

# Rassegna del 21/03/2019

## SCENARIO

21/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5 Sblocca cantieri, passo di lato (tra liti continue) Rebus Mose e Tav - «Sblocca cantieri», passo di lato ed è rebus su Mose e Tav veneta	Bonet Marco	1
21/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5 Piano Casa confronto al via in Consiglio	...	3
21/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Mose, caos sulla Struttura per la gestione I dipendenti: posti di lavoro a rischio	Zorzi Alberto	4
21/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10 Zaia: «Dal Passante 138 milioni di utili da reinvestire in strade regionali»	Rossi Tonon Andrea	5
21/03/2019	Corriere delle Alpi	13 Intervista a Silvano Vernizzi - Viabilità, 130 milioni per sistemare i danni di Vaia - Veneto strade, cantieri per 130 milioni «Ci concentreremo su Auronzo e Zoldo»	Dal Mas Francesco	6
21/03/2019	Corriere di Verona	6 Case, prezzi in crescita In centro 4.000 euro al metro quadrato	...	9
21/03/2019	Gazzettino	15 Piano casa al via discussione e critiche	...	10
21/03/2019	Gazzettino	27 L'intervento - Il nuovo codice degli appalti pubblici: c'è più spazio per le piccole imprese	Perulli Gianfranco	11
21/03/2019	Gazzettino Venezia	2 Scorzè, la tangenziale che unisce 3 province - Scorzè, la tangenziale che unisce tre province	Favaretto Renzo	12
21/03/2019	Gazzettino Venezia	3 "Sblocca cantieri", in bilico anche i soldi della Legge speciale per il Comitato - In bilico anche i 265 milioni del Comitato	Brunetti Roberta	14
21/03/2019	Gazzettino Venezia	14 Ater restaura 22 alloggi Erp investimento di un milione	...	16
21/03/2019	Giornale di Vicenza	8 Veneto Strade si prepara all'arrivo di Anas	Giacomuzzo Cristina	17
21/03/2019	Il Fatto Quotidiano	8 Tutti vogliono far partire gli investimenti, il M5S sospetta che la Lega voglia nuovi condoni e si blocca il Consiglio dei ministri. Paralizzato come i cantieri - Sblocca cantieri, lite tra i gialloverdi: il testo finale non c'è	...	19
21/03/2019	Mattino	9 Il boom di mini-appalti abbandonati nel Sud - Centinaia di mini-appalti bloccati nel Mezzogiorno	Santonastaso Nando	20
21/03/2019	Messaggero	13 Sblocca appalti, si a metà decreto Tria prima del Def	Bassi Andrea	22
21/03/2019	Nuova Venezia	16 Si scrive Tav ma si deve leggere "Territori ad alta velocità"	Antonich Francesco	24
21/03/2019	Nuova Venezia	17 Legge speciale 50 milioni restano nel cassetto - Legge Speciale 50 milioni restano nel cassetto Addio all'Agenzia	Vitucci Alberto	25
21/03/2019	Nuova Venezia	17 «La laguna cementificata» Dossier di Italia Nostra all'Ue	A.V	27
21/03/2019	Nuova Venezia	21 «Il Comune acquisisca il cratere ex Umberto I»	M.Ch	28
21/03/2019	Nuova Venezia	25 Trasporti e logistica 500 studenti al corso di orientamento	...	29
21/03/2019	Nuova Venezia	29 Scorzè, ecco la tangenziale dopo 20 anni di attesa - Aperta la tangenziale sud dopo vent'anni di attesa	Ragazzo Alessandro	30
21/03/2019	Nuova Venezia	32 Gpl, al via la procedura per chiedere la variante Ma l'iter è lunghissimo	Anzoletti Elisabetta B	32
21/03/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	11 Tav Brescia-Padova, via libera di Toninelli	Salmaso Albino	33
21/03/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13 Crediti urbanistici fino al 100% a chi cancella gli scempi edilizi	Tosatto Filippo	34
21/03/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	14 Vtp, Mion vuole dimettersi un addio dopo solo due anni - Vtp, Mion vuole dimettersi L'addio dopo solo due anni	Brillo Nicola	36
21/03/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	14 Asfalto avvelenato Tanti comuni parti civili	F.Fur	38
21/03/2019	Sole 24 Ore	2 Codice appalti, regolamento unico per ridimensionare il ruolo Anac	Santilli Giorgio	39
21/03/2019	Sole 24 Ore	27 Appalti, arbitrati con raggio d'azione ristretto	Saporito Guglielmo	41
21/03/2019	Sole 24 Ore	3 Di sblocca-cantieri, primo si ai commissari senza lista delle opere - Cantieri, primo si ai commissari ma salta la lista delle opere	Perrone Manuela	42
21/03/2019	Sole 24 Ore	1 Prima pagina	...	44
21/03/2019	Stampa	12 Decreto sblocca cantieri l'accordo non c'è ancora La rabbia dei leghisti	Baroni Paolo - La Mattina Amedeo	45

IL TESTO AL CDM

## Sblocca cantieri, passo di lato (tra liti continue) Rebus Mose e Tav

**I**l Consiglio dei ministri, alla fine, ha approvato il decreto «Sblocca cantieri» ma «salvo intese», il che significa che il testo può ancora essere modificato e finanche rimesso in un cassetto. Tav e Mose, annunciate tra i cantieri, non ci sono. a pagina 5 **Bonet**

# «Sblocca cantieri», passo di lato ed è rebus su Mose e Tav veneta

### Bonaccini propone a Toninelli di costruire la Terza corsia sulla A13 Padova-Bologna

**VENEZIA** Non c'è sintonia sul testo, manca l'accordo sulle opere, si corre il rischio di far arrabbiare il Quirinale: per questi motivi il Consiglio dei ministri, ieri sera, ha approvato sì l'atteso decreto «Sblocca Cantieri» ma «salvo intese», formula che nel linguaggio del Palazzo significa che il provvedimento potrebbe essere ancora modificato, stravolto, addirittura mai licenziato. Come ammettono fonti leghiste: «Il via libera non è affatto scontato».

Che le cose non stessero filando proprio lisce, d'altronde, lo si poteva intuire dall'andamento «a singhiozzo» della seduta del Consiglio dei ministri, iniziata con mezz'ora di ritardo alle 14.30, aperta e subito «sospesa», quindi rinviata alle 18.30. Il nodo, ossia le opere da «sbloccare» (quali? e dove?), alla fine non è stato sciolto. «Ne mancano tante - spiegava prima di entrare a Palazzo Chigi il vicepremier Matteo Salvini - e manca un sostanzioso e sostanziale incentivo per far ripartire l'edilizia privata: le manutenzioni, le messe a norma, gli adeguamenti ambientali e gli sconti per le famiglie».

Pare che nell'elenco inizialmente predisposto dal ministero delle Infrastrutture, quello «sventolato» con tanto di mappa dal premier Giuseppe Conte durante l'inaugurazione dello stabilimento Fincantieri a Valeggio sul Mincio,

ci fosse la Tav tra Brescia e Padova, via Verona e Vicenza. Lo sostenevano soprattutto gli ambienti del Movimento Cinque Stelle, anche per dimostrare che il Movimento non è pregiudizialmente contro l'Alta Velocità ma solo contro quella che va da Torino a Lione, per le note ragioni esposte nell'analisi costi benefici. In realtà non si è mai capito bene cosa si debba sbloccare della Tav Brescia-Padova, dal momento che l'opera, quanto meno fino a Verona, è già finanziata, il contratto con le aziende è firmato e se non si procede è solo per uno scrupolo di queste ultime che ancora non sono riuscite a capire come intenda procedere il governo. Insomma, più che un decreto, basterebbe una telefonata. Tant'è, anche Salvini aveva parlato della Tav veneta come una delle opere da «far ripartire», ma il punto è che nella versione di ieri, «salvo intese», la Tav non c'è.

Come non c'è l'altra opera veneta inserita nella seconda lista circolata (era, a quel che si dice, l'unica opera del Nord presente) e cioè il «finanziamento del completamento e messa in esercizio del Mose con l'istituzione della Struttura per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna». Anche qui: il Mose è completato al 94%, le paratoie sono state messe giù, mancano gli impianti elettromeccanici e i lavori ambientali, dunque non è

che ci sia molto da sbloccare. Il decreto prevede che per velocizzare i cantieri si nominino dei commissari: ma il Mose è già commissariato. Dunque? Non si sa.

Il premier Giuseppe Conte ha assicurato che l'approvazione «salvo intese», un sostanziale rinvio, non è impuntabile «a divergenze politiche ma ad alcuni profili tecnici da approfondire». Tra questi vi sarebbe anche il fatto, sottolineato dal Quirinale, che senza la lista delle opere e senza i relativi commissari vengono meno i requisiti di necessità e urgenza indispensabili per procedere con decreto legge.

Sempre in tema di infrastrutture, ieri c'è stato un incontro tra il governatore dell'Emilia Romagna Stefano Bonaccini e il ministro Danilo Toninelli, dedicato alla risoluzione del «nodo di Bologna» e il Passante. Nell'occasione, Bonaccini avrebbe suggerito la realizzazione della terza corsia sulla A13 Padova-Bologna, progetto che verrebbe finanziato da Autostrade per l'Italia. Il ministro si sarebbe riservato di approfondire.

**Marco Bonet**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**La parola**

**«SBLOCCA CANTIERI»**

È il nome che il governo ha dato al decreto allo studio del ministero delle Infrastrutture che dovrebbe contenere alcune modifiche al Codice dei contratti pubblici in grado di far ripartire alcuni cantieri sparsi per l'Italia «bloccati» da impicci finanziari, tecnici e burocratici. Il decreto doveva essere accompagnato da un elenco delle opere interessate, su cui però non c'è accordo tra la Lega e i Cinque Stelle

**La vicenda**

● Il Consiglio dei ministri, iniziato ieri alle 14.30, è stato subito sospeso e rinviato alle 18.30

● Alla ripresa dei lavori, la seduta si è protratta fino a tarda sera. L'orientamento era di approvare il decreto «salvo intese»



**Impasse**  
Il premier Giuseppe Conte e il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli stanno mediando con la Lega sulle opere da «sbloccare»

**Le nuove norme**

## Piano Casa confronto al via in Consiglio

**VENEZIA** L'hanno ribattezzato «Veneto 2050» perché «Piano Casa quater», come ha spiegato il relatore Francesco Calzavara (Lega), «non rendeva giustizia ad un provvedimento che ha finalità molteplici, non soltanto il rilancio del settore edile». La discussione è iniziata ieri in consiglio regionale e si protrarrà anche la prossima settimana, dal momento che sono stati depositati più di 200 emendamenti. «Questa legge parte da quanto di buono è stato prodotto negli ultimi anni - ha spiegato Calzavara -, ma prevede anche una rivisitazione del Piano Casa Ter, togliendo le storture create sul territorio, legate più che altro a interpretazioni normative date dagli uffici comunali e dagli amministrativisti. La nuova legge non ha una scadenza ed è coerente con la normativa sul contenimento del consumo di suolo. La rigenerazione edilizia e la riqualificazione urbana sono stati ripresi; le premialità e i crediti edilizi da rinaturalizzazione sono indubbiamente le novità più importanti».

Commenta il controrelatore Stefano Fracasso (Pd): «Questa legge è l'opportunità per il Veneto di diventare una Regione all'avanguardia per quanto riguarda l'efficienza energetica facendo un gran favore non solo al settore edilizio, ma anche alle bollette delle famiglie e soprattutto all'ambiente. Per questo la riqualificazione energetica è il cuore della nostra proposta emendativa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Mose, caos sulla Struttura per la gestione I dipendenti: posti di lavoro a rischio

Dubbi sul soggetto previsto dal governo, avrebbe 90 persone: «Ma si era parlato di 200»

**VENEZIA** Chiamiamola «struttura fantasma», perché a Venezia praticamente nessuno sa nulla. I parlamentari abbozzano, il Consorzio Venezia Nuova idem, sia a livello dei vertici che dei lavoratori, che anzi ora sono preoccupati da queste indiscrezioni e vorrebbero capire di più. Ci avrebbe lavorato il provveditore alle opere pubbliche Roberto Linetti, che peraltro potrebbe essere uno dei candidati a guidarla, visto che in estate andrà in pensione. Per ora l'unica cosa certa è che il ministero delle Infrastrutture guidato da Danilo Toninelli per la prima volta ha messo nero su bianco una bozza di quello che si immagina il governo per il futuro del Mose.

Nella relazione illustrativa allegata al decreto «sblocca cantieri» – su cui Lega e Movimento 5 Stelle stanno litigando, tanto che ieri il consiglio dei ministri che doveva approvarlo è andato avanti fino a tarda sera – c'erano infatti due commi dedicati al Mose: il primo parlava dello sblocco di 900 milioni di euro per il «completamento e la messa in esercizio» delle dighe mobili, compresa la manutenzione e la gestione per il primo triennio, recuperati da economie legate ai vecchi mutui; il secondo dell'istituzione di una «Struttura per la Salvaguardia di Venezia e della sua laguna», composta da 90 per-

sone «individuate con apposite procedure selettive», il cui scopo sarebbe – dice il testo – «il coordinamento, l'impulso e la vigilanza» sulle attività di cui sopra. La prima premessa da fare è che, grazie al pressing della Lega, l'elenco di opere sarebbe stato tolto dal decreto legge, per cui cade il termine certo indicato nel testo, ovvero la creazione dell'organismo «entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto». Ma ora tutti vogliono capire se il governo proseguirà con questo progetto. Dieci giorni fa, quando la delegazione del M5s è venuta in laguna a vedere i cantieri, ha lanciato vari messaggi: la volontà di finire il Mose ora che è al 94 per cento, nonostante la contrarietà di fondo sull'opera; la necessità del ripristino di un terzo commissario che si affianchi a Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola; infine proprio l'importanza di pensare al futuro e alla gestione delle opere «sotto la guida dello Stato», com'è stato più volte ribadito. Linetti avrebbe insistito molto sul punto con i parlamentari, spiegando che c'è l'urgenza di definire la situazione e questo potrebbe essere stato uno degli input arrivati a Roma.

I sindacati per ora restano alla finestra per capire l'evol-

zione, ma non nascondono la preoccupazione. «Sono numeri ben diversi da quelli di cui si era parlato - spiegano i rappresentanti dei lavoratori - Si parlava di un soggetto con circa 200 dipendenti. Poi bisogna capire se questo soggetto si occupa solo di Mose o di tutta la salvaguardia della laguna». Il nome sembrerebbe rivolto a questa seconda versione. Una prima ipotesi, risalente a più di un anno fa, prevedeva una sorta di doppia struttura: una politica che sovrintendeva anche alla pianificazione e programmazione, poi una tecnica. E quindi la speranza dei lavoratori è che la «struttura» dei 90 sia quella politica, che potrebbe unificare in un unico soggetto il personale che si è occupato di salvaguardia tra Provveditorato, Regione e Città metropolitana o Comune di Venezia. «L'unica cosa positiva è che però almeno pare che si sia finalmente aperto il dibattito sul futuro dell'opera», continuano i sindacalisti.

Le voci romane dicono poi che non sia indifferente alla scelta della Lega proprio la situazione del Mose, opera che potrebbe rientrare sotto l'egida della Regione nel processo sull'autonomia. C'è poi la stranezza di «sbloccare» con un commissariamento un'opera già commissariata che sta ripartendo seppur con fatica.

**Alberto Zorzi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La vicenda

● Il Mose è un sistema di dighe mobili che difenderà Venezia dall'acqua alta. E' composto da 78 paratoie in 4 schiere

● I lavori sono arrivati al 94 per cento. Sono state installate tutte le paratoie ma sono in corso di realizzazione gli impianti per farle sollevare: attualmente l'unica schiera «operativa» è quella di Lido Treporti

● Il governo aveva inserito il Mose nel decreto sblocca cantieri, ma la lista è stata cancellata: era prevista anche la creazione di una «struttura per la salvaguardia e la laguna» con 90 persone



## Nuova viabilità a Scorzè

# Zaia: «Dal Passante 138 milioni di utili da reinvestire in strade regionali»

### Via i camion

La bretella libera il centro di Scorzè dal passaggio di camion verso la A4

**SCORZÈ** Dalle 15 di ieri la nuova variante Sud di Scorzè è percorribile da qualsiasi veicolo. «Oggi è un giorno di festa - dice Giovanni Battista Mestriner, sindaco di Scorzè — dopo 20 anni si conclude una storia lunga che ha al centro il grave problema del traffico sulla Regionale 245. Alle 15 si apre la strada e le polemiche cesseranno». Il nuovo tratto viabilistico che collega direttamente al Passante autostradale è stato aperto a poche ore dal taglio del nastro fatto in mattinata dal governatore del Veneto Luca Zaia. «Tre chilometri che ci sono costati 14,4 milioni di euro e che abbiamo realizzato in 700 giorni» ha sottolineato Zaia, riassumendo poi lo scopo per il quale la Regione ha finanziato completamente l'opera con le parole «basta camion in centro a Scorzè ma anche Martellago e Noale». La nuova arteria è, secondo il governatore «un'opera strategica» come lo è l'alta velocità, su cui Zaia ha ribadito che «non cederemo un centimetro». «Perdere l'alta velocità in questa Regione non vuol dire solo perdere l'attraversamento di un corridoio importante che unisce tutta l'Europa - continua Zaia

- ma anche il potenziamento ferroviario che oggi si ferma a Brescia e che per noi significherebbe continuare ad avere merci e persone che viaggiano sullo stesso binario, con tutti i disagi connessi. Non siamo malati di feticismo infrastrutturale — ha continuato il presidente della Regione — ma quelle necessarie vanno fatte». Come il Passante che, ha ricordato Zaia, può contare sui primi 138 milioni di utile. Un esempio di «federalismo stradale» lo ha definito Zaia che «ha evitato di lasciar andare 138 milioni di pedaggi a Roma». Questi soldi saranno messi a disposizione della viabilità regionale, a partire probabilmente dalla Valsugana. «Con il passante di Mestre non solo si è completata un'opera importante ma si sono anche recuperate risorse utili per le infrastrutture venete», ha aggiunto Saverio Centenaro, consigliere metropolitano.

Intanto continuano i lavori di manutenzione del Passante. Cav ha previsto la chiusura della carreggiata est del Passante da venerdì sera all'alba di lunedì, con il traffico verso Trieste deviato in A57-Tangenziale di Mestre per tutta la durata dei lavori. Come nel precedente weekend dunque, il bypass sarà attivo dalle ore 21 di venerdì 22 fino alle 6.00 di lunedì 25 marzo.

**Andrea Rossi Tonon**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





## Viabilità, 130 milioni per sistemare i danni di Vaia

Sono 130 i milioni che la società Veneto strade ha a disposizione nel prossimo triennio per mettere in sicurezza le strade della provincia che sono state maltrattate dalla

tempesta Vaia. Il direttore generale Silvano Vernizzi: «Gli interventi maggiori riguardano la Sp 49 di Auronzo Misurina e la 251 della Val di Zoldo». DAL MAS / APAG. 13

INTERVISTA AL DIRETTORE GENERALE VERNIZZI

# Veneto strade, cantieri per 130 milioni «Ci concentreremo su Auronzo e Zoldo»

Pronto il piano triennale. Nel 2019 saranno investiti 66 milioni: dieci sono già stati spesi per lavori di somma urgenza

**«Abbiamo un'infinità di piccoli interventi complessivamente 105 quindi non poca cosa»**  
Francesco Dal Mas

BELLUNO. Sono 130 i milioni che la società Veneto strade ha a disposizione nel prossimo triennio per mettere in sicurezza le strade della provincia che sono state maltrattate dalla tempesta Vaia. Gli interventi maggiori riguardano la Sp 49 di Auronzo Misurina e la 251 della Val zoldana.

Il budget per il 2019 è di 66 milioni circa, di cui 10 milioni e mezzo, però, sono già impegnati per le opere di somma urgenza. Il punto con Silvano Vernizzi, a capo di Veneto Strade.

**Cambiamo subito orizzonte, quando si metterà mano alla strada del Canale che porta in Val Visdende e a quella di Santo Stefano di Cadore che sale verso Ca-**

**sera Razzo?**

«Considerata la delicata progettazione che dobbiamo fare, queste opere sono in calendario nella prossima annualità».

**Quest'anno che cosa farete con i 66 milioni circa che vi saranno passati?**

«Dieci milioni e 540 mila euro li abbiamo già spesi in alcuni interventi di somma urgenza, da La Muda, vicino ad Agordo, alla frana sul collegamento tra Misurina e Carbon, più numerosi altri. Abbiamo a disposizione 54 milioni e mezzo. Lavori per 37 milioni dovranno essere progettati entro il 30 settembre e per quello che resta entro la fine dell'anno».

**Dove vi concentrerete?**  
«Gli stanziamenti maggiori, di 244 mila euro ciascuno, interessano la strada Provinciale 49 che da Auronzo porta a Misurina e la Sp 251 in Val di Zoldo. Poi abbiamo un'infinità di piccoli cantieri. Complessivamente 105, quindi

non poca cosa».

**Quanti sono i ponti da rifare?**

«Per fortuna, nessuno. Invece abbiamo messo in conto 7 milioni e 562 mila euro per la costruzione di paramassi, ai fini della sicurezza di chi transita sulle nostre strade. Altri 6 milioni e 200 mila euro circa li impegneremo nel recupero dei cigli franati delle strade che danno su corsi d'acqua».

**Sarete voi di Veneto strade a gestire la messa in sicurezza degli 86 siti valanghivi individuati dal Commissariato?**

«Ci è stato chiesto di occu-



parsi di questa situazione, là dove viene messa in pericolo anche la sicurezza stradale. Sono opere particolarmente delicate, perché riguardano anche la stabilizzazione di siti abitativi. Ovviamente i costi non rientrano nelle somme che abbiamo detto, che riguardano esclusivamente il ripristino delle strade».

**Nell'emergenza siete stati additati come modello di intervento, per rapidità ed efficacia.**

«Nulla di più di come operiamo normalmente. L'importante è che il tempo, cioè il meteo ci dia una mano».

**Sono fortunatamente mancate le grandi nevicate. Adesso di che cosa avete paura?**

«Temiamo le piogge primaverili, anche per gli effetti che le precipitazioni potrebbero avere sui corsi d'acqua, ancora ingombri di materiali».

**La preoccupazione maggiore riguarda l'Agordina?**

«È una delle tante, anche se l'alveo del Cordevole è un po' più basso della sede stradale. Il pericolo maggiore è rappresentato dalla stabilità dei versanti. Con il disgelo e gli alberi schiantati, fin dalle radici, se dovesse piovere il pericolo di frane sarebbe latente».

**La strada che porta all'interno della Val Visdende è frequentata da centinaia di camion, c'è da temere che decine di migliaia di carichi pesanti possano danneggiare irrimediabilmente le strade e richiedere una manutenzione straordinaria dai costi pesanti?**

«Abbiamo messo in conto anche questo tema, ma valuteremo a cantieri conclusi. Sappiamo, ad esempio, che per la pulizia del Cordevole e del lago di Alleghe sta rientrando il timore di 30 mila camion perché i materiali verranno adoperati in zona».

**Ci saranno disagi pesanti per la mobilità? Ci sono strade da chiudere, grandi deviazioni da mettere in conto?**

«No. I sensi unici alternati, però, non mancheranno. Non si tratta di grossi lavori da concludere, ma di tante piccole opere». —





La strada Provinciale 251 in Val di Zoldo dopo l'alluvione

## Osservatorio Nomisma

## Case, prezzi in crescita In centro 4.000 euro al metro quadrato

**VERONA** In città i prezzi delle abitazioni tornano a crescere, facendo registrare un +0,4 % rispetto al 2018. Il dato emerge dal primo Osservatorio sul mercato immobiliare 2019 di Nomisma presentato ieri a Milano. L'incremento dei prezzi è nell'ordine del +0,4% su base annua per le abitazioni nuove e del +0,2% per l'usato. La tenuta dei prezzi riguarda sia le abitazioni nel centro, sia in periferia. Si passa da una quotazione media di quasi 4.000 euro a metro quadrato per le abitazioni nuove situate nel centro città a 1.785 euro al metro quadrato nelle zone periferiche.

Per le abitazioni usate il range varia da 2.590 euro nel centro a 1.200 euro in periferia. La domanda per l'acquisto (pari al 41% del totale) è sostenuta non solo dalla necessità di acquisto della prima casa, ma anche da opportunità di investimento e acquisto di seconde case, potendo contare su un bacino turistico che si concentra prevalentemente nel centro città.

Riguardo il mercato delle compravendite degli immobili d'impresa, Nomisma ha rilevato un contenimento della flessione dei prezzi di mercato che si è attestata a -0,3% per gli uffici e a -0,4% per i negozi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Piano casa al via discussione e critiche

## IN AULA

**VENEZIA** Iniziata ieri pomeriggio in consiglio regionale del Veneto la discussione di "Veneto 2050", il nuovo Piano casa - o Piano Ruspa - che consentirà in via definitiva premi edilizi per gli ampliamenti degli immobili con il sistema dei crediti. Cioè da una parte si abbate e da un'altra si costruisce fino a raddoppiare il demolito.

Se il presidente della Seconda commissione Francesco Calzavara ha elogiato il provvedimento («È una legge innovativa, coraggiosa, rispettosa nei confronti delle amministrazioni comunali»), le opposizioni l'hanno contestata su più fronti. Il Pd, con il capogruppo Stefano Fracasso, ha posto una condizione: «Questa legge può rappresentare l'opportunità per il Veneto di diventare una Regione all'avanguardia per quanto riguarda l'efficienza energetica facendo un gran favore non solo al settore edilizio, ma anche alle bollette

delle famiglie e soprattutto all'ambiente. Dobbiamo tradurre in fatti concreti l'appello lanciato venerdì scorso dai giovani di tutto il mondo».

Durissimo Piero Ruzzante (LeU): «Questa legge manca di una visione, di una pianificazione urbanistica per il futuro. Lombardia e Veneto, due regioni a guida leghista, hanno cementificato di più negli ultimi anni, in quanto sono ispirate da una visione per la quale lo sviluppo economico di un territorio passa per nuovo cemento, ma ora questo modello è superato, non funziona più. Siamo al secondo posto nella classifica nazionale per consumo di suolo. Piuttosto, diamo nuova vita alle tante abitazioni sfitte, questa è la vera operazione politica che dobbiamo portare avanti».

Per Manuel Brusco (M5s) con questa legge «la Regione trascura gli aspetti della pianificazione urbanistica, non ha una visione organica dello sviluppo del territorio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## L'intervento

# Il nuovo codice degli appalti pubblici: c'è più spazio per le piccole imprese

**Gianfranco Perulli\***

Il governo si appresta a modificare sensibilmente la disciplina dei contratti di appalto e di concessione delle amministrazioni aggiudicatrici e degli enti aggiudicatori aventi ad oggetto l'acquisizione di servizi, forniture, lavori e opere, nonché i concorsi pubblici di progettazione.

È infatti in dirittura di arrivo un provvedimento che ha carattere di urgenza e di immediata applicazione che interviene sul d.lgs. 18 aprile 2016, n.50, meglio noto come Codice degli appalti pubblici, nell'ambito delle regole del mercato della UE, improntato alla libertà di concorrenza.

Da un lato ci sono i soggetti pubblici, Stato Regioni Comuni Città Metropolitane Province Consorzi Aziende Pubbliche Spa Pubbliche Asl, Ater, quali committenti, dall'altro il privato appaltatore o quei soggetti sovvenzionato.

Il contratto deve avere la forma scritta, con l'art. 2596 codice civile la legge 10 ottobre 1990 n. 287 sulla libera concorrenza, consentendo limitazioni legali per fini di utilità sociale e monopoli in settori specifici.

Ma ora si interviene drasticamente sulle soglie consentendo sia un allargamento della partecipazione a imprese medio-piccole, sia consentendo pe importi ragguardevoli fino a un milione di euro, di negoziare direttamente scegliendo quindi l'impresa sul libero mercato con la massima discrezionalità.

L'obiettivo è da un lato di semplificare e velocizzare le procedure di scelta e di negoziazione, dall'altro di allargare

l'ambito delle imprese coinvolte riducendo lo spazio delle grandi imprese che a questo punto si impegneranno solo sul fronte di grandi opere.

Ovviamente si dovrà rispettare la direttiva 24/2014 che fa salva la libertà degli stati membri di definire quali siano i servizi di interesse economico generale e in che modo debbano essere organizzati e finanziati, con la libertà di agire in conformità dell'art.14 TFUE e del Protocollo 26.

Il decreto del governo interviene sia sulle soglie che prevedendo la nomina di una miriade di commissari per far ripartire i cantieri fermi, per il principio di libera amministrazione degli enti pubblici liberi cioè di organizzare l'esecuzione dei lavori o la prestazione di servizi.

Il provvedimento semplificativo tiene conto del mercato, della richiesta del mondo del lavoro e delle imprese, nell'ottica di una nuova dimensione organizzativa fondata sui principi di economicità e snellezza procedurale in un corretto rapporto tra indirizzo e gestione, e con la garanzia dei controlli del RUP e dei nuovi commissari che saranno nominati nelle prossime settimane e che rimetteranno in moto i lavori su tutto il territorio nazionale.

Non dovrebbero esserci timori di interventi della Corte costituzionale che ha già riconosciuto ai sensi dell'art. 117 Cost. competenza esclusiva statale alla tutela della concorrenza, definita di tipo trasversale con capacità espansiva, per un intervento diretto sul mercato.

*\*Avvocato e docente di diritto amministrativo Università IUAV*



# Scorzè, la tangenziale che unisce 3 province

►Inaugurata la strada che collega al Passante  
Proteste da Martellago

Inaugurata ieri a Scorzè la tangenziale per liberare dal traffico il centro del paese, dove confluiscono quattro strade regionali da Trento, Padova, Treviso e Venezia. Hanno partecipato alla cerimonia diversi sindaci del territorio, il governatore Luca Zaia, il presidente degli industriali del Veneto, Matteo Zoppas e i dirigenti di Veneto Strade. Con la nuova tangenziale dovrebbe migliorare anche la viabilità dei co-

muni limitrofi, tra questi Noale e Salzano in special modo. Ma prima dell'inaugurazione il presidente del consiglio comunale di Martellago ha consegnato al Governatore Zaia una petizione di alcuni abitanti di via Boschi, a Martellago, che temono un aumento del traffico sulla rotatoria al confine tra i due comuni. La nuova Variante Sud di Scorzè, lunga tre chilometri e mezzo, consente il collegamento al casello autostradale del Passante in aggiramento sud-ovest del centro abitato di Scorzè. Importo complessivo del progetto 14 milioni 400mila euro.

Favaretto a pagina II



IL NASTRO Zaia all'inaugurazione

## Cantieri e opere pubbliche

# Scorzè, la tangenziale che unisce tre province

►Inaugurata la variante attesa da decenni: un tratto di 3 chilometri e mezzo che si collega al Passante e che alleggerirà da auto e camion il centro del paese

### L'INAUGURAZIONE

SCORZÈ' Un'opera attesa da decenni, non senza polemiche, per liberare dalle auto il centro del paese, dove confluiscono quattro strade regionali da Trento, Padova, Treviso e Venezia.

È stato il sindaco Giovanni Battista Mestriner ieri mattina alle 10.30 ad inaugurare la nuova tangenziale sud di Scorzè. I suoi ringraziamenti sono stati rivolti al Governatore Zaia, all'assessore regionale De Berti, alle imprese Costruire, a Veneto Strade, a Silvano Vernizzi costante interlocutore per 10 anni nell'esecuzione dell'opera e alle varie amministrazioni comunali che hanno preceduto l'attuale di centrodestra.

### «SOLDI IN VENETO»

Un progetto che è stato motivo di divisione e forte scontro politi-

co nel Comune ma che la sua apertura avvenuta ieri pomeriggio alle 15, come ha sottolineato il sindaco, metterà a tacere ogni polemica. Gli ha fatto seguito il governatore Zaia mettendo in evidenza che con le prossime concessioni i pedaggi verranno incassati dalla Regione Veneto. «I proventi si terranno in casa per le nuove infrastrutture. A Roma si inondano di carte, noi qui in Veneto dimostriamo invece di essere efficienti». Un discorso breve e conciso quello del governatore dove ha toccato i problemi della Tav ma anche della Pedemontana, 94 chilometri di lunghezza, l'unico cantiere aperto per le opere pubbliche in Italia, precisando che Cav non sarà l'ultima infrastruttura della Regione. Subito dopo è seguita la benedizione da parte di don Lino Bertollo avvenuta all'altezza della zona industriale di via Maestri del Lavoro. Presenti alla cerimonia quasi tut-

ti i sindaci del Miranese, maestranze, consiglieri comunali e regionali, Matteo Zoppas presidente di Confindustria Veneto e le rappresentanze delle forze dell'ordine. Particolarmente soddisfatto dell'inaugurazione il consigliere comunale di Scorzè Stefano Tosatto ora in maggioranza ma nelle precedenti amministrazioni all'opposizione che per decenni si è sempre battuto contro il traffico nel centro del paese e le polveri sottili di via Cercariolo provocate dal traffico pe-



sante.

## L'EFFETTO

Con la nuova tangenziale dovrebbe migliorare anche la viabilità dei comuni limitrofi. Tra questi Noale e Salzano in special modo se in futuro verrà realizzato l'auspicato collegamento tra via Mestrina e via Cornarotta che dovrebbe poi sfociare in via Volta di Scorzè a nord della sottostazione elettrica. E da qui accedere alla tangenziale per raggiungere il casello del passante. Al progetto dovrebbe aggiungersi la realizzazione di due bretelle nel comune di Scorzè. La prima lungo il passante da Cappella in via Moglianese al casello e la seconda da via Milano nei pressi della via Ronchi fino alla Crosarona, una sorta di parallela alla Castellana per collegarsi ai comuni di Noale e Trebaseleghe. Senza dimenticare poi, per completare un quadro generale della viabilità, la costruzione della nuova via Bigolo per dare la possibilità, tra l'altro, di deviare il traffico dei camion dalla San Benedetto ai confini di Rio

San Martino nella direzione sud est verso Treviso sulla Sr 515, via Drizzagno.

## LA PETIZIONE

Prima dell'inaugurazione della tangenziale il presidente del consiglio comunale di Martellago Dino Mellinato ha consegnato al Governatore Zaia una petizione di alcuni abitanti di via Boschi di Martellago che temono un aumento del traffico sulla rotonda al confine tra i due comuni (*ne riferiamo a parte*).

## NUOVI COLLEGAMENTI

La nuova viabilità chiamata per brevità Variante Sud di Scorzè consente il collegamento al casello autostradale del Passante in aggiramento sud-ovest del centro abitato di Scorzè. Tutto il traffico pesante, compresi i migliaia di camion da e per la San Benedetto che passano su via Cercariolo, ovvero il tratto di Castellana che passa a ridosso della chiesa parrocchiale e a qualche centinaio di metri dal municipio, entro breve tempo dovrebbe essere deviato sulla nuova sede viaria. Il

traffico proveniente da Castel Franco e da Noale potrà essere indirizzato direttamente in via Milano, proseguire sulla tangenziale sud e poi verso il casello autostradale o verso Mestre. Il tracciato si sviluppa a partire dall'intersezione tra la Sr 515 Noalese con via Milano dove è prevista la realizzazione a intersezione a rotatoria, per proseguire verso sud-est intercettando via De Gasperi e la Sp 37 Salzanese con altre due rotatorie. Verso est intercetta la Sr 245 Castellana in corrispondenza della rotatoria a servizio del casello Cappella/ Martellago. L'opera della lunghezza complessiva di circa 3 chilometri è a tutti gli effetti complementare sia al Passante di Mestre che all'intervento alla Variante 515 Noalese Primo Stralcio già realizzato da Veneto Strade. La durata dei lavori era stata fissata in 700 giorni continuativi. Importo complessivo del progetto 14 milioni 400mila euro interamente finanziato con fondi regionali compresi espropri per un totale di 5 milioni e 300mila euro.

**Renzo Favaretto**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**LA NUOVA VIABILITA'**  
A sinistra, la tangenziale di Scorzè inaugurata ieri  
Sopra, la cerimonia del taglio del nastro

## Politica e salvaguardia

### “Sblocca cantieri”, in bilico anche i soldi della Legge speciale per il Comitato

**Tutto in bilico: finanziamenti e ente-gestore per il Mose, così come i 265 milioni di Legge speciale. Ieri il Consiglio dei ministri si è riunito per approvare il decreto sblocca-cantieri, da cui però erano stati eliminati gli articoli riguardanti Venezia.**



Brunetti a pagina III MOSE La posa di una paratoia

# In bilico anche i 265 milioni del Comitato

►Decreto “sblocca cantieri” confermato il congelamento dei soldi europei per il Mose

**NELLA PROPOSTA DEL MINISTERO PURE UNA STRUTTURA**

**DI GESTIONE DELLA GRANDE OPERA CON 90 DIPENDENTI**

## IL CASO

VENEZIA Tutto in bilico: le soluzioni per il Mose, così come i 265 milioni di Legge speciale “congelati” da oltre un anno. Ieri sera il Consiglio dei ministri si è riunito per approvare il decreto sblocca-cantieri, da cui però erano stati eliminati, tra gli altri, gli articoli riguardanti Venezia: non solo il recupero di vecchi fondi per il completamento della grande opera e l’istituzione di una “struttura per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna” per la sua gestione, ma anche lo sblocco dei 265 milioni destinati a Venezia e ai Comuni di gronda. Ad alleggerire (e di molto) il testo del decreto - si sa - ci sono state le divisioni tra M5 Stelle e Lega, scoppiate già martedì nel corso del pre-Consiglio. Tensioni politiche, che nel taglio generale del decreto hanno incluso anche i passaggi relativi a Venezia. Tutto saltato, fino a sera, salvo recuperi dell’ultima ora.

## LEGGE SPECIALE

Tra le questioni in bilico, quella dei 265 milioni di Legge speciale approvati nel 2017, ma congelati in attesa di una via libera del Comitato che non è più stato convocato. Questione a più riprese sollevata da Comune di Venezia, a cui spettano ben 200 milioni con Chioggia e Cavallino, mentre gli altri 65 andrebbero a Codevigo, Campagna Lupia, Mira, Quarto d’Altino, Jesolo e Mu-

sile di Piave. Ebbene, nelle intenzioni del ministro Danilo Toninelli, l’inserimento nel decreto poteva essere una via più rapida.

## CAPITOLO MOSE

In bilico anche il capitolo Mose, con il paragrafo finanziamenti e quello gestione. In realtà, quello dei soldi, per il Mose è un problema relativo. I 430 milioni da riassegnare, recupero di contratti Bei e Cassa depositi e prestiti, potranno passare anche per il Cipe. Intanto ci sono altri 500 milioni già disponibili da spendere. Più sostanziale la questione ente-gestore, anche perché i tempi stringono. La proposta che era stata inserita nel decreto immaginava una «Struttura per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna, composta da 90 unità di personale individuate con apposite procedure selettive», da istituire entro 30 giorni dalla conversione in legge del decreto.

## RIPENSAMENTI

In questo caso, pare abbia pensato anche la volontà di ripensare a un nodo tanto complesso. Lo conferma il presidente della commissione lavori pubblici del Senato, il pentastellato Mauro Coltorti, che una settimana fa aveva guidato una delegazione di 5 Stelle in visita al Mose. «Stanno valutando quale sia la strada migliore da prendere per garantire che l’opera sia completata e poi mantenuta e gestita - spiega - L’ipotesi di nominare un terzo commissario resta in cam-

po, si stanno facendo delle verifiche con la ragioneria. Quanto al gestore, bisogna capire come passare da un consorzio privato a una struttura pubblica».

Sul fronte Lega, il deputato veneziano Alex Bazzaro conferma le divisioni generali sullo sblocca-cantieri, nega però divisioni particolari sul Mose. «Ci sono idee diverse. Il Mose è una delle 300 opere. Ovviamente, arrivati al 94%, va conclusa. Ma da veneziano, su un’opera che ha visto tanta mala-gestio, mi va benissimo che passi sotto una lente d’ingrandimento assolutamente accurata». Tempi un po’ più lunghi, quindi, e ancora nessuna certezza. Mentre l’ipotesi di una Struttura con 90 dipendenti da selezionare allarma il personale di Consorzio Venezia Nuova, Thetis e Comar, 250 in tutto. «C’è un problema occupazionale e di conoscenze che non vanno disperse - incalza il deputato Pd, Nicola Pellicani - E poi la futura gestione va affidata a una struttura che coinvolga più soggetti, con un maggior peso per il Comune».

**Roberta Brunetti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**MOSE Il recente sopralluogo dei 5Stelle ai cantieri del Mose**



# Ater restaura 22 alloggi Erp investimento di un milione

## EDILIZIA POPOLARE

MESTRE Ventidue case per l'edilizia residenziale pubblica. L'ater ha rimesso in sesto quegli alloggi sfitti da anni, partecipando ai bandi e ottenendo oltre un milione di euro di finanziamenti europei. Ventuno di questi appartamenti si trovano nel Comune di Venezia: 10 a Mestre, 7 a Marghera, 3 a Campalto, 1 a Favaro Veneto. Il 22. si trova invece a Mirano. Si tratta del primo progetto in cui sono stati attivati i Criteri ambientali minimi (Cam), cioè i requisiti che permettono di individuare la soluzione progettuale, il prodotto o il servizio migliore sotto il profilo ambientale.

Le case restaurate, costruite dagli anni '30 fino alla fine degli anni '70, hanno varie età e dimensioni. La più "anziana" si trova a Marghera, realizzata nel 1932, mentre quella più recente è a Favaro Veneto, realizzata nel 1978. Hanno una superficie che va dai 54 metri quadrati (l'alloggio più piccolo) fino ai 102. L'Ater, dopo aver ultimato i lavori nelle scorse settimane, è pronta ad assegnare i nuovi alloggi in base alle graduatorie che saranno pubblicate dalle amministrazioni comunali. Lavori per un investimento di oltre un milione di euro. Finanziamenti europei stanziati attraverso un bando regionale, destinati allo "Sviluppo Urbano Sostenibile" con l'obiettivo della "Riduzione del numero di famiglie con particolari fragilità sociali ed economiche in condizioni di disagio abitativo".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Veneto Strade si prepara all'arrivo di Anas

## Ma il ritorno delle strade maggiori allo Stato ha fatto discutere vivacemente maggioranza e opposizione Via all'esame della maxi-legge edilizia "Veneto 2050"

**Cristina Giacomuzzo**  
INVIATA A VENEZIA

Veneto Strade si prepara all'ingresso societario di Anas. Ieri il Consiglio regionale ha approvato a larga maggioranza la modifica della legge istitutiva del 2001 necessaria per effettuare il cambio di governance della società. Un passaggio criticato. Denuncia Marino Zorzato, FI: «Al mattino si litiga con il ministro alle infrastrutture, Danilo Toninelli, per chiedere l'autonomia e quindi la competenza di strade e persino la gestione autostradale, e al pomeriggio si passano le strade dalla Regione all'Anas perché non abbiamo i fondi per gestirle. È un controsenso». Sempre ieri è stato avviato anche l'iter per mandare in pensione il Piano Casa Ter. Al suo posto, una nuova legge, non più a tempo, che ha come cardine la rinaturalizzazione degli edifici incongrui (demolizione e messa a verde con volumi spostati altrove) nell'ottica di un consumo zero di terreno e di emissioni zero. Per questo è stata denominata "Veneto 2050", come gli obiettivi fissati dall'Ue, ma sono ben 250 gli emendamenti che saranno esaminati e votati la prossima settimana.

**ANAS E REGIONE.** L'assessore alle infrastrutture, Elisa De Berti, ha davanti una sorta di "puzzle" che vede coinvolte Anas, Veneto Strade e Cav. Il

quadro sul futuro delle infrastrutture che ne uscirà al momento è ancora top secret. Il passo che è stato fatto ieri riguarda una porzione di quel quadro. E cioè Veneto Strade. Di cui la Regione ha già acquistato le quote delle Province che hanno voluto vendere nei mesi scorsi: ora ha il 76%, il 2% è di Belluno e di Venezia, Padova e Treviso hanno ciascuna il 7,14%. L'anno scorso è stato sottoscritto un accordo di programma con Anas che è destinata ad entrare in società e detenere il 51%. Per far questo serve cambiare la norma istitutiva di Veneto Strade. De Berti ieri in aula ha anche aggiornato sul contenzioso con Belluno (24 milioni di euro mai versati a Veneto Strade): sarà risolto tra le parti prima dell'udienza prevista a maggio. Stefano Fracasso, Pd, non è convinto: «Ci siamo astenuti perché non c'è chiarezza su quali saranno gli investimenti che si andranno a definire con Anas». Piero Ruzzante (Leu) e Andrea Bassi (Centrodestra Veneto) hanno le stesse perplessità di Zorzato: «C'è incoerenza tra la richiesta di autonomia e il passaggio di strade di 700 chilometri da Regione ad Anas». Per Fracasso invece questo ha una logica: «È la scelta più conveniente per il Veneto. Ed è la conferma che il federalismo stradale è fallito. Non serve chiedere l'autonomia su tutto, come vuole Zaia». De Berti ribatte: «La

coerenza c'è: visto che il passaggio di gestione con l'autonomia non è immediato, intanto passiamo le strade ad Anas per garantire manutenzioni e investimenti». Dopo il cambio della legge di ieri, si deve attendere la pubblicazione del decreto del presidente della Repubblica sulle strade che andranno ad Anas. Quindi si potrà procedere con la firma per il cambio di governance.

**PIANO CASA.** Il presidente della commissione Territorio, Francesco Calzavara, ha ricordato la ratio del Piano casa del 2009: la situazione emergenziale dovuta alla crisi economica. «Quella norma ha avuto successo producendo 5 miliardi di euro di indotto. Ora partiamo dai punti positivi di quello strumento per andare verso gli obiettivi di consumi zero fissati dall'Europa». Fracasso, Pd, è critico: «Così com'è non va. Questa norma può diventare l'opportunità per il Veneto di diventare una Regione all'avanguardia sull'efficienza energetica». Andrea Bassi ha difeso il Piano casa Ter sostenendo che non andava fatto scadere. Andrea Zanoni, Pd, condanna: «È un piano che passa sotto un rullo compressore gli strumenti della pianificazione urbanistica e del governo del territorio, scavalca la potestà in materia dei consigli comunali e dei sindaci». Si continua martedì prossimo. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Uno scorcio della sede di "Veneto Strade" a Mestre

# Tutti vogliono far partire gli investimenti, il M5S sospetta che la Lega voglia nuovi condoni e si blocca il Consiglio dei ministri. Paralizzato come i cantieri

IN CDM OK "SALVO INTESE"

## Sblocca cantieri, lite tra i gialloverdi: il testo finale non c'è

**▶ NIENTE** da fare per il decreto "Sblocca cantieri". Ieri il Consiglio dei ministri ha approvato il testo ma solo "salvo intese", la formula usata quando non c'è accordo e il provvedimento definitivo non c'è. Nei fatti è ancora tutto da definire. L'intesa politica ancora manca. La tensione a Palazzo Chigi è palpabile. I ministri di M5s e Lega già litigano anche sul decreto per la crescita, che il premier Giuseppe Conte annuncia per la prossima settimana. "Rischiamo di approvare un decreto Blocca cantieri, senza la s", lamenta la Lega. E Matteo Salvini, che al Cdm giunge assai irritato, elenca le cose che "mancano" nel testo preparato da Danilo Toninelli con la supervisione di Conte. Non c'è l'atteso vertice a tre di Conte con Salvini e Luigi Di Maio per sciogliere i nodi politici. E questo non aiuta in Cd, iniziato dopo pranzo per essere quasi subito sospeso e poi aggiornata alla serata. La Lega chiede un testo più corposo. M5S teme che ci finiscano norme ancora più critiche di quelle già contenute (come il rilancio del massimo ribasso per gli appalti). La Lega, per dire, chiede di eliminare l'obbligo di gara per i lavori fino a 5 milioni e un super commissario alle infrastrutture, che di fatto arginerebbe Toninelli.



**Il boom di mini-appalti abbandonati nel Sud**

**Nando Santonastaso**

**S**ono centinaia i mini-appalti bloccati al Sud. Cantieri finanziati con il Milleproroghe.

*A pag. 9*

**Le infrastrutture**

**Centinaia di mini-appalti bloccati nel Mezzogiorno**

►Ancora fermi i cantieri di 87 Comuni ►Piscine, reti idriche e rotonde e 9 città finanziati col Milleproroghe la metà delle opere nel Meridione

**BUIA (ANCE): IMPULSO ALL'EDILIZIA NE BENEFICEREBBERO LE PICCOLE IMPRESE RESTA L'ALLARME SUL CODICE APPALTI**

**IL FOCUS**

**Nando Santonastaso**

Piscine pubbliche, rotonde stradali, assi di collegamento ai grandi nodi autostradali. E ancora, opere di monitoraggio e di messa in sicurezza dei bacini idrogeologici, interventi di edilizia scolastica e soprattutto tanta, tantissima manutenzione (per quanto sempre insufficiente rispetto al reale bisogno). È un contenitore piuttosto ampio quello che in Italia va per la maggiore nel campo delle opere pubbliche appaltate. Secondo un dato dell'Ance, l'Associazione nazionale dei costruttori edili, l'80% degli appalti sotto il milione di euro – che rappresenta la soglia più gettonata nella classifica generale degli importi delle gare - appartiene appunto a questa tipologia di interventi. Siamo ben lontani dai super appalti della Tav o del ponte Gronda di Genova, della Napoli-Bari o della statale Jonica tra Puglia e

Basilicata: eppure anche queste opere, appaltate soprattutto dai Comuni (ma anche da altre stazioni importanti come i Provveditorati alle opere pubbliche) non sfuggono all'elenco dei lavori fermi o bloccati per varie ragioni, non ultima la scarsa capacità progettuale delle amministrazioni più piccole.

**LA STIMA**

Una ricognizione per macroaree geografiche è pressoché impossibile considerato che parliamo di una miriade di piccoli cantieri sparsi in tutta Italia: ma si può ragionevolmente ritenere che almeno la metà di quell'80% di cantieri sotto il milione di euro sia localizzata nel Mezzogiorno. E che di conseguenza sono centinaia anche al Sud quelli che non riescono ad andare avanti pur essendo meno importanti sul piano economico di altre aree del Paese e di conseguenza "condannati" ad una sorta di oblio o di disinteresse da parte dei media.

Nel solo segmento delle opere idriche, ad esempio, il 30% dei cantieri fermi è meridionale. Ma lo stesso vale anche per le opere previste dal decreto Milleproroghe 2018 sul recupero delle periferie urbane che al Sud coinvolgeva 87 Comuni e 9 Città

metropolitane: lo stop dei finanziamenti e il successivo recupero dei fondi non sono certamente passati inosservati.

Dice il presidente dell'Ance Gabriele Buia: «L'edilizia nel nostro Paese è fatta soprattutto di piccole e medie imprese ed è dunque evidente l'entità del contraccolpo economico e occupazionale che deriva dal blocco delle opere edili. Blocco determinato nella maggior parte dei casi dalla rigidità del Codice degli appalti e ovviamente, ma in misura inferiore, anche dal fallimento delle imprese impegnate. Di sicuro degli 11 miliardi complessivi di opere che non ripartono al Sud, pur essendo già finanziate, una bella fetta riguarda i piccoli cantieri». Altrettanto sicuro è il fatto che, sempre in base al monitoraggio dell'Ance, che solo il 2,7% dei blocchi è causato dal cosiddetto contenzioso: i ricorsi sull'aggiudicazione di



un'opera o durante le fasi della sua esecuzione e le stesse inchieste della magistratura non "giustificano" in altre parole la fermata che sta caratterizzando attualmente il settore delle opere pubbliche in Italia.

«Nel Mezzogiorno - dice Antonio Savarese, ingegnere e vicepresidente dell'Associazione dei costruttori napoletani - scontiamo soprattutto un deficit di progettazione che si riflette fatalmente sul nodo dei tempi di realizzazione di un'opera pubblica, piccola o grande. Dall'idea al bando di gara e da questa alla progettazione esecutiva e quindi alla consegna passano troppi anni. È un miracolo se si riescono a rispettare i tempi previsti dal progetto iniziale».

## ALLARME RIBASSI

Ma poi ci sono altri nodi venuti al pettine anche in questi giorni. L'eccesso ad esempio dell'aggiudicazione di gare al massimo ribasso: i dati raccolti da Edilportale (il portale dell'edilizia) e dall'Osservatorio Oice documentano che il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2018 si è attestato sul 40%. «C'è bisogno - dice Buia - di calmierare questi livelli e come Ance abbiamo presentato al governo una serie di proposte come nuovi criteri di calcolo delle offerte che impedirebbero questi eccessi». Ma per l'Ance è anche importante che si definisca all'interno del Codice degli appalti la spinosa questione della nomina dei Commissari per le opere incomplete o ferme di cui il governo ha parlato a più riprese in questi giorni: «È il Codice la sede naturale per affrontare questo tema, al contrario rischiamo di creare altra confusione e inutili contenziosi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nella foto d'archivio uno scorcio della periferia orientale di Napoli, a San Giovanni a Teduccio

# I nodi dell'economia

## Sblocca appalti, sì a metà decreto Tria prima del Def

► Dal consiglio dei ministri il via libera ► Fitch taglia le stime del Pil a +0,1% ai cantieri ma con la clausola «salvo intese» Conte: «Testo sulla crescita il 29 marzo»

### I punti del provvedimento

#### Le aggiudicazioni

Il minor prezzo esteso alle gare sotto soglia

Il criterio di aggiudicazione del minor prezzo viene esteso anche ai contratti sotto soglia. Cambia anche il calcolo della soglia di anomalia, riducendo l'attuale sistema basato sul sorteggio tra 5 metodi ad un solo sistema di calcolo. Il provvedimento interviene per eliminare i «gravi problemi di coordinamento tra l'articolo 110 del codice dei contratti pubblici e la disciplina del fallimento.



#### Lavori fermi

Per le opere bloccate uno o più commissari

Per gli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari il Presidente del Consiglio, su proposta del ministro dei trasporti, dispone la nomina di uno o più commissari straordinari, cui spetta l'assunzione di ogni determinazione ritenuta necessaria per l'avvio ovvero la prosecuzione dei lavori, anche sospesi. Una via di mezzo tra le richieste di commissario unico della Lega e plurimo del M5S,



#### Gli obblighi

Regolamento al posto delle linee guida Anac

Sarà varato in un decreto del Presidente del Consiglio un regolamento unico con disposizioni attuative ed esecutive del codice degli appalti. Prenderà il posto delle linee guida dell'Anac, la soft law che ha regolamentato le procedure degli appalti. Il regolamento riguarderà le materie relative a «nomina, ruolo e compiti del responsabile del procedimento; progettazione di lavori, servizi e forniture, verifica del progetto.



**IL RESPONSABILE DEL MEF HA ILLUSTRATO LE 35 MISURE PER LO SVILUPPO E DI MAIO RILANCIA**

**IL CARROCCIO HA CHIESTO DI INSERIRE ANCHE NORME PER FAVORIRE LA RIPRESA DELL'EDILIZIA PRIVATA**

#### LA GIORNATA

ROMA Il via libera è arrivato. Ma con una formula che per il governo gialloverde sta diventando una regola: «salvo intese». Significa semplicemente che non tutti i nodi del decreto sblocca cantieri sono stati risol-

ti. Anzi. I momenti di tensione all'interno del cdm non sono mancati, con la Lega che ha spinto perché fossero da subito inserite anche misure per la crescita. I Cinque Stelle, invece, raccontano di aver bloccato un nuovo tentativo di inserire un mini-condono all'interno del testo. La trattativa sullo sblocca cantieri, dunque, va avanti. Ma sul consiglio dei ministri di ieri però, è piombata come una tegola l'ennesima revisione delle stime di crescita. Ad abbassare le previsioni sull'andamento del Pil, questa volta, è stata l'agenzia di rating Fitch. Secondo gli analisti l'Italia non andrà oltre lo 0,1% quest'anno. Il tempo, come da giorni ha provato invano a spiegare il ministro dell'Economia, Giovanni Tria, stringe. Serve un messaggio ai mercati e servono misure in grado di riannunciare il Pil in vista dell'approvazione del Documento di econo-

mia e finanza del 10 aprile. La sveglia di Fitch stavolta non è suonata invano. Il consiglio dei ministri ha esaminato il pacchetto crescita di 35 misure predisposto da Tria. Anche in questo caso ci sono dei nodi ancora aperti, ma c'è l'impegno ad approvarlo nel prossimo consiglio dei ministri, il 29 marzo, fondendolo con quello allo studio del ministro dello Sviluppo economico Luigi Di Maio. Un nuovo decretone insomma è alle porte.

#### L'ANNUNCIO

Ad annunciare che il decreto crescita sarà approvato la settimana prossima e che sarà «ampio», è stato direttamente il premier Giuseppe Conte, che ieri ha incontrato gli studenti della Luiss. «Noi», ha detto Conte agli studenti, «i vincoli li rispettiamo ma se ci concentriamo sulla stabilità e non sulla crescita non andiamo da nes-



suna parte. Confido», ha aggiunto, «che nel secondo semestre ci sia un effetto di ripresa». Il presidente del Consiglio ha dato anche qualche dettaglio sulla linea strategica che il governo intende seguire. «Lavoreremo a riformare complessivamente il sistema di tax expenditures, cercheremo di prendere risorse da lì, completeremo alcune riforme e quindi sono molto fiducioso che la manovra di quest'anno sia utile per il Paese e ci consenta allo stesso tempo di tenere in ordine i conti pubblici», ha spiegato Conte. Nel decreto che la prossima settimana dovrebbe essere approvato, ci sarà uno stanziamento di 450 milioni per i Comuni con una ulteriore semplificazione degli appalti. Ad anticiparlo, ieri sera, è stato il vice ministro dell'Economia Massimo Garavaglia.

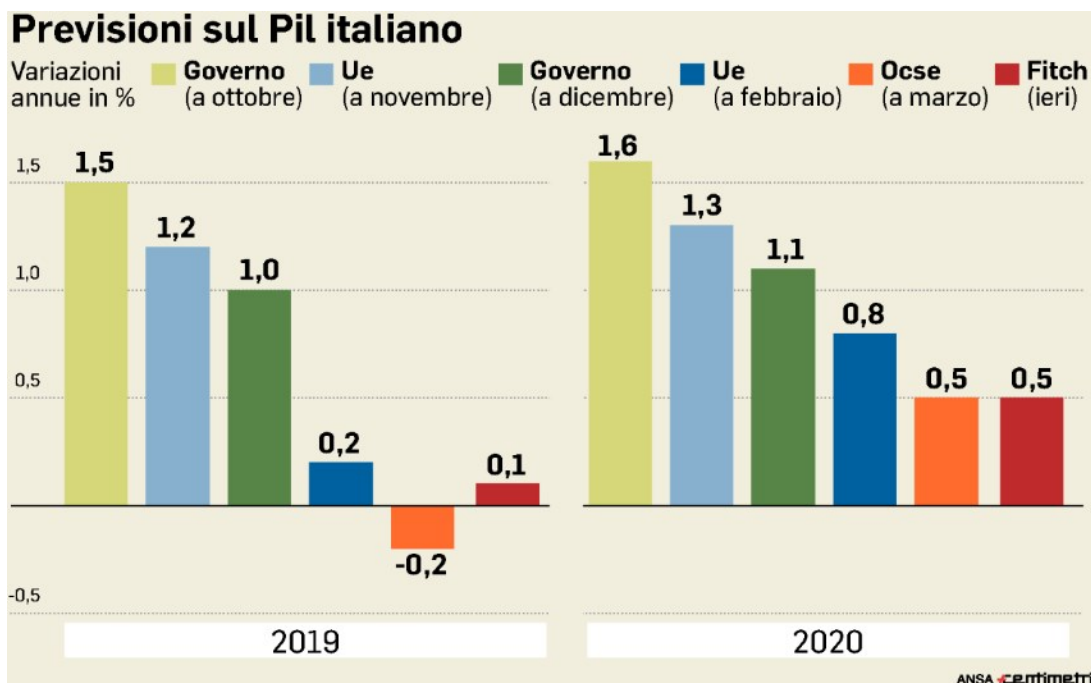
## IL TESTO ESAMINATO

Per quanto riguarda lo sblocca-cantieri, il testo esaminato ieri è rimasto, sostanzialmente, quello in cinque articoli messo a punto da Palazzo Chigi e ministero delle infrastrutture. Toccherà al premier Conte stabilire se sarà necessario uno o più commissari per sbloccare le opere "prioritarie". C'è lo stop alle linee guida dell'Anac, la soft law che, secondo diversi osservatori, avrebbe rallentato la realizzazione delle opere. Sarà sostituita da un regolamento unico attuativo del codice degli appalti. Non ci sarà invece, la contestata eliminazione del limite del 30% per i subappalti. Ma più di quello che c'è nel testo, la discussione è concentrata su quello che è ancora in bilico. Il vice premier Matteo Salvini ha chiesto a gran voce che nel decreto vengano inserite norme per gli investimenti privati. Per il leader del Carroccio

bisogna «far ripartire l'edilizia privata, le manutenzioni, le messe a norma, gli adeguamenti ambientali e antisismici con sconti alle famiglie per far ripartire il settore edilizia. Se non riparte l'edilizia», ha detto Salvini, «è un problema». Ieri in consiglio dei ministri è stato approvato anche il decreto Brexit, le misure di emergenza in caso di uscita dall'Europa senza accordo della Gran Bretagna. All'interno del provvedimento, anche questo approvato «salvo intese», è stato inserito anche il rafforzamento dei golden power del governo, i poteri speciali, che potranno ora essere applicati anche alla tecnologia 5G, quella dove operano le società cinesi Huawei e Zte finite sotto la lente dell'amministrazione americana.

**Andrea Bassi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





# Si scrive Tav ma si deve leggere "Territori ad alta velocità"

## L'INTERVENTO

**N**egli anni '90 del millennio scorso si studiavano mappe di geografia economica con banane, bolle, archi che si intersecavano come insieme di uno sviluppo e di benessere di un'Europa i cui confini tra Stati sembrano, oggi, incrinature di un vaso mal lavorato. Quelle sagome rappresentavano le mezzelune dello sviluppo, relazioni, agglutinavano città, infrastrutture strategiche tra loro distanti ma connesse, come Monaco, Milano, Düsseldorf, Londra, Parigi, Francoforte, Barcellona, Venezia, Trieste, Bologna...

Linee spezzate tranciavano quell'Europa dal Nordest Siberiano alla romantica Lusitania, da Copenaghen a Napoli: li chiamavano allora Corridoi Plurimodali, poi "derubricati", causa un approccio più realista all'evoluzione della politica e delle relazioni internazionali, a Ten-T, Trans-European Transport Network, che oggi qualificano le principali vie di comunicazione dell'Ue: la Torino-Lione ne è un segmento, il più noto ma, forse, non il più strategico per Francia, Germania e Svizzera. Un sistema cardio-circolatorio indispensabile per lo sviluppo dell'Europa e dei suoi paesi membri fatto di autostrade, ferrovie, porti, aeroporti, reti immateriali, assi portanti, porte d'accesso da custodire gelosamente per garantire lo sviluppo per i territori che rendono vitali. Però, da almeno vent'anni, anche in Italia si è compreso che ormai la competizione non si gioca più

tra entità definite da un confine amministrativo o politico - comune, distretto, cantone, regione, land o Stato - ma tra insiemi omogenei di relazioni umane, economiche e sociali: aree metropolitane o bacini di risorse, di capacità e di espressioni imprenditoriali, di intelligenze, competenze. Possono essere territori adiacenti o ubicati in continenti diversi: aree dense di attività e know how spesso comprensibili più con l'insiemistica che con il diritto. Le connessioni tra questi territori diventano tanto più strategiche in quanto, in modo materiale, perché fruibili da merci, da persone, da risorse energetiche, in modo immateriale, perché veicoli di big data, di relazioni tra persone fisiche o virtuali, offrono "pari opportunità" di partecipare a questa competizione globale. Sia chiaro: solo se le governance istituzionali o informali lo vogliono. In tal senso anche gli assi Vienna-Lubiana-Trieste - Udine-Venezia-Verona - Milano-Torino-Lione, o quello Monaco-Brennero - Verona-Roma-Reggio Calabria-Palermo (per limitarci entro i confini Ue e nostrani) costituiscono in potenza e in atto, se completati, le strutture portanti di un "territorio" competitivo la cui superficie reale si misurerà in unità di tempo e di connettività e non più di lunghezza e di superficie.

Alla vigilia del 2020 si scrive Tav ma si deve leggere Territori ad Alta Velocità, una dimensione geo temporale in grado di creare valore a imprese e collettività. Cina e India, dopo aver massicciamente investito propri territori speciali ad alta competizione sono ora alla fase

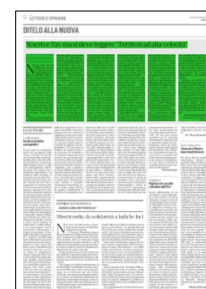
4.0: l'acquisizione di interi "Tav" ad elevato potenziale di competitività in giro per il mondo, a cominciare da quelli non adeguatamente valorizzati dalle autorità statuali che li controllano. Hanno iniziato in Africa - un'altra occasione mancata per l'Europa - e ora guardano ad un'Unione europea incrinata e ai più deboli componenti con maggior difficoltà economica, sociale e finanziaria strutturale, come possibile ambiente di shopping.

Non vi è dubbio, considerata la dimensione degli operatori in campo, privati e Stati di riferimento, che solo un'azione coordinata e decisa a livello almeno Europeo può agire per difendere, con l'impegno di ciascun proprio membro, il patrimonio geo strategico di ciascun Territorio ad Alta Velocità e porsi in posizione assertiva nei confronti dei tycoon dell'Estremo e del Medio Oriente.

L'agenda per politici ed imprenditori è già stata scritta, in gran parte in mandarino, hindi e arabo: quale lingua parlerà il prossimo Parlamento europeo e la prossima Commissione? E un territorio potrà ancora contare solo sulla forza del proprio vernacolo politico locale per raggiungere l'Alta Velocità indispensabile per competere con il resto del mondo?

**Francesco Antonich**

Vicedirettore Concommercio,  
Venezia



Dir. Resp.: Paolo Possamai

LEGA E M5S DIVISI

**Legge speciale  
50 milioni  
restano  
nel cassetto**

VITUCCI / APAG.17

SALVAGUARDIA E SBLOCCA CANTIERI

# Legge Speciale 50 milioni restano nel cassetto Addio all'Agencia

Lega a M5s litigano, dal testo spariscono i fondi per Venezia e la Struttura di gestione. Linetti: «I soldi del Mose ci sono»

**Alberto Vitucci**

Lega e Cinquestelle litigano sulla gestione futura del Mose. E a farne le spese sono i finanziamenti per la manutenzione della città. Aria di bufera ieri al ministero delle Infrastrutture, alla vigilia del voto di fiducia sul ministro Toninelli chiesto dalle opposizioni. Alla fine nel testo finale dello «Sblocca cantieri» esaminato ieri dal Consiglio dei ministri sono spariti due titoli. Il primo è quello della nuova «Struttura per la Salvaguardia di Venezia e della sua laguna». Una sorta di Agenzia di cui si parla da anni che dovrebbe gestire il «dopo», cioè le dighe mobili a partire dal 2021, dopo il collaudo e la conclusione dei lavori del Mose. Struttura che secondo il ministro doveva essere composta di «90 persone individuate con apposite procedure selettive». Ma l'emendamento non è piaciuto alla Lega. Che non lo ha inserito nel decreto.

## 50 MILIONI E SOLDI MOSE

Seconda voce salta, quella della distribuzione dei 50 milioni di euro (per i prossimi due anni, su un totale di 265) che dormono in un cassetto del ministero dell'Economia. Per renderli spendibili serve la riunione del Comitato. Il ministe-

ro aveva pensato di accelerare i tempi, inserendo la ripartizione, già decisa e approvata dai comuni di gronda, nel decreto. Ma anche questo è saltato. Come la possibilità di far passare per il Cipe i 413 milioni di euro già stanziati dalla Bei. Ma non ci sono problemi di finanziamento per ultimare la grande opera. «I soldi li abbiamo», dice il provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, «500 milioni già spendibili, gli altri 413 disponibili e in attesa di un decreto che li sblocchi. Quello che mancano sono i progetti».

## CRITICITÀ

Il Mose dunque non è in pericolo per la mancanza di fondi. Semmai per la mancanza di interventi che ne possano riparare le «criticità». Con i 500 milioni già messi a disposizione dal Provveditorato sono infatti previsti i lavori di riparazione delle tubature subacquee bucate, la sostituzione delle cerniere corrose, la riparazione di parti del sistema danneggiate.

## MANUTENZIONE

La gara da 18 milioni di euro per la manutenzione delle paratoie di Treporti è ferma in attesa di sviluppi, dopo l'esclusione di due delle tre concorrenti (Brodosplit e Cimolai)

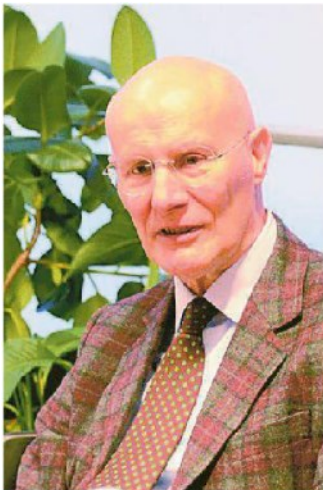
per la mancanza di requisiti. Un nodo che la norma sugli appalti potrebbe anche risolvere. Nel frattempo l'unico candidato rimasto è Fincantieri.

## COMMISSARI E ANAC

Nella loro ultima visita al Mose, una settimana fa, i parlamentari M5s insieme al presidente della commissione Lavori pubblici Mauro Coltorti hanno annunciato la nomina di un terzo commissario al Mose. «I lavori sono giunti al 95 per cento, vanno conclusi per vedere se funziona», ha detto Coltorti. Ma anche la questione commissario non rientra nel decreto. Gli amministratori straordinari che governano il Consorzio Venezia Nuova dopo lo scandalo e gli arresti del 2014 (Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola) non sono commissari nominati dal governo, ma dal prefetto di Roma su proposta del presidente Anac Raffaele Cantone. Nel decreto sono molti i passaggi che eliminano la parola Anac. Come per le linee guida che adesso passano al governo. —

BY-NC-ND AL CUN DIRITTI RISERVATI





**IL PROVVEDITORE ALLE OPERE PUBBLICHE ROBERTO LINETTI. «I SOLDI DEL MOSE LI ABBIAMO»**



**Il jack-up posa l'ultima paratoia del Mose al Lido, il mese scorso**

MOSE, CANALI, ALBERGHI

# «La laguna cementificata» Dossier di Italia Nostra all'Ue

La cementificazione del territorio non si ferma. E nei giorni in cui si parla di difesa del pianeta e del clima, gli interventi dannosi continuano. Una nuova colata di cemento sta per invadere la laguna, la terraferma e la gronda. È la denuncia inviata al Parlamento europeo da Italia Nostra. Che ha messo insieme studi e progetti e spedito l'appello a Bruxelles. Denuncia anticipata dalla parlamentare del Pd Cecile Kyenge e dal presidente della Municipalità Andrea Martini.

## CANALE DEI PETROLI

«Nel 2015 l'Autorità portuale ha riavviato il progetto che prevede la conterminazione del canale dei Petroli», scrive nel dossier Stefano Boato, del Consiglio direttivo, «con scogliere in pietrame e palancole in ferro. Questi materiali non rispettano le prescrizioni del Piano Regolatore del comune di Mira e del Palav, il Piano regionale. Invece di riequilibrare la laguna si aggrava il dissesto idrogeologico con una autostrada del mare. Per favorire il passaggio di navi sempre più numerose e più grandi. Il ministero per l'Ambiente ha chiesto di sospendere il progetto, ma la nuova commissione di Salvaguardia e la Regione lo hanno approvato e lo stanno avviando a realizzazione».

## IL MOSE

«Nonostante molte criticità finalmente emerse nel funzionamento delle dighe mobili», continua il dossier di Italia Nostra, «nessuna modifica o verifica è stata apportata al progetto Mose. E nessuna nuova attività per il riequilibrio della la-

guna, previsto dalle Leggi Speciali e mai attuato, è stata avviata». Per realizzare il Mose, dice l'associazione per la tutela del Patrimonio storico artistico e naturale della Nazione, «sono stati scavati milioni di metri cubi di fondali sostituiti con altrettanto cemento. Realizzate isole artificiali in mezzo alla laguna e spalle in calcestruzzo».

## IL PIANO MORFOLOGICO

«Le norme per il riequilibrio della laguna scritte nelle Leggi Speciali dal 1973 a oggi non sono mai state rispettate, e gli interventi per il riequilibrio mai iniziati», continua il dossier inviato al Parlamento europeo, «mentre il porto ha adeguato i fondali dei canali e le attrezzature per navi sempre più grandi, senza alcuna valutazione delle incompatibilità con il sistema lagunare».

## HOTEL E TORRI

«Una parte del dossier riguarda anche la «cementificazione» di Mestre e i nuovi alberghi fronte stazione. «L'edificio delle Poste», scrive Boato, «perde le sue funzioni e viene trasformato in un altro albergo, senza alcuna motivazione di interesse pubblico. Raddoppia la superficie del pavimento con una torre alta cento metri, mentre i parcheggi e il verde dovuti per legge vengono spostati a un chilometro di distanza. Nel vicino piazzale è prevista una seconda torre alta 100 metri, ancora un albergo dopo i sette di via Ca' Marcello. Cementificazione del territorio con effetti disastrosi».—

A.V.

 BY-NC-ND ALLI DIRITTI RISERVATI



DOMANI UN INCONTRO

# «Il Comune acquisisca il cratere ex Umberto I»

«Ex Umberto I, l'area del degrado ritorni alla città, il Comune lo può fare!». L'appello è del Partito comunista di Venezia che per domani, venerdì 22 marzo, ha indetto una assemblea pubblica presso il locale "Il Palco" di piazzetta Battisti per riunire quanti, a dieci anni dal trasloco al nuovo Ospedale dell'Angelo, non ne possono più di convivere con il "buco" di Mestre.

Si è ancora in attesa della decisione del giudice sulla proposta di concordato, valore 15 milioni, proposta da una cordata di imprenditori locali. Entro il 28 marzo dovrebbe arrivare la decisione. E la città continua a discutere. Venerdì l'assemblea vede due relatori che conoscono bene le vicende dell'ex ospedale: Oscar Giroto, urbanista ed ex direttore dell'Urbanistica del Comune e oggi membro della Segreteria metropolitana del Pd e l'architetto Gianfranco Vecchiato, ex assessore all'Urbanistica del

Comune di Venezia. Proprio Giroto, dalle pagine del nostro giornale, proponeva settimane fa quel che oggi il Pci chiede alla giunta Brugnaro: ovvero che il Comune non rimanga spettatore ma acquisisca l'area dell'ex Umberto I, «visto l'interesse sociale, ambientale, storico e pubblico che essa riveste». Utilizzando i fondi statali per la riqualificazione di Mestre, dicono dal Pci, potrebbe «realizzarsi una scelta urbanistica per il rilancio e riqualificazione della città. Chiediamo ai rappresentanti politici di dare risposte sugli stanziamenti ricevuti e il loro utilizzo e ai cittadini tutti di rendersi protagonisti di questo credito da riscuotere, dopo troppi anni di abbandono e degrado».

Appello che si cerca di condividere ora con associazioni e comitati, tutti invitati al confronto pubblico di domani pomeriggio al "Palco" per un pressing comune sull'amministrazione comunale. —

M.Ch.



L'ex Umberto I



## L'INIZIATIVA DEL PORTO

### Trasporti e logistica 500 studenti al corso di orientamento

Dopo il crescente successo delle scorse edizioni, si tiene stamattina a Venezia – nel Fabbricato 103 della Stazione Marittima di Santa Marta, la 6a Edizione del Logistics Career Day, giornata di orientamento dedicata all'approfondimento sulle professioni dei trasporti e della logistica e sui percorsi di formazione attivi in questo ambito. L'evento organizzato dall'ente di formazione dell'Autorità di Sistema Portuale di Venezia in collaborazione con l'Its Marco Polo, si pone l'obiettivo di offrire agli studenti e alle loro famiglie un'occasione di incontro con professionisti, formatori, orientatori e giovani che hanno trovato la loro strada nella Logistica e di conoscere i molteplici percorsi formativi attivi sul territorio per poter progettare in modo consapevole il proprio futuro formativo e professionale nella logistica. All'edizione di quest'anno parteciperanno circa 500 studenti provenienti dalle classi IV e V delle Scuole di II grado a indirizzo logistica e da altri Istituti Tecnici con interesse nelle professioni proposte. —





## Scorzè, ecco la tangenziale dopo 20 anni di attesa

Aperta, dopo vent'anni di attesa, la nuova tangenziale di Scorzè. Tre chilometri per liberare il traffico di attraversamento. La strada unisce via Milano e via Boschi (Castellana-

na), dove convergono la bretella di collegamento al casello del Passante e quella a ovest di Martellago. Chiesto un allacciamento con la zona industriale. RAGAZZO / APAG. 29

# Aperta la tangenziale sud dopo vent'anni di attesa

Al taglio del nastro presente il governatore Luca Zaia e alcuni sindaci del Miranese. Si eviteranno camion nel centro di Scorzè. Benefici anche a Noale e Martellago

**Alessandro Ragazzo**

**SCORZÈ.** Dal primo pomeriggio di ieri, la tangenziale sud di Scorzè è diventata realtà.

I primi veicoli hanno iniziato a transitare attorno alle 15, dopo che cinque ore prima era stato fatto il taglio del nastro alla presenza del governatore del Veneto Luca Zaia, di alcuni sindaci del Miranese, a partire dal padrone di casa Giovanni Battista Mestriner, e di imprenditori e forze dell'ordine. La strada unisce via Milano a via Boschi (Castellana), dove convergono anche la bretella di collegamento al casello del Passante e quella a ovest di Martellago, e misura poco meno di tre chilometri.

Alcuni residenti di via Bo-

schia a Martellago hanno affisso un paio di striscioni per chiedere un allacciamento della strada alla zona industriale di Scorzè con scritto «Il traffico pesante ancora sulla 245 (Castellana, ndr)» e «Vogliamo l'ingresso e uscita qui». Temono che i camion continuino a passare per la regionale e invitano Veneto Strade a prenderne atto. Della questione è stato informato anche Zaia.

Di certo, la neonata arteria, benedetta dal parroco di Peseuggia-Gardigiano don Lino Bertollo, toglierà il traffico di attraversamento dal centro di Scorzè e i benefici si dovrebbero vedere a breve. Chi viaggerà da Martellago verso Trebaseleghe e viceversa, non dovrà già più passare per via Cercariolo a Scor-

zè e stare in coda agli incroci con la Moglianese e la Noalese. In circa 5 minuti si eviterà il cuore del capoluogo, contro i 40 impiegati nelle ore di punta fino a ieri mattina.

«Un giorno di festa» lo definisce Mestriner che ha ringraziato quanti si sono prodigati per portare a termine l'opera. «Soprattutto i cittadini di Scorzè» continua il sindaco «per aver saputo aspettare, con tanta pazienza, la so-



luzione di un problema molto grave, come l'inquinamento e il traffico nel centro del paese. Dico grazie pure agli espropriati e a quelli che patiranno dei disagi per la tangenziale».

Il sindaco Mestriner ha fatto un appunto su questa vicenda durata 20 anni, con cambi in corsa dei progetti. «È la storia, nel nostro piccolo», prosegue ancora il sindaco «di ciò che la politica non dovrebbe fare. Da un lato impone soluzioni sulla testa della gente in nome della verità e del progresso, dall'al-

tro non risolvere i problemi e rinviare le decisioni: sono i grandi mali della politica. Occorre discutere, spiegare e confrontarsi».

Il limite di velocità è di 70 chilometri orari, ha due corsie, una per ogni senso di marcia, per una larghezza di 3,75 metri. Non sono previsti punti per il sorpasso. Ci sono quattro rotonde: una era già pronta da tempo, ossia via Boschi, altre tre sono state costruite su via Milano, via De Gasperi, via Volta. Sono state inserite delle mitigazioni ambientali.

«Il primo pensiero» dice Zaia «va a chi si è spaccato la schiena in questo cantiere. Il secondo a chi ha subito gli espropri; spesso dietro c'è una tragedia con famiglie che hanno dovuto cedere le loro aree. Senza le proprietà private, le strade non si fanno, ma gli interventi necessari al territorio devono essere realizzati. Con quest'opera diciamo basta ai camion in centro a Scorzè, ma ne beneficiano pure Noale e Martellago». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

## IL CANTIERE

### Un investimento da 14,4 milioni 700 giorni di lavoro

Oltre 14 milioni di euro totale di costo, 14,4 milioni per la precisione, 700 giorni di cantiere dal 20 febbraio 2017, data della consegna dei lavori, 5,3 milioni di euro per gli espropri. Il finanziamento dell'opera è della Regione. Questi sono i numeri principali della tangenziale sud, realizzata dall'As-

sociazione temporanea d'impresa (Ati) tra le veneziane Anese Srl di Concordia Sagittaria, Irs Srl di Portogruaro e Cev (Consorzio edili veneti), stavolta di Piove di Sacco (Padova). Lungo il tracciato sono stati inserite delle mitigazioni ambientali, come delle dune verdi e delle barriere fonoassorbenti, oltre a essere posizionati dei guardrail in legno, a tutela dell'ambiente e a basso impatto visivo. Infine sono stati previsti degli interventi per garantire la sicurezza idraulica.

SCORZÈ



Una ripresa dall'alto della nuova tangenziale. A destra in alto il taglio del nastro. Da sinistra: Matteo Zoppas, presidente di Confindustria Veneto, il sindaco Giovanni Battista Mestriner di Scorzè e il governatore Luca Zaia, i sindaci Andrea Saccarola di Martellago, Patrizia Andreotti di Noale e Luciano Betteto di Salzano. A destra in basso uno striscione di protesta posizionato da alcuni residenti

FOTO: PIRELLA



CHIOGGIA

# Gpl, al via la procedura per chiedere la variante Ma l'iter è lunghissimo

Elisabetta B. Anzoletti

CHIOGGIA. A giorni l'avvio della procedura per la variante al Piano regolatore del porto. L'apertura del nuovo procedimento urbanistico è stata annunciata martedì nel corso del vertice convocato dal ministero dello Sviluppo economico (Mise) per discutere del riesame congiunto del deposito gpl di Punta Colombi.

I tecnici presenti, del Mise e del Mit, hanno chiarito che al momento la società non ha l'autorizzazione per l'ingresso in porto delle navi gasiere e che, per prevederlo, serve necessariamente un adeguamento del Prg del porto, fermo al Piano Gottardo del 1981. Una procedura complessa che implica il parere di molti enti e la procedura di Valutazione di impatto ambientale (Via).

La ditta, la Costa Bioenergie, è invece convinta che l'autorizzazione interministeriale del 2015 valga come autorizzazione unica, anche per la messa in esercizio dell'impianto, e che per il transito delle gasiere basti una semplice ordinanza della Capitaneria di porto che definisce le modalità.

«Le parole dei dirigenti ministeriali sono state chiare», spiega Roberto Rossi, presi-

dente del comitato No Gpl, «Non è stato un incontro interlocutorio. Non si è parlato di ipotesi, i ministeri hanno spiegato che partirà, a giorni, la procedura per la variante al Piano regolatore. L'iter sarà piuttosto lungo anche perché il Prg del porto di Chioggia risale al 1981, e non ha assimilato le normative sulla sicurezza introdotte dalla legge 84 del '94 sui porti, quindi dovrà essere aggiornata anche tutta la parte sui piani di sicurezza. Verranno convocate a giorni le parti per avviare lo studio preliminare. La società ha espresso contrarietà per la posizione dei ministeri, ma ne ha preso atto, almeno in quella sede».

La notizia dell'avvio della variante ha innescato subito una reazione anche nell'Autorità di sistema portuale che ha messo le mani avanti, spiegando che la vicenda gpl nasce molto prima dell'insediamento dell'Autorità, introdotta dopo la riforma dei porti del 2016, e che i margini discrezionali, sotto il profilo amministrativo, ora sono ridottissimi.

«La ditta continua a minacciare azioni legali», spiega Rossi, «Non siamo intimoriti. Siamo convinti di essere nel giusto e porteremo avanti la nostra battaglia che è la battaglia di un'intera città».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



# Tav Brescia-Padova, via libera di Toninelli

L'analisi costi-benefici del professor Ponti promuove l'alta velocità ma il ministro pensa a varianti per il nodo di Vicenza

## Previste modifiche al progetto per ridurre l'impatto dei cantieri sul territorio veneto

VERONA. Via libera alla Tav Brescia-Padova o almeno ai cantieri avviati, con l'appalto Lonato-Verona di 1,8 miliardi già assegnato al Consorzio Cepav2 dal governo Gentiloni con il ministro Delrio. La lista degli espropri a Peschiera sul Garda è già stata comunicata con i valori degli indennizzi e ieri il ministro Danilo Toninelli ha dato l'ok definitivo alla linea dei treni ad alta velocità che da Milano dovrà collegare Venezia. Con quali tempi? Nessuno azzarda previsioni. Però il M5S ha cambiato idea perché l'analisi costi-benefici del professor Marco Ponti ha fatto cadere le riserve e i veti ideologici che restano invece intatti sulla Torino-Lione. L'asse "Ue 5" Lisbona-Kiev rischia di essere completato a macchia di leopardo: la Tav con i 4 binari funziona da Torino a Milano e dalla capitale lombarda fino a Lonato di Brescia. Poi prosegue sui vecchi binari fino a Verona, Vicenza e Padova e diventa modernissima sugli ultimi 20 chilometri fino a Mestre. Stop and go, da trent'anni.

Ieri però il consiglio dei ministri ha segnato una svolta: dopo il braccio di ferro tra Lega e M5S sul decreto sblocca cantieri che ha cambiato gran parte delle norme sul codice degli appalti, il ministro Toninelli ha presentato l'elenco delle opere da completare che oggi verrà diffuso. La Tav Brescia-Verona è l'appalto più importante. Cosa accadrà?

L'analisi costi-benefici del team Ponti non è ancora stata depositata ma il semaforo verde si è acceso perché l'incremento di traffico passeg-

geri e vagoni merce è senz'altro in grado di reggere la sfida dei costi sull'asse industriale più importante d'Italia. Lo snodo è Verona con il quadrante Brennero, che porta in Germania e poi a Bologna, Roma e Napoli. Il vero asse che collega Nord e Sud Europa passa per la città scaligera e non si può bloccare. Il ministro Toninelli ha annunciato alcune modifiche al progetto, per ridurre l'impatto con le zone industriali e i paesi che si snodano lungo la A4 Milano-Venezia. Resta un mistero invece il progetto Vicenza-Padova e si tratta di capire come verrà rifatta la stazione di Vicenza: se ne parla dal 1990. Tutto è fermo.

Il tira e molla non convince il Pd che va all'attacco con Diego Zardini: «Persino nelle ultime ore il presidente del Consiglio è riuscito a prendere tempo, insicuro sulla tenuta del patto di non belligeranza tra i due partiti di maggioranza. Tutta questa manfrina aggiunge ulteriori ritardi a quelli già accumulati. Stiamo parlando di un'opera finanziata dal precedente governo che ha trovato le risorse per il potenziamento e la velocizzazione della linea Venezia Trieste e del collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia. Figuriamoci quando dovremo affrontare il nodo del tratto tra Verona e Padova, per non parlare del collegamento ferroviario con l'aeroporto Catullo di Verona, opere per cui esistono i progetti ma devono essere finanziate. Come abbiamo denunciato più volte, procedendo a singhiozzo, in forte ritardo e con tratti non completi, che costituiscono dei colli di bottiglia, rischiamo di perdere il corridoio Lisbona-Kiev», conclude il deputato Pd. —

**Albino Salmasso**

© BY NC ND ALQUIN I DIRITTI RISERVATI



Danilo Toninelli



## LA LEGGE "VENETO 2050" IN CONSIGLIO REGIONALE

# Crediti urbanistici fino al 100% a chi cancella gli scempi edilizi

Il relatore Calzavara: incentivi alla qualità architettonica e all'efficienza energetica  
La Regione istituisce una "commissione della bellezza" per consulenze ai sindaci

**Bonus speciali a quanti abbattano i capannoni dismessi e bonificano la superficie agricola**

**Filippo Tosatto**

VENEZIA. Dieci anni fa, per riannimare l'edilizia veneta in ginocchio, la Regione varò il Piano casa messo a punto da Marino Zorzato. Deroghe per le ristrutturazioni, incentivi agli ampliamenti in ambito familiare, premi ai restauri di qualità; un forte impulso alle costruzioni, capace di generare 5 miliardi di indotto, accompagnato però da scempi e storture interpretative: abitazioni spuntate in zona verde a meno di 200 metri dalle preesistenti; persistenza di fabbricati in degrado; contenziosi amministrativi a go go tra comuni, privati e Tar.

## ADDIO AL PIANO CASA

Così, esaurite le misure temporanee (il Piano scadrà il 31 marzo), la maggioranza presenta la legge-quadro per la riqualificazione urbana e il sostegno alla rinaturalizzazione del suolo, ribattezzata "Veneto 2050" dal relatore d'aula, Francesco Calzavara. «Per dirla con Renzo Piano, è tempo di "costruire in modo migliore il costruito" e noi vogliamo favorire la demolizione dei troppi capannoni dismessi, il rinnovamento architetto-

nico degli edifici obsoleti sorti negli anni Sessanta e Settanta, l'efficientamento energetico, l'economia circolare che riutilizza materiali e detriti», è la rotta tracciata dal leghista, già sindaco di Jesolo.

## IL VOTO FINALE MARTEDÌ

Nel dettaglio, il "basket" degli ampliamenti si estende dal 15 al 40% premiando in misura crescente l'adozione di energie rinnovabili (il traguardo è la classe A4 prevista dall'Ue nel 2020) le pareti ventilate, i "tetti verdi", la costruzione antisismica, il contenimento dell'inquinamento acustico; benefici che sul versante delle demolizioni si spingono al 60%. In entrambi i casi, diciotto mesi dopo l'ultimazione dei lavori, è prevista un'ulteriore chance: chi sceglie di radere al suolo uno stabile "incongruo" bonificandone la superficie - tipico l'esempio degli scheletri di capannone abbandonati - acquisirà un 20% di crediti edilizi che, inseriti nel registro comunale, gli consentiranno di edificare altrove, fino al raddoppio del volume di partenza. «Non vogliamo ledere la titolarità nella pianificazione delle amministrazioni locali, perciò, qualora il volume superi i 2 mila metri cubi e l'incremento d'altezza oltrepassi il 50%, l'ultima parola spetterà ai consigli comunali», anticipa Calzavara. C'è altro? «Istituiremo una

"commissione per la bellezza architettonica" composta da esperti nominati dall'assemblea che offriranno consulenze gratuite ai sindaci e, ogni anno, sull'esempio francese, assegnerà riconoscimenti alla committenza, l'assoluto e l'over 40, premiando chi ha scelto professionisti capaci e progetti di pregio».

## CRITICI PD, 5 STELLE E BASSI

In aula, ad avviare la discussione è stato il capogruppo dem Stefano Fracasso: «Chiediamo che i nuovi edifici vengano costruiti in classe energetica A4, a consumo vicino allo zero, mentre ci opponiamo all'estensione dei benefit ai capannoni e alla possibilità di ampliare gli edifici in zona agricola»; critiche da Piero Ruzzante (Pd), sostegno convinto da Fabrizio Boron e Cristiano Corazzari (Lega). Un "no" ai crediti edilizi in favore del comparto produttivo arriva dai 5 Stelle Manuel Brusco e Simone Scarabel, che sollecitano un maggiore rigore nei controlli; strenua la difesa del "vecchio" Piano casa nell'intervento di Andrea Bassi (autore di metà dei 203 emendamenti dell'opposizione) che accusa la maggioranza di «tradire se stessa smentendo gli impegni assunti». Se ne riparerà martedì e mercoledì, con l'esame degli articoli legislativi e il voto finale. —

BY-NC-ND. ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Francesco Calzavara, già sindaco di Jesolo, relatore della nuova legge

## VTP, MION VUOLE DIMETTERSI UN ADDIO DOPO SOLO DUE ANNI

BRILLO / APAG.14



CROCIERISTICA A VENEZIA

# Vtp, Mion vuole dimettersi L'addio dopo solo due anni

Il manager era stato eletto presidente nel 2017 di Venezia Terminal Passeggeri  
La decisione sarà comunicata nella prossima assemblea degli azionisti

**Era stato nominato al posto di Trevisanato, rimasto al timone per quindici anni**

VENEZIA. Il presidente di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A Gianni Mion vuole dimettersi. Ad oggi non sono ancora state formalizzate le dimissioni, l'occasione sarà la prossima assemblea degli azionisti di Vtp in programma nella seconda metà di aprile. Da qualche tempo il manager padovano, dopo una lunga carriera in Edizione (la holding della famiglia Benetton), ha manifestato agli azionisti l'intenzione di lasciare la poltrona di presidente della società che gestisce il terminal crociere veneziano. Era stato nominato presidente due anni fa, a maggio del 2017, sostituendo l'avvocato Sandro Trevisanato dopo 15 anni al "timone".

Fondata nel 1997 dall'Autorità Portuale lagunare la società Venezia Terminal Passeggeri S.p.A (VTP S.p.A.) gestisce 10 terminal multifunzionali, 1 deposito per provviste di bordo, 6 parcheggi e 7 banchine nelle aree di Marittima, San Basilio e Riva dei Set-

te Martiri, fornendo vari servizi a tutte le navi (crociere, aliscafi, catamarani) ospiti dello scalo lagunare. La compagine societaria di Vtp è costituita da APVS S.r.l. (53%), Finpax S.r.l (22,18%), Save (22,18%) e Camera di Commercio Venezia Rovigo (2,64%).

Al socio di maggioranza la Regione Veneto, attraverso Veneto Sviluppo in Apvs, il compito di trovare il sostituto di Mion. Tra il 1997 e il 2017 Vtp ha investito oltre 70 milioni di euro per migliorare l'efficienza delle strutture portuali, ridurre l'impatto delle attività sull'ambiente e migliorare il comfort e la sicurezza dei viaggiatori. Gli ultimi dati disponibili di Vtp sono quelli della presidenza Trevisanato, che ha approvato il bilancio di esercizio al 31 maggio 2017, confermando un fatturato che si è assestato a 33,66 milioni di euro, in sostanziale allineamento rispetto ai 33,73 milioni di euro dell'anno precedente. Il terminal in un dodicennio è passato rispettivamente da 500mila a quasi 2 milioni di passeggeri e da 6 a 35 milioni

di euro di fatturato del 2013, diventando primo Home Port del Mediterraneo. L'utile netto di VTP si è attestato a 3,86 milioni di euro, con una crescita del 22% rispetto al precedente esercizio (3,166 milioni).

Tra le diverse cariche, Gianni Mion siede come indipendente nel cda del maggiore player al mondo dell'occhialeria, nato dalla recente fusione tra Essilor e Luxottica. E fa parte del Comitato Nomine e Remunerazione, composto da quattro membri, che avrà il compito di individuare il nuovo amministratore delegato del colosso italo-francese da oltre 16 miliardi di fatturato. La situazione a Parigi però non è delle più semplici da districare. Leonardo Del Vecchio, primo azionista della conglomerata italo-francese con il 31%, punta su Francesco Milleri, già numero 1 di Luxottica in Italia. Ma ai francesi questa nomina non piace e la soluzione appare ancora lontana. —

Nicola Brillo

BY NC ND ALGUN DRIITI RISERVATI





Gianni Mion è pronto a lasciare la presidenza di Vtp

## L'UDIENZA

## Asfalto avvelenato Tanti comuni parti civili

VENEZIA. Decine di comuni sono pronti a costituirsi parte civile ma per poter formalizzarlo dovranno aspettare il prossimo 8 maggio. Ieri infatti è stata rinviata per un difetto di notifica nei confronti di uno degli imputati la prima udienza preliminare davanti al Gip David Calabria per la vicenda delle strade poderali realizzate - secondo l'accusa del sostituto procuratore Giovanni Zorzi - mescolando rifiuti all'asfalto. Rifiuti finiti nell'asfalto delle strade di circa cento comuni di Veneto (tra questi il padovano Piacenza d'Adige), Lombardia ed Emilia negli anni 2013-2016 per un totale di circa 300 mila tonnellate. Il sostituto procuratore Zorzi ha chiesto il rinvio a giudizio per tre veronesi (Giuseppe Domenico Tavellin rappresentante legale della Tavellin Green Line, Stefano Sbizzera e Luciano Manfrin) accusati di traffico illecito di rifiuti. Già ieri, in attesa dell'udienza dell'8 maggio, decine di avvocati hanno preannunciato la costituzione di parte civile dei Comuni coinvolti.—

**F.Fur.**



# Codice appalti, regolamento unico per ridimensionare il ruolo Anac

**Le obiezioni del Colle.** Non sarà un decreto del premier ma un decreto del Presidente della Repubblica a riscrivere le norme attuative. Salta la norma ammazza-gare, procedure negoziate fino a 350mila euro

**Giorgio Santilli**

ROMA

Nel tormentato decreto legge sblocca cantieri non c'è solo la lite sui commissari. C'è una prima parte condivisa e consolidata: la riforma del codice appalti che il governo è convinto possa velocizzare i lavori. Una quarantina di norme che riscrivono radicalmente le regole degli appalti, con limitati fronti di tensione fra M5s e Lega: quelli più vistosi sono il limite del subappalto al 30% (che M5s vuole mantenere e la Lega eliminare) e la norma ammazza-gare che avrebbe alzato a 5 milioni la soglia per affidare i lavori senza gara formale, con una procedura negoziata (la vecchia trattativa) aperta a cinque imprese.

Mentre sulla prima si continua a discutere ed è stato uno dei motivi di stallo del Cdm di ieri, la seconda è stata eliminata. La norma arrivava da un "pacchetto Tria" per il rilancio degli investimenti e della crescita ma è stata cassata dal decreto per una forte opposizione pentastellata. Le reazioni delle imprese e dei sindacati erano andati nella stessa direzione.

Sostanziale sintonia fra i due partner di governo sul resto dell'impianto. L'obiettivo è ribaltare l'assetto organizzativo creato dal codice appalti approvato dal governo Renzi. La riforma del governo Conte punta a sfoltire le norme nazionali che appesantiscono rispetto alle direttive Ue (il cosiddetto gold plating) e soprattutto a ridimensionare i poteri dell'Autorità anticorruzione guidata da Raffaele Cantone.

Nell'attuale codice l'Anac è il perno centrale, dotato di poteri regolatori (attraverso le linee guida) oltre che di vigilanza. Il governo vuole eliminare i primi, tornando a una impostazione classica, in cui è il governo a dettare l'attuazione del codice.

La sintonia fra i partner politici non vuol dire che il provvedimento proceda senza difficoltà. Il disegno era assorbire e modificare i decreti ministeriali e le linee guida Anac approvate finora (o in corso di approvazione) agendo con un decreto del presidente del Consiglio (Dpcm) che avrebbe dovuto approvare un regolamento attuativo unico. Ma i regolamenti veri e propri sono approvati con decreto del Presidente della Repubblica (Dpr) e hanno un iter di approvazione più rigido e complesso. Ed è stato proprio il Colle a far notare l'incongruità fra l'obiettivo del regolamento generale attuativo unico e la forma del Dpcm. La norma di legge è stata corretta (e anche spostata in avanti nell'articolo) e il regolamento sarà quindi approvato con Dpr.

Il regolamento generale segna un ritorno alla tradizione rispetto ai tentativi di soft law flessibile inaugurati con il codice del 2015.

Basta uno sguardo all'indietro per vedere come abbia funzionato in passato la tradizione. La legge fondamentale sui lavori pubblici è del 1865, approvata appena fatta l'Italia, e aveva un regolamento generale che fu approvato trenta anni dopo, nel 1895. Tempi più brevi, "solo" cinque anni

per approvare il regolamento generale della legge Merloni, dal 1994 al 1999, mentre l'ultimo regolamento generale, quello del «codice De Lise» del 2006 aveva visto la luce quattro anni dopo, nel 2010. Il premier giura che qui il processo sarà molto più veloce proprio perché si avvarrà del lavoro già fatto.

Abbastanza solide le altre norme. Per le trattative private la soglia resta a 350mila euro, come fissata dalla legge di bilancio. Il subappalto - aldilà del limite del 30% - sarà comunque più facile con l'eliminazione della terna che oggi le imprese devono indicare già in gara (norma contestata dalla lettera di messa in mora della commissione Ue). Torna prioritario il massimo ribasso, mentre si ritocca il meccanismo di individuazione ed esclusione automatica delle offerte anomale. Il massimo ribasso è stato per anni la norma più contestata, ora si preferisce all'offerta economicamente più vantaggiosa (forse soprattutto perché non ha bisogno di commissioni di gara che valutino discrezionalmente le offerte). Per semplificare si introduce anche una norma pericolosa: la possibilità per la stazione appaltante di verificare i requisiti delle offerte proponenti dopo l'apertura delle buste (con la possibilità per imprese che non hanno i requisiti di influenzare le medie delle offerte). Una semplificazione doverosa è quella degli appalti per manutenzioni ordinarie e straordinarie sulla base del progetto definitivo e non esecutivo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Subappalto semplificato ma resta il nodo del limite al 30%: M5S vuole tenerlo, la Lega eliminarlo**



**Fitch taglia le stime dell'Italia.** Fitch torna a tagliare le stime di crescita dell'Italia.

Nel 2019, il Pil crescerà solo dello 0,1%, rispetto alla previsione dell'1,1% dello scorso dicembre (nel 2020 si passa dall'1,2% allo 0,5%)





**NELLO SBLOCCA-CANTIERI**

<p><b>1</b></p> <p><b>RITORNO AL PASSATO</b></p> <p>Un regolamento attuativo unico</p> <p><b>Stop ai tentativi di soft law</b> Si torna al regolamento unico attuativo del codice, mandando in pensione i tentativi di soft law dell'Anac flessibile inaugurati con il codice degli appalti del 2015</p>	<p><b>2</b></p> <p><b>STOP A POTERI REGOLATORI</b></p> <p>Ridimensionate le linee guida Anac</p> <p><b>Il Governo torna centrale</b> Nell'attuale codice l'Anac è dotato di poteri regolatori (attraverso le linee guida). Ora si vuole tornare a una impostazione classica in cui è il governo a dettare l'attuazione del codice</p>	<p><b>3</b></p> <p><b>PROCEDURE SNELLE</b></p> <p>Trattative private, soglia a 350mila euro</p> <p><b>Resta impostazione manovra</b> Resta l'impostazione che era contenuta nella legge di bilancio e che alza a 150mila e a 350mila euro le soglie per le trattative private e per competizioni informali e snelle</p>
<p><b>4</b></p> <p><b>DOPO I RILIEVI UE</b></p> <p>Subappalto, alt terna Il nodo del tetto 30%</p> <p><b>Procedura semplificata</b> Subappalto più facile con l'eliminazione della terna che oggi le imprese devono indicare già in gara (norma contestata dalla Ue). Nodo tetto al 30% che piace al M5S e che la Lega vuole eliminare</p>	<p><b>5</b></p> <p><b>APPALTI SOTTO SOGLIA UE</b></p> <p>Torna prioritario il massimo ribasso</p> <p><b>Non più l'offerta vantaggiosa</b> Torna prioritario il massimo ribasso (per anni la norma più contestata) e che invece ora viene preferita all'offerta economicamente più vantaggiosa</p>	<p><b>6</b></p> <p><b>INTERVENTI VELOCI</b></p> <p>I finanziamenti ai piccoli comuni</p> <p><b>Un Dm per sbloccare i cantieri</b> Al via il fondo per fare partire un nuovo programma-sprint di interventi di immediata cantierabilità per i Comuni con meno di 3.500 abitanti, da sbloccare con Dm Infrastrutture</p>
<p><b>7</b></p> <p><b>INTERVENTI MINORI</b></p> <p>Più facile il progetto per le manutenzioni</p> <p><b>Basta il piano definitivo</b> Tra le semplificazioni in arrivo c'è quella degli appalti per manutenzioni ordinarie e straordinarie. Potranno essere avviati sulla base del progetto definitivo e non esecutivo</p>	<p><b>8</b></p> <p><b>SBLOCCA-OPERE</b></p> <p>Sui commissari intesa lontana</p> <p><b>Vincoli non graditi a Lega</b> Nel Governo si cerca una difficile intesa per rafforzare la figura dei commissari straordinari per le opere ma restano vincoli e limiti che non piacciono alla Lega</p>	<p><b>9</b></p> <p><b>IL REGIME AUTORIZZATIVO</b></p> <p>Semplificazioni su aree terremotate</p> <p><b>Obiettivo interventi più veloci</b> Per semplificare e velocizzare gli interventi edilizi si introduce con un diverso regime autorizzativo una classificazione degli interventi: «rilevanti», di «minore rilevanza» e «privi di rilevanza»</p>

# Appalti, arbitrati con raggio d'azione ristretto

## CORTE COSTITUZIONALE

**L'organo di governo della Pa  
deve prima autorizzare  
la clausola compromissoria**

**Guglielmo Saporito**

La Corte costituzionale conferma un atteggiamento restrittivo nei confronti degli arbitrati negli appalti pubblici. È infatti necessario, secondo la sentenza 58 di ieri, che l'amministrazione aggiudicatrice autorizzi espressamente la procedura arbitrale, qualora intenda risolvere al di fuori delle aule di giustizia le controversie tra ente pubblico e soggetto appaltatore.

Non basta quindi che la clausola compromissoria, che autorizza l'arbitrato, sia presente nel bando o nell'avviso di gara: occorre sempre una specifica motivazione dell'organo di governo dell'amministrazione aggiudicatrice, a sostegno dell'inserimento della clausola stessa. La norma esaminata dal giudice delle leggi è del 2012 (articolo 1 comma 25 legge 190), ma nel 2016 è stata inglobata nell'articolo 209 comma 3 del Dlgs 50 (Codice appalti).

In conseguenza, l'ordinanza della Corte riguarda anche le procedure più recenti, che quindi non possono sfociare in un arbitrato se l'organo di governo dell'amministrazione aggiudicatrice non ha autorizzato previamente la clausola compromissoria, cioè l'impegno della parte contraente di rivolgersi ad arbitri per le controversie derivanti dall'esecuzione dei contratti relativi a lavori, servizi, forniture e concorsi di progettazione. La Corte sottolinea che una previa autorizzazione all'arbitrato assicura la ponderata valutazione degli interessi coinvolti e delle circostanze del caso concreto, sia per il contenimento dei costi che per la tutela degli interessi pubblici coinvolti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Di sblocca-cantieri, primo sì ai commissari senza lista delle opere

## INFRASTRUTTURE

Dopo una giornata di tensioni Lega-M5S via al decreto salvo intese

Tangenti su stadio Roma, arrestato presidente M5S del Consiglio comunale

Via libera del Consiglio dei ministri al decreto sblocca-cantieri, «salvo intese», dunque in versione nient'affatto definitiva. È il compromesso arrivato ieri sera al termine di una giornata di tensioni tra Lega e M5S, con il Cdm riunito una prima volta dopo pranzo: avviato un primo esame del Dl crescita,

ma è stato subito interrotto quando si è passa allo sblocca-cantieri. La riunione è stata aggiornata al tardo pomeriggio. Da registrare il primo via libera al decreto ma l'intesa è solo sulla riforma del codice appalti. Primo sì ai commissari, che nel testo di ingresso sono stati rafforzati nei poteri, ma restano le distanze. Ed è saltata la lista delle opere su cui un'intesa non c'è mai stata.

Sul fronte della cronaca, una nuova bufera ha colpito il Campidoglio: arrestato per corruzione il presidente della assemblea capitolina De Vito (M5S) nell'ambito della inchiesta sul nuovo stadio della Roma. Subito espulso da M5S da Di Maio. **Cimmarusti, Monaci, Perrone**

— alle pagine 2-3

## Cantieri, primo sì ai commissari ma salta la lista delle opere

**Approvazione «salvo intese».** Tensione in Cdm, sui punti chiave dello sblocca-lavori non c'è intesa: si tornerà a esaminare il testo. Ok alla riforma appalti. Lite anche al primo esame del decreto crescita

**Manuela Perrone**

ROMA

Lo scontro sul decreto sblocca-cantieri ha tenuto banco fino all'ultimo e non pare placato. Il decreto, come anticipato ieri dal Sole 24 Ore, è stato approvato dal Consiglio dei ministri «salvo intese», dunque in versione nient'affatto definitiva. Non ha aiutato l'assenza di un vertice politico tra il premier Giuseppe Conte e i vice Luigi Di Maio e Matteo Salvini, arrivato assai irritato e peraltro scappato via da Palazzo Chigi in serata molto prima della conclusione del Cdm per partecipare a Porta a Porta.

Il testo in entrata, venti pagine, constava di quattro articoli: modifi-

che al codice dei contratti pubblici, disposizioni sulle procedure di affidamento in caso di crisi di impresa, norme in materia di semplificazione della disciplina degli interventi strutturali in zone sismiche e, da ultimo, commissari straordinari e interventi sostitutivi. Quest'ultimo il nodo più spinoso, su cui le tensioni non sono risolte. Le posizioni di partenza non sono mutate: la Lega continua a spingere per un commissario unico e i Cinque Stelle a resistere, anche per non creare «un doppione» (parole di Di Di Maio) del ministro Danilo Toninelli. Ma il Carroccio ha alzato un muro contro la proposta pentastellata di tanti commissari per poche mini-opere, concentrate quasi soltanto

al Centro-Sud. La mediazione, per ora minima, è passata per il premier Giuseppe Conte: si è fatto uno sforzo per rafforzare la figura dei commissari straordinari, ma restano vincoli e limiti che evidentemente non piacciono alla Lega. Ed è saltata la lista delle opere, su cui si preannunciano



nuovi confronti più che serrati.

«Mancano tante opere da sbloccare», ha d'altronde avvertito Salvini. «E manca un sostanzioso incentivo alla ripartenza dell'edilizia privata». Quel pacchetto per «la rigenerazione urbana» che il M5S aveva ribattezzato «condono». «Nessun condono - la replica del vicepremier leghista - ma devono ripartire manutenzioni, messe a norma, adeguamenti ambientali e antisismici, con sconti alle famiglie. Se non riparte l'edilizia, non riparte l'Italia».

I commissari, secondo la bozza di decreto, dovranno agire «operando in raccordo con i Provveditorati interregionali alle opere pubbliche». Una norma certamente voluta da Toninelli, da cui i Provveditorati dipendono. D'altra parte è lo stesso ministro - nel testo - a proporli al presidente del Consiglio che li nomina.

Più forti alcuni poteri previsti dal provvedimento, soprattutto in fase di esecuzione. I commissari straordinari possono infatti essere abilitati dal presidente del Consiglio ad «assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, tutela ambientale e paesaggistica, tutela del patrimonio storico, artistico e monumentale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea». Quanto alle funzioni fondamentali, ai commissari spetta «l'assunzione di ogni determinazione ritenuta necessaria per l'avvio ovvero la prosecuzione dei lavori, anche sospesi». Possono rivedere o rielaborare progetti non ancora appaltati.

Resta nel decreto la figura del commissario straordinario per la viabilità in Sicilia, che sarà nominato con apposito Dpcm. E rimane in pista il nuovo Programma di interventi infrastrutturali per i piccoli Comuni fino a 3.500 abitanti.

La formula «salvo intese» lascia aperta ancora la possibilità di inserire nello sblocca cantieri alcune norme del pacchetto Tria per la crescita che i leghisti avrebbero voluto introdurre subito. In Cdm se ne discute brevemente, ma anche Di Maio sta lavorando al suo provvedimento. E i nodi su Pir e superammortamento non si sciogliono. Nulla di fatto. Conte prende tempo: se ne riparlerà la prossima settimana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nel dl Brexit le norme per frenare le mire cinesi di Huawei sulla rete 5G  
No alle richieste di Salvini su edilizia privata e super commissario

# Decreto sblocca cantieri l'accordo non c'è ancora La rabbia dei leghisti

**MATTEO SALVINI**  
MINISTRO  
DEGLI INTERNI



Manca un incentivo  
alla ripartenza  
dell'edilizia privata

## IL CASO

**PAOLO BARONI**  
**AMEDEO LA MATTINA**  
ROMA

**A**lla fine è stata trovata la classica formula «approvato salvo intese» che è un modo di dire che l'accordo non è stato trovato e sono necessari altri incontri. Il decreto sblocca-cantieri è così finito in un vicolo cieco dal quale Lega e Movimento 5 Stelle devono tentare di uscire e nel quale sono finiti ieri sera al Consiglio dei ministri. «Salvo intese» anche il decreto sulla Brexit nel quale però sono state inserite le norme per rafforzare la golden power e rendere obbligatoria la notifica da parte di aziende non europee che entrano nella progettazione o gestione della rete 5G. In sostanza lo Stato avrà più poteri per evitare l'invadenza cinese attraverso Huawei, proprio alla vigilia dell'arrivo a Roma del presidente Xi Jinping.

### Braccio di ferro sui cantieri

Ma a tenere banco a Palazzo Chigi è stato il braccio di ferro sul via libera ai cantieri fermi da anni. Tutti d'accordo per snellire le procedure, abbassare i muri della burocrazia per utilizzare i circa 50 miliardi che possono essere utilizzati, favorendo la crescita del Pil italiano nel 2019 ormai ben sotto le previsioni del 1%. Sono settimane che ne discutono gli alleati della maggio-

ranza gialloverde, facendo emergere una concezione diversa se non opposta su come sbloccare i cantieri e liberalizzare la procedura dei lavori. «Questo sembra non uno sblocca cantieri ma un blocco cantieri», diceva ieri pomeriggio un leghista che ha partecipato a innumerevoli riunioni. I leghisti tra l'altro avrebbero voluto rilanciare l'edilizia privata con la messa in regola degli edifici costruiti prima del 1977. I grillini hanno parlato di condono e quindi non se ne è fatto nulla. Matteo Salvini su questo punto ha insistito, chiedendo di «far ripartire l'edilizia privata, le manutenzioni, le messe a norma, gli adeguamenti ambientali e antisismici con sconti delle famiglie: altrimenti sarebbe un'aspirina». «Se non riparte l'edilizia è un problema. Nessun condono», ha detto il leader del Carroccio, che ha dato forfait al Consiglio dei ministri preferendo a andare da Bruno Vespa per registrare un'intervista a «Porta a porta».

In tutto questo discutere c'è stato pure un giallo che ha coinvolto il Quirinale. Fonti leghiste facevano filtrare la voce che sul Colle erano forti le perplessità sul alcuni contenuti del decreto, in particolare sugli affidamenti diretti. Dal Quirinale però è stato tutto smentito. Sembra invece che qualche dubbio sarebbe stato espresso semmai sul tipo di provvedimento scelto, ovvero il decreto legge, perché mancherebbero i requisiti di necessità e urgenza.

Salvini nega dissapori, dice che 5 Stelle e Lega vanno d'amore e d'accordo. Anche il premier Giuseppe Conte sostiene che approvare «salvo intese» non significa che ci siano scontri all'arma bianca, ma semplici

problemi tecnici da risolvere. Invece i nodi ancora da sciogliere sono diversi.

Non passa la scelta di un supercommissario come chiedeva la Lega. Il decreto prevede infatti la possibilità di nominare genericamente uno o più commissari straordinari per intervenire su quelle che il governo individuerà come priorità, oltre ad un commissario ad hoc per risolvere il problema della Sicilia. Una possibile mediazione potrebbe però essere trovata individuando almeno quattro distinti commissari (ma non la pletora immaginata dai 5 Stelle, uno per ogni opera rimasta ferma): oltre a quello per le strade siciliane ne verrebbe infatti indicato uno per la strada a scorrimento veloce Liorni-Grottaminarda e poi verrebbero attribuiti i poteri di commissario al presidente o Ad di Fs e Anas, nominati di recente dal ministro delle Infrastrutture Toninelli, in modo da far decollare i cantieri che fanno capo alle due principali stazioni appaltanti ma senza far ombra al ministro. Altro tema sul tavolo, anche questo non inserito nella bozza dell'altro giorno, il subappalto. È tornata in discussione la possibilità di eliminare o modificare il tetto del 30% previsto oggi. Un'altra ipotesi in campo prevedeva di togliere il tetto sul complesso dell'appalto, lasciarlo sull'intervento principale ma non su tutte le altre opere accessorie. Tra le novità è stato inserito un fondo (circa 50 milioni di euro) chiesto dal vicesegretario leghista Edoardo Rixi per interventi immediati nei comuni con meno di 3500 abitanti; il resto dell'impianto è rimasto quello voluto da Toninelli.

### Pacchetto Brexit

Anche per il pacchetto di inter-



venti per arginare lo sganciamento dalla Ue del Regno Unito resta la formula del «salvo interesse». Entra il rafforzamento del golden power sul 5G al fianco di una serie di misure a tutela dei risparmiatori italiani con lo stop all'attività di banche ed assicurazioni britanniche in caso di uscita senza accordo. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha tentato ancora una volta di mediare fra Lega e M5S