nostrana, sulle opere pubbliche. Ma stavolta il governo Conte abbandona la grinta antieuropea e si piega a consentire subappalti meno controllati. Perché il decreto elimina la norma che imponeva di presentare la lista dei subappaltatori prima dell'aggiudicazione. Sarà possibile farlo dopo, a gara già vinta. Ma come dimostra il caso delle infiltrazioni nei subappalti di Expo, bloccati in corner da Anac e Gdf, il rischio esiste. E le pressioni della criminalità saranno più forti con un'impresa o un cartello di imprese che si sono già aggiudicate la gara. Tuttavia, per questa nuova regola, il governo si nasconderà dietro l'Europa e il rischio di multe da 10-20mila euro

al giorno che piovrebbero sull'Italia qualora dovesse respingere il diktat della Commissione. E siamo alle altre due novità, anche queste con lo scopo di semplificare le procedure. Una nuova formula matematica per valutare le offerte anomale, quelle con un rischioso ribasso che risulta matematicamente insostenibile rispetto all'entità stessa dei lavori. Un vizio di molti imprenditori che hanno prodotto blocchi dei lavori e pesante lievitazione dei costi. Stretta invece sugli obblighi di pubblicazione che finora seguivano il criterio della massima pubblicità possibile. D'ora in avanti invece finiranno solo sul sito della stazione appaltante, riducendo gli oneri, ma diminuendo anche la diffusione, e quindi la trasparenza stessa delle gare. Una riforma importante invece non c'è, quella su una tutela per i dipendenti pubblici che firmano tutti gli atti di gara, e che rischiano di pagare di persona per scelte fatte ai vertici. L'Anac, dove il testo è stato letto e analizzato, non farà battaglie contro il decreto. A meno che non arrivino altre aggiunte fuori busta. Certo non esprimerà le preoccupazioni avanzate quando il governo ha di fatto liberalizzato gli appalti pubblici fino a 150mila euro nel decreto semplificazione. Ma a Cantone e ai suoi restano i dubbi su mesi e mesi di annunci, di per sé leciti, che però di fatto hanno bloccato la macchina degli appalti ben più del tanto criticato e deprecato codice.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le novità

E la pubblicità dei bandi sarà inferiore a oggi

Subappalti più liberi

Le ditte saranno indicate e rese note solo dopo che l'impresa principale ha vinto la gara

Offerte anomale

Cambia l'algoritmo per giudicare le offerte anomale

Stretta sui siti

Meno pubblicità per i bandi. Andranno solo sul sito della stazione appaltante, e non anche su quello dell'Anac

Le incomplete

Dal Sarno a Caltanissetta grandi opere ferme



L'ingresso di uno dei cantieri della strada statale tra Caltanissetta e Agrigento, detta anche Strada degli Scrittori. L'inizio dell'opera risale alla fine degli anni 60 e nonostante impegni, fondi e promesse non è mai stata ultimata



Il Progetto del Sarno, il risanamento strutturale del corso del fiume, è stato finanziato con quasi 220 milioni di euro con fondi europei. Sebbene sia stato dichiarato Grande Progetto nel 2011 risulta ancora bloccato



Un'arteria stradale ferma da 4 anni in Emilia Romagna: è il collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo, tra la A22 e la SS467 Pedemontana. L'opera, del valore di circa 500 milioni di euro, risulta tuttora bloccata

Bonus casa, partono le comunicazioni Enea 2019

RISTRUTTURAZIONI

**Online due nuovi portali:
chi ha già effettuato i lavori
avrà tempo fino al 10 giugno**

Giuseppe Latour

Via alla trasmissione dei dati per gli interventi di risparmio energetico con fine lavori nel corso del 2019. Ieri l'Enea ha attivato ufficialmente i siti che consentiranno di effettuare le comunicazioni collegate all'ecobonus e al bonus casa.

Comincia, così, il conto alla rovescia per gli interventi la cui data di fine lavori è compresa tra il 1° gennaio e l'11 marzo 2019. Il termine di 90 giorni decorre da ieri: si andrà, quindi, al 10 giugno. Anche se i 90 giorni cadono il 9 giugno, di domenica, in base alla regola del Dl 70/2011 (articolo 7, lettera h), valida anche per gli adempimenti telematici, è possibile lo slittamento al lunedì successivo. In generale, il termine per la trasmissione dei dati all'Enea sarà sempre di 90 giorni dalla data di fine lavori.

Tra le novità più importanti di questo aggiornamento c'è un'area di smistamento unica (detrazionifiscali.enea.it), dalla quale i contribuenti saranno incanalati verso la comunicazione "classica", relativa all'ecobonus, o verso quella più recente, rela-

tiva al bonus casa. L'obiettivo è fare chiarezza ed evitare confusione tra le due comunicazioni.

Da ieri è, quindi, possibile inviare la documentazione degli interventi che accedono alle detrazioni fiscali per riqualificazione energetica del patrimonio edilizio esistente (in base alla legge 296/2006), con incentivi del 50%, 65%, 70%, 75%, 80% e 85% (ecobonus2019.enea.it) e degli interventi di risparmio energetico e utilizzo di fonti rinnovabili (articolo 16 bis del Dpr 917/86), che usufruiscono delle detrazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie (bonuscasa2019.enea.it).

L'opera di semplificazione riguarda anche l'assistenza in caso di difficoltà. Per aiutare gli utenti a risolvere problemi di natura tecnica e procedurale, infatti, sul portale Enea sono disponibili risposte alle domande più frequenti (Faq), un vademecum e la normativa di riferimento. Inoltre, per particolari esigenze Enea ha creato un «finestra per il cittadino»: il lunedì (dalle 12.00 alle 15.50) e il mercoledì (dalle 10.30 alle 14.00), sulla pagina Enea sarà possibile inviare quesiti ai consulenti dell'Agenzia.

Ovviamente - concludono da Enea - «per gli interventi di ristrutturazione che non comportano risparmio energetico, non è necessario inviare nulla».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

