

Rassegna del 21/05/2021

SCENARIO

21/05/2021	Arena	12	Mobilità, edilizia, energia sfida per la città sostenibile - Economia e ambiente Il laboratorio Athesis per una svolta globale	Lorandi Francesca	1
21/05/2021	Arena	13	«Più tecnologia, meno morti su strada»	F.L.	5
21/05/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7	Mose, «rosso» di 149 milioni il liquidatore va in tribunale - Mose, «rosso» di 149 milioni il solo commercialista ne ha presentati 3 di parcelle	Zorzi Alberto	6
21/05/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Il piano di Di Blasio: porto «green» e sostenibile	A.Zo.	8
21/05/2021	Corriere delle Alpi	20	Crolli al ponte della Vittoria Gamba: «200 mila euro bastano solo per la pulizia»	...	9
21/05/2021	Corriere delle Alpi	26	Scontro sul regolamento edilizio «Serviva più coinvolgimento»	De Col Enrico	10
21/05/2021	Gazzetta del Mezzogiorno	12	«Speculazioni sui materiali destinati alle costruzioni»	AgReg	11
21/05/2021	Gazzettino	1	Tre proposte per ricomporre il "mosaico" Venezia - Le 3 questioni cruciali del "mosaico" Venezia	Brunette Renato	12
21/05/2021	Gazzettino	13	«Linea alta velocità entro il 2030 l'arrivo a Padova» - «Alta velocità a Padova entro 112030)	M.Cr.	15
21/05/2021	Gazzettino Treviso	7	Nuova rotonda sulla Treviso-Mare: il progetto in Provincia	Florian Federica	17
21/05/2021	Gazzettino Treviso	11	Nuova vita per le ville «Servono 5 milioni»	Bon Laura	18
21/05/2021	Gazzettino Venezia	6	«Autorità della laguna, decidere in fretta per evitare la catastrofe»	Vittadello Raffaella	20
21/05/2021	Gazzettino Venezia	6	Mose, super consulente pignora i conti della Comar	...	21
21/05/2021	Giornale di Vicenza	14	Produzione: c'è ripresa Ma suona l'allarme per le materie prime	...	22
21/05/2021	Giornale di Vicenza	22	Scontro sulla Tav tra tunnel e Renzo Piano	Negrin Nicola	24
21/05/2021	Il Fatto Quotidiano	4	Grandi opere torna la giungla d'appalto (e subappalto): massimi ribassi e mano libera sui salari - Opere pubbliche, ritorna la giungla: via a massimo ribasso e subappalti liberi	Di Foggia Carlo - Palombi Marco	26
21/05/2021	Messaggero	19	Gaetano Caltagirone, l'architetto che inventò la casa per la piccola borghesia - L'architetto che ha dato la casa alla piccola borghesia	De Paolini Osvaldo	28
21/05/2021	Nuova Venezia	23	Piazza del Grano lunedì l'avvio del maxi cantiere	...	31
21/05/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	13	Tav Verona-Padova il 10 settembre progetto definitivo del nodo di Vicenza	M.Mar.	32
21/05/2021	Piccolo	12	Il "piano B" per Cattinara una terza torre nel cortile - La pandemia rivoluziona il progetto per Cattinara Si studia una terza torre	D'Amelio Diego	34

PROGETTO ATHESIS Le strategie e le idee per un futuro «green»

Mobilità, edilizia, energia sfida per la città sostenibile

●● Un dossier inedito sulla situazione a Verona, realizzata dalla Fondazione italiana per lo sviluppo sostenibile e poi esperti, rappresentanti delle istituzioni, imprenditori: ieri si è tenuta la prima giornata, nell'ambito del progetto del Gruppo Athesis, sul futuro di una Verona che deve diventare sostenibile. Una sfida che non può più essere rinviata e che riguarda energia, mobilità ed impatto dell'edilizia. Ma anche la parità di genere, perché come è stato sottolineato, soltanto in una società dei diritti e della legalità si possono porre le basi di uno sviluppo «green». Dal sindaco al presidente di Agsm-Aim, dal Questore ai rappresentanti di banche e aziende, molte le ricette e le novità. pag.12 a 15

**Agenda Verona**

L'ad di Athesis Matteo Montan e il direttore di Telearena Mario Puliero durante il primo evento del progetto dedicato alla sostenibilità della città. Ne è seguita una tavola rotonda coordinata dal direttore de L'Arena, Maurizio Cattaneo

LA NUOVA SFIDA L'amministratore delegato illustra il percorso iniziato ieri con la prima tappa

Economia e ambiente Il laboratorio Athesis per una svolta globale

Il progetto del Gruppo editoriale per scrivere l'agenda della sostenibilità Montan: «Il compito è raccontare il territorio e anticiparne i bisogni»

Francesca Lorandi

●● Tracciare il percorso per una Verona sostenibile, sotto il profilo ambientale, economico, sociale. Mettere intorno al tavolo tutti gli attori coinvolti in questo coraggioso progetto, enti pubblici, imprese, professionisti e ricercatori, istituti finanziari per tracciare un vero e proprio programma.

In un periodo nel quale la sostenibilità appare davvero come la leva principale per la ripresa post pandemia, il Gruppo Athesis scende in campo con una nuova iniziativa, grande e ambiziosa, soprattutto concreta, che vuole abbracciare tutti i territori nei quali è presente con i suoi canali, e quindi Verona ma anche Vicenza e Brescia, attraverso eventi e iniziative editoriali che dureranno per

tutto il 2021. E per ciascuna di queste città sarà creata un'Agenda che detterà le azio-



ni prioritarie dei prossimi anni.

Ieri si è svolta la prima tappa del percorso dedicato alla nostra città: «Agenda Verona - Idee per lo sviluppo sostenibile», trasmesso sul sito larena.it, sulla pagina Facebook del quotidiano e andato in onda ieri sera anche su Telearena. «Compito di una moderna multimedia company», ha detto l'amministratore delegato del Gruppo Athesis, Matteo Montan, «è promuovere iniziative in grado di informare il territorio, ma anche stimolarne lo sviluppo soprattutto su temi come futuro, educazione e sostenibilità che riguardano le nuove generazioni. Per questo partendo dai 17 obiettivi che l'Onu si è proposta di realizzare entro il 2030, abbiamo deciso di definire per ciascun territorio nel quale il nostro gruppo è presente, l'Agenda dei prossimi anni, coinvolgendo nel percorso gli stakeholder e il grande pubblico».

Una maratona iniziata ieri da Verona e poi da Brescia e Vicenza, «che si concluderà a dicembre», ha sottolineato Montan, «quando tireremo le fila per definire concretamente questo programma». «Questa città ha grandi qualità dal punto di vista architettonico ed è ricchissima dal punto di vista culturale ed economico», ha detto il presi-

dente di Confindustria Verona Michele Bauli, «dobbiamo partire da qui, dai tanti progetti presenti nella nostra città, che vanno dal recupero di aree storiche alla valorizzazione di infrastrutture fondamentali: iniziative che, coordinate da una unica visione, potrebbero rendere nel medio lungo periodo Verona una città dove vivere bene e in grado di attirare attività economiche e industriali». L'evento ha visto alternarsi alla conduzione il direttore di Telearena Mario Puliero, quello de L'Arena Maurizio Cattaneo, Luca Mantovani e Paolo Dal Ben, rispettivamente vicecaporedattore responsabile di cronaca e provincia e caposervizio dei settori economia e web de L'Arena.

Ed è stato un viaggio attraverso le diverse declinazioni della sostenibilità, per capire a che punto si trova la città, le criticità e le potenzialità, le leve sulle quali puntare e gli obiettivi da raggiungere. Uno di questi è la parità di genere, ancora molto lontana, come ha spiegato Evelina Tacconelli, professore ordinario e direttore Uoc Malattie infettive e tropicali dell'Azienda ospedaliera universitaria integrata.

E poi il ruolo delle città nella transizione economica con Edo Ronchi, presidente della

Fondazione per lo sviluppo sostenibile, e con un focus illustrato dal project manager Area studi e ricerche della stessa Fondazione, Massimiliano Bienati, sul percorso che Verona deve iniziare per diventare carbon neutral. «È necessario pianificare subito progetti che permettano di raggiungere gli obiettivi entro dieci anni», ha detto. Un percorso che necessariamente deve passare da una mobilità sostenibile: quella dei cittadini ma anche delle imprese che trasportano merci fuori dai confini provinciali e nazionali.

A questo proposito l'intervento di Diego Cattoni, ad di Autostrade del Brennero, sull'impegno della società nell'integrare gomma e rotaia dando una spinta all'uso dell'idrogeno verde come alternativa ai carburanti tradizionali. Nel talk show quattro attori che giocheranno un ruolo fondamentale per l'Agenda Verona: Stefano Casali, presidente Agsm Aim, Massimo Nordio, ad di Volkswagen Group Italia, il sindaco Federico Sboarina, il questore Ivana Petricca e Giuliano Talò, responsabile direzione Private Banking di Sparkasse-Cassa di Risparmio di Bolzano. Infine la sostenibilità declinata nell'agroalimentare, con la testimonianza di Pierluigi Bolla, ad e presidente di Valdo Spumanti ●

●● I CONSUMI DI ENERGIA

Nel 2018, Verona ha consumato 417 mila tonnellate equivalenti di petrolio (tep) di energia finale generando emissioni per 1,2 milioni di tonnellate di CO2. Localmente ha prodotto il 18 per cento del fabbisogno finale totale, di cui il 33 per cento da fonti rinnovabili. Muoversi e abitare hanno generato la maggior parte di questo impatto, contribuendo per circa il 70 per cento dei consumi energetici e delle emissioni di CO2. Per muoversi i veronesi utilizzano prevalentemente l'auto privata (ne posseggono 165 mila in totale, 635 ogni mille

abitanti, e ci viaggiano prevalentemente da soli), bruciando ogni anno più di 200 milioni di litri di carburanti fossili (circa 800 litri per ogni abitante) e generando oltre 450 mila tonnellate di CO2: un fardello di 1,76 t di CO2 per ogni abitante. A parità di esigenze di mobilità, un incremento dell'utilizzo di soluzioni modali condivise, dal trasporto pubblico, alla sharing mobility, al carpooling, ecc., e alternative all'auto (bici, monopattini, a piedi, ecc.) consente fino al 46 per cento di riduzione delle emissioni di CO2.

3

Gli inserti Da qui a fine anno saranno pubblicati tre inserti dedicati ai temi chiave: città, impresa e parità

2030

L'agenda Onu il 2030 è l'anno fissato dall'Onu per il raggiungimento dei 17 obiettivi per la sostenibilità

LA FONDAZIONE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE

«Stop al riscaldamento Catastrofe da fermare»

La base ecologica della sostenibilità in primo piano. È quanto intende fare col suo ruolo da presidente della Fondazione per lo sviluppo sostenibile Edo Ronchi, già ministro per l'Ambiente in tre diverse legislature. Nel 2020, ha ricevuto il premio per la Sostenibilità dalla fondazione Hans Carl von Carlowitz, di Chemnitz in Germania, nella categoria Europa. «Sostenibilità ecologica vuol dire oggi, prima di tutto,

sostenibilità climatica», ha detto l'ex ministro. Intervenedo all'evento, incalzato dalle domande del direttore de L'Arena Maurizio Cattaneo, ha aggiunto che «è fondamentale fermare il riscaldamento globale, altrimenti non raggiungeremo mai obiettivi ambientali, economici, sociali. Questo fenomeno sta già provocando alcune conseguenze: è un processo di cambiamento catastrofico che va fermato. Solamente così



L'ex ministro Edo Ronchi

potremo continuare a parlare di sostenibilità». Ronchi ha scattato la fotografia attuale del pianeta dove, ha detto, «abbiamo globalizzato lo sviluppo: consumiamo materiali

per 107 miliardi di tonnellate l'anno e andando avanti così rimarremo senza territorio e risorse». È questo il momento, prima che sia troppo tardi, di invertire la rotta, «riducendo la nostra impronta ecologica e rendendo sostenibile il nostro sviluppo», ha detto il presidente della Fondazione. Che fare, quindi? Partire dal taglio drastico delle emissioni. «Abbiamo l'occasione di avviare un nuovo tipo di sviluppo - conclude - e cambiare il modello energetico, quello di mobilità che oggi è ad alto consumo di carburanti fossili, migliorando le abitazioni e le città, sostenendo processi di economia circolare». **F.L.**



La sfida green L'amministratore delegato di Athesis Matteo Montan



Agenda Verona Primo appuntamento con le idee per lo sviluppo sostenibile FOTOSERVIZIO MARCHIORI

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

MOBILITÀ L'ad Diego Cattoni illustra i piani per il futuro. «A22 ha creato due società che fanno trasporti su rotaia»

«Più tecnologia, meno morti su strada»

Autostrada del Brennero vuole diminuire al minimo gli errori umani, poi fatali «E produrre più idrogeno»

●● Sarà l'influenza dei Paesi del Nord, dove le sue corsie arrivano e dove l'attenzione alla sostenibilità ormai da anni si traduce in politiche concrete.

Sta di fatto che in Autostrada del Brennero una sensibilità «green» è presente già da tempo e oggi punta ad una infrastruttura nella quale la mobilità sia integrata e a emissioni zero. Un programma illustrato durante l'evento da Diego Cattoni, amministratore delegato di Autostrada del Brennero, intervistato dal caposervizio del settore economia e web de L'Arena, Paolo Dal Ben.

Prima di tutto l'autostrada, asse principale di collegamento tra l'area mediterranea e la Middle Europa: «Da qui», ha sottolineato Cattoni, «transita l'11 per cento di tutto l'import e l'export italiano». L'uso di materiale fonoassorbente e la terza corsia dinamica, che sarà realizzata senza occupare altro sedime, sono una importante risposta alla volontà di ridurre l'impatto ambientale. In più c'è la spinta alla mobilità su rotaia, al fine di ridurre il trasporto di merci su gomma.

Su rotaia «A22 ha creato vent'anni fa, in tempi lontani rispetto alle attuali esigenze, due società concorrenti che fanno trasporto di mezzi su rotaia», ha spiegato l'ad di Autostrada del Brennero. Una ha sede vicino al casello di Verona Sud, l'altra è una partecipata che si trova a Mo-

naco «e insieme gestiscono un numero di treni molto elevato: in questo modo», ha sottolineato l'ad, «il rafforzamento del trasporto su rotaia sgrava l'infrastruttura stradale riducendo l'impatto sull'ambiente».

Zero vittime C'è poi un piano che prevede di raggiungere entro pochi anni l'obiettivo «zero emissioni, zero vittime» e Autostrade del Brennero lo sta realizzando con una serie di attività avviate, anche queste, già da tempo. «L'errore umano incide per il 95 per cento degli incidenti: attraverso le tecnologie vogliamo portarlo a zero», ha spiegato Cattoni, entrando poi nel merito del progetto «zero inquinamento».

«Stiamo investendo per avere su questo asse tutti mezzi a zero emissioni». Nello specifico, veicoli a idrogeno che, a differenza di quelli elettrici, non hanno una pesante batteria ma un serbatoio che viene caricato a idrogeno: attraverso un processo automatico produce la corrente elettrica che alimenta l'auto, emettendo solo vapore acqueo.

«Lungo l'autostrada, a Bolzano Sud», ha illustrato ancora l'ad, «è già stato realizzato il primo distributore al pubblico di idrogeno per l'autostrazione, accanto ad un impianto di produzione per servire gli autobus cittadini e gli utenti privati». Obiettivo della società è arrivare a fine decennio a produrre idrogeno in ogni stazione della A22: «Vogliamo stimolare la domanda di mezzi ad idrogeno attraverso la nostra offerta di carburante», ha concluso l'intervento Cattoni. ● F.L.



Viabilità L'ad di autostrada del Brennero, Diego Cattoni, con Paolo Dal Ben

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013



I CONTI DEL CONSORZIO VENEZIA NUOVA

Mose, «rosso» di 149 milioni il liquidatore va in tribunale

Anche il commercialista ha parcelle milionarie

Dal 3 ottobre si è alzato 20 volte per difendere Venezia dall'acqua alta. Ma il Mose sta facendo fatica a «proteggere» il Consorzio Venezia Nuova dall'ondata di debiti che rischia di travolgere il pool di imprese che l'hanno realizzato. I conti li ha fatti il liquidatore Massimo Miani: al 31 dicembre scorso, per colmare tutti i debiti, il Consorzio avrebbe avuto bisogno di 201 milioni di euro, ma a far tremare i polsi è soprattutto la perdita d'esercizio: quasi 149 milioni. a pagina 7 **Zorzi**

Mose, «rosso» di 149 milioni il solo commercialista ne ha presentati 3 di parcelle

I conti del Consorzio Venezia Nuova e le verifiche del liquidatore

Venezia

VENEZIA Dal 3 ottobre e per i quattro mesi successivi si è alzato 20 volte per difendere Venezia dall'acqua alta. Ma il Mose sta facendo fatica a «proteggere» il Consorzio Venezia Nuova dall'ondata di debiti che rischia di travolgere il pool di imprese che l'hanno realizzato. I conti li ha fatti il liquidatore Massimo Miani, che dal suo arrivo a novembre ha messo tutto in fila e ha deciso di portare in tribunale un accordo di ristrutturazione del debito, anche per stoppare la raffica di decreti ingiuntivi e pignoramenti (almeno una decina, pare) che stavano iniziando ad arrivare. Tra questi anche quello del commercialista romano Giampaolo Cocconi, che con il suo studio ha curato dal 2014 la contabilità del Cvn e poi anche della

controllata Comar, la società degli appalti: in questi anni ha fatturato quasi 3 milioni di euro, tanto che Miani avrebbe avviato delle verifiche, e ora è creditore per 383 mila euro nei confronti del Cvn e per 17 mila euro verso Comar. Essendo il Consorzio «blindato» dalla procedura di cui sopra, nei giorni scorsi lo studio Cocconi ha chiesto e ottenuto un decreto ingiuntivo proprio contro Comar: ma quando si è tentato di eseguire il pignoramento in banca si è scoperto che nei conti correnti non c'erano abbastanza soldi.

Per capire la situazione del Cvn basta leggere tutti i documenti della procedura, che Miani ha fatto pubblicare integralmente sul sito ufficiale. Ci sono tutte le tabelle che faranno parte del bilancio consuntivo 2020 e i dati sono drammatici. Al 31 dicembre scorso, per colmare tutti i debiti, il Consorzio avrebbe avu-

to bisogno di 201 milioni di euro, ma a far tremare i polsi è soprattutto la perdita d'esercizio: quasi 149 milioni di euro, rispetto ai 29 del 2019. Proprio nei giorni scorsi Miani aveva scritto una lettera a tutti i consorziati – sia alle grandi imprese ormai «in sonno» come Mantovani, Grandi Lavori Fincosit e Condotte (tutte sottoposte a procedure concorsuali pure loro), che alle «piccole» che stanno lavorando – chiedendo di coprire il buco di bilancio accumulato dal 2014 al 2019, per un totale di 58 milioni. Cifre che ovvia-



mente le Pmi non hanno, tanto meno il quadruplo. Anzi lamentano di avanzare oltre 20 milioni di euro di lavori e progetti già eseguiti. Ma anche su questo Miani è stato *tranchant*: ha fatto scrivere una lettera dall'avvocato Stefano Ambrosini, in cui propone di pagare il 30 per cento dei crediti ai consorziati e ai collaudatori, il 40 alle imprese che hanno vinto gli appalti. «Così rischiamo il fallimento», hanno risposto i privati. Tra l'altro, evidenzia Miani, tutti questi conti non calcolano l'ipotesi di perdere le 4 maxicause che pendono sopra il Cvn e che valgono complessivamente 550 milioni di euro. Le riserve contestate dalle imprese ammontano a 286 milioni (114 della sola Mantovani), ma anche su questo i contenziosi saranno scontati.

Il creditore principale è proprio lo Stato, soprattutto quel Provveditorato alle opere pubbliche che è il committente del Mose. Palazzo X Savi avanza 145 milioni di euro, 117 dei quali riguardano anticipi per sistemare lavori fatti male o carenze progettuali: alcuni accenni di corrosione, la conca di navigazione sbagliata, la lunata crollata, per esempio. Soldi che il Cvn dovrebbe recuperare facendo causa alle imprese, ma con la quasi certezza di recuperare poco o nulla. Poi ci sono 15 milioni dovuti al fisco, 6 alla Corte dei Conti, 44 milioni ai consorziati e 45 agli altri. Proprio per questo oggi è previsto un doppio vertice: Miani, il commissario del Mose Elisabetta Spitz e il provveditore Cinzia Zincone prima incontreranno il sindaco Luigi Brugnaro e il ministro Renato Brunetta, poi saranno a un tavolo in Prefettura convocato da Vittorio Zappalorto, con anche i rappresentanti delle imprese. Proprio ieri Brugnaro ha lanciato un nuovo appello: «È tempo che vengano erogate con urgenza le risorse mancanti per finire l'intera opera del Mose e i progetti di riqualificazione della laguna di Venezia».

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

- Il Consorzio Venezia Nuova è il pool di imprese che sta realizzando il Mose. Dopo lo scandalo tangenti del 2014 è stato retto da 3 (poi diventati 2) commissari Anac

- Lo scorso novembre è stato nominato il commissario liquidatore Massimo Miani ai sensi del decreto che ha istituito l'Autorità della Laguna

- Questo ente però ancora non è partito, perché il governo non nomina il presidente

La parola

MOSE

Il Mose è un sistema di dighe mobili per difendere Venezia dall'acqua alta. È formato da 78 paratoie in 4 schiere che si alzano quando la marea supera i 110 centimetri, isolando la laguna dal mare



Le paratie
Il progetto del Mose iniziò nel 1980, le paratie sono entrate in funzione per la prima volta il 3 ottobre dello scorso anno

Il piano di Di Blasio: porto «green» e sostenibile

Il presidente in pectore parla alla Camera. In arrivo 80 milioni per terminal container, escavi e bonifiche

VENEZIA Il porto di Venezia del futuro sarà «green» e sostenibile. O perlomeno così se lo immagina Fulvio Lino Di Blasio, presidente in pectore dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale, che guida gli scali di Venezia e Chioggia. «Cambieremo il volto al porto», afferma. Dopo il sì della commissione Trasporti del Senato martedì, quello dello stesso soggetto della Camera dovrebbe arrivare martedì, dopo di che mancherà solamente il decreto finale del ministero delle Infrastrutture. Ieri Di Blasio è stato audito a Montecitorio e, pur con prudenza («devo prendere le misure, avere contezza degli atti, ovviamente dopo che sarò nominato»), ha tratteggiato alcune linee guida di quello che sarà il suo quadriennio. «Sono consapevole che il mio ruolo sarà completamente diverso da quello da cui provengo - ha detto Di Blasio, che è segretario generale all'Autorità di Taranto - il ruolo di presidente richiede visione strategica e grande connessione con tutte le istituzioni e gli stakeholder. Il porto è un ecosistema che lavora assieme».

Più volte ha citato l'ambiente. «Le parole guida saranno transizione energetica, quella digitale, soluzioni logistiche caratterizzate da una declinazione sull'ambiente - ha aggiunto - Il porto di Rotterdam, per esempio, fa dell'ambiente "la" strategia, non una delle tante». Vari parlamentari, tra

cui i veneziani Ketty Fogliani (Lega) e Nicola Pellicani (Pd), gli ricordano i tanti dossier aperti: le grandi navi, ovviamente, con l'ormai prossimo concorso di idee, il protocollo fanghi che è atteso da un paio d'anni, i siti di stoccaggio, il Mose che rende il porto uno scalo regolato. «Per le crociere serve un piano per cittadini, ambiente, compagnie, mercato e lavoratori - spiega - Il modello di sviluppo può evolvere, la mia impressione è che non sia solo una questione di sicurezza, ma anche legata alla tipologia di fruizione della città di Venezia, bene unico al mondo». E ricorda come a Taranto sia stato fatto un piano per accogliere delle crociere «evitando l'effetto invasione». Quanto al Mose, «è un'infrastruttura che salva il patrimonio culturale e architettonico di Venezia, ma il porto deve essere messo in grado di lavorare».

Per lo scalo, tra l'altro, sono in arrivo circa 80 milioni dal Pnrr europeo, come ha garantito il viceministro del Mit Alessandro Morelli ai deputati veneziani Alex Bazzaro, Giorgia Andreuzza e la stessa Fogliani. Soldi che serviranno per creare un nuovo terminal container, per gli escavi e per i marginamenti fondamentali per le bonifiche. «Il settore della portualità rappresenta uno degli elementi più importanti per il rilancio economico e turistico della nostra regione», dicono i deputati.

A. Zo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Nelle scorse settimane il ministro Enrico Giovannini ha indicato Fulvio Lino Di Blasio alla guida del porto di Venezia. Nei prossimi giorni la nomina ufficiale



Al comando
Fulvio Lino Di Blasio



Il consigliere: «Giannone confonde i progetti»

Crolli al ponte della Vittoria Gamba: «200 mila euro bastano solo per la pulizia»

L'INTERVENTO

Balletto di date e tanta confusione sul ponte della Vittoria. «L'assessore Giannone faccia chiarezza», invoca il capogruppo di Belluno è di tutti, Paolo Gamba. Il tema è quello del cattivo stato di conservazione dello storico manufatto, denunciato da Gamba e colleghi il 12 dicembre 2018 e di recente anche da Rufus Bristot. «All'epoca avevamo sottolineato la necessità di una ristrutturazione di sostanza, osservando che ci risultava fosse presente negli uffici comunali un progetto di sistemazione sismica e di ristrutturazione del manufatto», spiega Gamba. «La risposta di Giannone a mezzo stampa fu che il ponte era sicuro. L'assessore negava l'esistenza di un progetto, asserendo che ve ne fosse solo uno del 2002, riguardante solo marginalmente la parte statica».

«Oggi invece, smentendo il Giannone del 2018, l'assessore dichiara alla stampa che già nel 2015 era stato realizzato un progetto relativo al ponte e

che già allora aveva incaricato gli uffici di aggiornarlo dal punto di vista tecnico e economico», continua Gamba. «Perché allora nel 2018 dichiarava alla stampa che il ponte era sicuro e che l'opera era costantemente monitorata, mentre oggi parla di "necessità di verificare il reale stato del manufatto"? Se oggi ci racconta del progetto del 2015, come mai nel 2018 sosteneva invece che ve ne fosse solo uno del 2002?», si chiede Gamba.

In commissione urbanistica, infine, «l'assessore non ricordava di aver mai visto un progetto (quello del 2002) del valore di 2 milioni e mezzo di euro per la sistemazione sismica del manufatto e per fare in modo che ritorni a essere a doppia corsia», conclude Gamba. «Oggi l'assessore sbandiera un progetto di 200 mila euro, forse bastanti per fare la pulizia della struttura. Sarebbe il caso, invece, di effettuare interventi davvero importanti e prioritari per la città e per la sicurezza dei cittadini, a partire dalla reale messa in sicurezza di questo ponte». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il consigliere Paolo Gamba



LONGARONE

Scontro sul regolamento edilizio «Serviva più coinvolgimento»

Minoranza all'attacco sulle modalità di revisione dello strumento urbanistico
L'assessore De Bona: abbiamo convocato per tempo tutti, anche l'opposizione

**L'amministrazione
elogia gli uffici
per la celerità
nel lavorare le pratiche**

Enrico De Col / LONGARONE

Botta e risposta in consiglio comunale sul nuovo regolamento edilizio, ormai alle battute finali.

Il gruppo di minoranza lamenta il mancato coinvolgimento di consiglieri e professionisti nella revisione del regolamento mentre l'amministrazione afferma il contrario e rivendica il grosso lavoro di digitalizzazione e snellimento pratiche.

«È necessario riformare il regolamento e uniformarlo visto che è fermo dalla fusione dei Comuni», dice il consigliere Antonio Romanin, «quello di Castellavazzo è più recente mentre quello di Longarone è vecchio di oltre 30 anni. Bisogna venire incontro alle nuove esigenze dei cittadini e introdurre le novità come gli interventi sul risparmio energetico. Nel lavoro di revisione di questi mesi non sono stati coinvolti i professionisti e neanche il nostro gruppo: avremmo potuto dare il nostro contributo in materia. Si sta avendo una visione limitata, non si guarda all'esempio di altri comuni e invece ci si vuole affidare alla consulenze di professionisti esterni estranei alla realtà del nostro Comune».

«Sono stupita da queste affermazioni», è la replica dell'assessore all'urbanistica Elena De Bona, «il regolamento è una delle prime cose che ho preso in mano quando ho iniziato il mio mandato due anni fa, su spinta proprio dei

professionisti che lamentavano la discrepanza tra le norme nazionali e le norme comunali in vigore che ormai erano molto datate. A fine 2019 abbiamo convocato tutti gli esperti per eventuali proposte, guardando anche alle buone pratiche di altri comuni e in febbraio 2020 abbiamo mandato una mail anche ai consiglieri di minoranza. A quest'ultima abbiamo avuto zero risposte. Come mai il consigliere Romanin si «sveglia» solo adesso, quando siamo ormai in dirittura di arrivo con le modifiche, visto che a suo tempo poteva tranquillamente portare le sue osservazioni?».

«Per quanto riguarda i contenuti e le novità», continua l'assessore all'urbanistica Elena De Bona, «abbiamo recepito le deroghe e l'attenzione ai nuovi interventi volti al maggior efficientamento energetico delle abitazioni. A questo proposito è stato fatto un particolare servizio con i nostri uffici: ebbene, anche durante il periodo del Covid, tutte le pratiche sono state evase velocemente direttamente in forma online, senza doversi recare in municipio. Siamo tra i più veloci comuni della provincia con una risposta alle richieste del "superbonus 110%", che non sono mancate nonostante l'iter complesso, di soli 15 giorni. Questo nonostante la burocrazia non facile. Questo è possibile grazie ad un importante opera di digitalizzazione dei documenti con molte pratiche edilizie scansionate. Un plauso va ad un nostro volontario, Celeste Pierobon, che si è messo a disposizione con grande beneficio di tutti». —



Il municipio di Longarone



© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

LA DENUNCIA «COMPLETAMENTO OPERE A RISCHIO, NECESSARIO DIALOGO»

«Speculazioni sui materiali destinati alle costruzioni»

Fragasso (Ance Puglia) scrive alle stazioni appaltanti

● **BARI.** «Dalla fine dello scorso anno si stanno verificando eccezionali rincari nei prezzi di acquisto di alcuni dei principali materiali da costruzione, la cui entità è così elevata da compromettere la regolare prosecuzione dei lavori affidati. Il rischio è che si determini una situazione insostenibile per le imprese, con gravi ripercussioni per gli appalti in corso». È il presidente di ANCE

Bari e BAT **Beppe Fragasso** a scriverlo alle stazioni appaltanti della Città Metropolitana di Bari e della provincia della BAT, denunciando il «caro materiali» riguardante i prodotti siderurgici e altri componenti di primaria importanza

per l'edilizia, che potrebbe compromettere la prosecuzione dei lavori pubblici. Qualche esempio: il prezzo dell'acciaio aumentato quasi del 120% e quello dei polietileni del 40%, con petrolio e rame, entrambe materie prime di grande importanza per il settore, rincarati del 34% e del 17%. Le ragioni dei rincari, col trend che sembra destinato ad aumentare nei prossimi mesi, sono legate a congiunture internazionali, impreviste e imprevedibili, che si inseriscono in un mercato già «anomalo» per la crisi

pandemica in atto.

Nelle missive inviate alle stazioni appaltanti l'Ance Bari e BAT esprime una forte preoccupazione per «incrementi che vanno ben oltre l'alea contrattuale, travalicando le normali fluttuazioni del mercato» ricordando anche che «l'attuale Codice degli Appalti non prevede meccanismi automatici di revisione prezzi». Alla luce di questa situa-

zione e con contratti non più economicamente sostenibili, potrebbe concretizzarsi «il rischio di un blocco generalizzato degli appalti, nonostante gli sforzi messi in campo dalle imprese per far fronte agli impegni assunti».

Per queste ragioni, nelle mo-

re di un provvedimento normativo ad hoc sulle compensazioni, Ance Bari e BAT «chiede alle stazioni appaltanti di favorire il massimo dialogo con le imprese, onde evitare rallentamenti o, peggio ancora, situazioni di stallo nell'esecuzione degli appalti in corso. E che, in tutte le nuove procedure di gara, si tenga debitamente conto dei rincari dei materiali da costruzione nelle voci di prezzo inserendo nei contratti la specifica clausola revisionale prevista dall'articolo 106 del Codice degli Appalti».

[AgReg]



ANCE Beppe Fragasso [foto d'archivio]

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013



L'intervento

Tre proposte per ricomporre il "mosaico" Venezia

Renato Brunetta*

Torno a Venezia dopo molti mesi drammatici in cui è successo di tutto in Italia e nel mondo: acqua grande, Covid, lockdown, crisi economica. Torno con la consapevolezza che avrei forse potuto fare di più per la mia

città, sia dai banchi dell'opposizione in Parlamento, sia come cittadino. Ora, da tre mesi, la mia vita è cambiata e sento il dovere di un rinnovato impegno, unico ministro veneziano del Governo Draghi.

Continua a pagina 8

Le 3 questioni cruciali del "mosaico" Venezia

► Da Mose alla rivitalizzazione della città: le proposte del ministro Brunetta

► «L'Autorità per la laguna va, da subito, drasticamente riformata e semplificata»

BASTA FONDI STRAORDINARI LEGATI AL BUON CUORE DELLO STATO: LA CITTÀ DEVE CONTARE SU ENTRATE FISCALI PROPRIE

C'È UN DISPERATO BISOGNO DI DIVERSIFICARE LA BASE ECONOMICA: SI PUNTI SU ATTIVITÀ MARITTIME-PORTUALI, AMBIENTE E TECNOLOGIE

SI DEVE METTERE ORDINE ALLA PLETORA DI PROVVEDIMENTI PRESI DOPO LA DISASTROSA ACQUA ALTA DEL 12 NOVEMBRE 2019

Con umiltà, ma anche mettendoci tutta la mia storia - nel 2010-2011 sono stato ministro con delega a riformare la legge speciale - e il mio amore di veneziano di Cannaregio. Detto questo, dove eravamo rimasti?

LA SALVAGUARDIA

Innanzitutto i 538 milioni di euro destinabili dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (Cipess) al completamento del Mose vanno sbloccati subito per far sì che un nuovo, ultimo, "atto aggiuntivo" definisca i lavori dei quali si occuperanno ancora il Consorzio Venezia Nuova, gestito dal Commissario liquidatore, e le sue imprese, sotto l'attenta regia del Commissario sbloccacantieri, prima che il completamento del "sistema Mose" passi al Provveditorato alle Opere Pubbliche, in attesa che

il tutto rientri nella competenza della neo istituita Autorità per la laguna, magari ridisegnata come si dirà più avanti. Ma questo deve anche essere l'ultimo finanziamento straordinario. La nuova stagione di gestione della salvaguardia, quella affidata all'Autorità per la laguna, deve uscire dal regime di finanza derivata unicamente soggetta all'altalenante buon cuore del bilancio dello Stato e contare anche su risorse fiscali proprie, endogene, legate alle attività che prosperano grazie alla laguna, all'Adriatico e al nome di Venezia. Insomma più responsabilità.

Occorre uscire poi al più presto da uno stallo insostenibile, durato troppo tempo - i cinque anni che vanno dallo scoppio delle vicende giudiziarie del 2014 alla disastrosa acqua grande del 12 novembre 2019, per far sì che la Repubblica - cioè lo Stato, la Re-

gione e gli enti locali, Città metropolitana di Venezia su tutti, in leale collaborazione - la Repubblica, dicevamo, torni, con nuovi protagonisti, a garantire la salvaguardia e la vitalità socioeconomica di Venezia e della sua laguna, come recita l'articolo 1 della legge speciale del 1973: un impegno assunto di fronte al mondo che in questo momento di possibile agognata uscita dalla crisi da Covid-19 si presenta più delicato che mai. Basta caos delle competenze.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

Un obiettivo oggi possibile purché si metta ordine con decisione nel mosaico di provvedimenti che si è andati componendo dopo la disastrosa acqua alta del 12 novembre 2019. Dalla nomina di un Commissario sbloccacantieri alla costituzione dell'Autorità per la laguna, fino al lancio del concorso di idee per la realizzazione di punti di attracco fuori laguna per le grandi navi da crociera e le navi portacontenitori oceaniche. Provvedimenti accelerati dal 3 ottobre 2020, quando il successo del primo vero impiego dell'intero sistema di paratie alle tre bocche ha scardinato, con i fatti, tutte le insinuazioni sulla "inutilità" del Mose. Onore al merito a chi nel Mose ha sempre creduto.

Il mosaico, però, ha oggi bisogno di correttivi drastici e di essere completato lavorando su norme e organizzazioni che riguardano tutte le tessere: in primis quella della neonata (male) Autorità per la laguna, che assorbità le competenze del Magistrato alle acque e, in parte, degli enti locali con i quali dovranno essere ricercati elementi di convergenza, ma anche della sua "società in house" che non disperderà le competenze accumulate dal Consorzio Venezia Nuova in liquidazione; il Comitato Istituzionale per la salvaguardia di Venezia, che rimpiazzerà il Comitato; e l'Autorità di Sistema portuale, che dovrà essere messa in sintonia con quella per la laguna, anche con appositi interventi normativi, e ridisegnare, dentro e fuori la laguna, le sue infrastrutture nel segno della sostenibilità. Chiarezza e tempestività.

Tre dunque sono le questioni cruciali da affrontare per ritornare a una politica attiva di protezione e valorizzazione del bene culturale Venezia, delle sue "pietre" e delle donne e degli uomini che la abitano e che meritano una città "vivibile".

La prima è che si ritorni orgogliosamente al programma originario di salvaguardia incentrato sul sistema Mose. Un programma che non è fatto solo di paratie mobili, ma di attività funzionali alla loro gestione e manutenzione; e poi di rialzi e interventi difusi, a partire dalla difesa locale della Basilica di San Marco; di opere complementari di mitigazione e compensazione ambientale, quelle richieste dall'Unione Europea, che rimandano al completamento delle opere di disinquinamento della laguna, a cominciare dalla rete di margina-

mento delle macroisole di Porto Marghera; di rifinanziamento di un nuovo ciclo trentennale di manutenzione del patrimonio edilizio di Venezia insulare etc.

LA PORTUALITÀ

Ma, e questa è la seconda questione cruciale, occorre che la "salvaguardia" non confligga tragicamente con la "rivitalizzazione". Per farlo occorre porre mano alla realizzazione delle opere complementari portuali: quelle - conca di navigazione a Malamocco e punto di attracco fuori laguna per le navi portacontenitori

oceaniche (non per niente oggetto del decreto legge "grandi navi" già ricordato) - necessarie a garantire, secondo quanto prescritto ancora in sede di approvazione del progetto Mose, la piena accessibilità al porto anche a barriere mobili sollevate. Una prescrizione che ci si era "dimenticati" di includere nel "prezzo chiuso" della convenzione Mav-Cvn e dei suoi atti aggiuntivi, ma che è stato oggetto di più convenzioni Mav-Autorità portuale, e addirittura oggetto di finanziamenti per l'avvio della sua realizzazione. Tema cruciale, lo ribadisco, perché il vento del Covid che ha messo in crisi la filiera turistica delle città d'arte ha reso evidente che la città di Venezia - quella metropolitana più ampia nella quale la laguna è risorsa preziosa - ha disperato bisogno di diversificare la sua base economica, tornando ad arricchirla di quelle attività marittimo-portuali che hanno fatto grande la Serenissima. È intervenendo sapientemente sulla laguna che Venezia può dimostrare al mondo che rispetto dell'ambiente e uso di nuove tecnologie possono interagire proficuamente per disegnare la città, l'economia e la società, verdi e digitali, di domani.

LE REGOLE

Ma, terza e decisiva questione, occorre che l'intero processo di "salvaguardia e rivitalizzazione" sia affinato per essere stabilmente affidato a istituzioni "repubblicane", a partire dall'Autorità per la laguna di Venezia, da riformare, ancor prima che entri in funzione, per metterla in condizio-

ne di comporre obbligatoriamente tre "faglie": quella del potenziale conflitto "verticale" tra Stato, Regione del Veneto, Città metropolitana e Comune di Venezia; quella del potenziale conflitto "orizzontale" tra amministrazioni statali, ossia tra l'amministrazione attiva, oggi il Ministero per le Infrastrutture e la mobilità sostenibili, e quelle di controllo, oggi il Ministero della Transizione ecologica e il Ministero della Cultura; e quella tra Autorità che "proteggono" la laguna, come quella appena costituita, e Autorità che la laguna la "valorizzano" nel solco della tradizione, come l'Autorità di sistema portuale.

Per ottenere il risultato occorre reintervenire drasticamente sulle norme istitutive dell'Autorità per la laguna prevedendo, allo stesso tempo, una loro semplificazione e un rafforzamento della loro specialità. Un obiettivo delicato che impone una imputazione esplicita e diretta della definizione delle direttive strategiche dell'Agenzia per la laguna alla Presidenza del Consiglio, a garanzia della cessione di potere da imporre ai ministeri e del riequilibrio tra poteri centrali e locali che valorizzi il ruolo della Città metropolitana e con esso la voce e la volontà democratica dei veneziani.

La nuova Autorità e il suo comitato istituzionale devono essere dotati dei poteri che eliminino le prime due faglie: i conflitti potenziali verticali e orizzontali. E l'Autorità per la laguna, drasticamente semplificata, deve poter farsi carico - terza faglia - sia della tutela che della valorizzazione della laguna (leggi il suo uso a fini portuali ammodernati con le proiezioni extra-lagunari). Solo così potranno essere eli-

minati i conflitti striscianti che continuano a costituire la causa principale dei ritardi su ogni intervento di salvaguardia fisica, di salvaguardia ambientale e di valorizzazione economica (la vicenda pluriennale di incapacità di modifica-

re il protocollo fanghi per l'escavo dei canali lagunari ne è solo un esempio).

È una intera architettura istituzionale che va dunque ripensata nelle competenze e nelle forme di finanziamento, nel nome di quella "leale collaborazione" che Venezia e la sua laguna hanno il diritto-dovere di pretendere. Proprio per questo farò il possibile affinché il Governo si impegni finalmente a rifinanziare in modalità strutturale e pluriennale l'attuale legge speciale, con risorse da conferire direttamente ai bilanci del Comune di Venezia e degli altri comuni di gronda.

Da subito però pensiamo ai veneziani tutti, alla base economica della città messa in ginocchio dalla pandemia e alle imprese che hanno lavorato al Mose e che rischiano di fallire: non ci possiamo permettere di perdere gli uni e le altre. Insomma, ricominciamo a guardare al futuro partendo dal presente. E che Dio ci aiuti, "dienaì, dienaì, dienaì", in mare e in terra.

Renato Brunetta
*Ministro per la Pubblica
 amministrazione*



ECONOMISTA
Renato
Brunetta,
70 anni,
veneziano

«Linea alta velocità entro il 2030 l'arrivo a Padova»

► Il ministro Giovannini: «Per il 2026
terminati i lavori su Vicenza e Verona»

Il ministro alle Infrastrutture Enrico Giovannini ieri ha fatto il punto sulle grandi opere ferroviarie nel Nordest. L'Alta velocità ferroviaria arriverà a Padova entro il 2030 ma i lavori su Verona e Vicenza inseriti nel Piano di rilancio nazionale dovrebbero concludersi nel 2026. Per la Padova-Bologna ci sono 160 milioni, solo per l'ammodernamento. Infine, tunnel del Brennero: il completamento potrebbe non arrivare prima del 2032.

Crema a pagina 13

«Alta velocità a Padova entro il 2030»

► Annuncio del ministro delle Infrastrutture Giovannini, ottimista ► Finanziato con 160 milioni l'ammodernamento della linea sul nodo Vicenza: «Opere previste dal Pnrr completate nel 2026» tra il Veneto e Bologna. Morelli: «Lavori di Rfi finiti nel 2025»

GRANDI LAVORI

VENEZIA L'Alta velocità ferroviaria arriverà a Padova entro il 2030 ma i lavori su Verona e Vicenza inseriti nel Piano di rilancio nazionale dovrebbero concludersi nel 2026. Per la Padova-Bologna ci sono 160 milioni, solo per l'ammodernamento. Infine, tunnel del Brennero: il completamento potrebbe non arrivare prima del 2032 mentre è sempre più complicato il passaggio dei Tir in autostrada.

Il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini ieri ha fatto il punto sulle grandi opere ferroviarie nel Nordest: «L'alta velocità/alta capacità Salerno-Reggio Calabria e la Brescia-Vicenza-Padova, visto che sono interventi finanziati al di fuori del Pnrr, si tratta di realizzazioni il cui completamento è previsto entro il 2030». Ma anche nel Pnrr ci sono fondi per alcune di queste tratte: «10,3 miliardi riguardano il completamento dell'Alta velocità della Salerno Reggio Calabria e l'attraversamento di Vicenza», ha sottolineato Giovannini. In totale sul binario veloce il governo punta 62 miliardi: «41 dal Next gene-

ration Eu, 10,3 miliardi del fondo complementare e altri 10,3 dallo scostamento di bilancio». «Il 10 settembre sarà pronto il progetto di attraversamento di Vicenza e il governo ha già finanziato con 25 milioni lo studio sulla Vicenza-Padova», ha aggiunto il vice ministro alle Infrastrutture Alessandro Morelli, rispondendo a una domanda del deputato veneziano Nicola Pellicani, riferisce l'Agenzia Dire.

Morelli poi ha rilevato che sulla Padova-Bologna sono previsti «investimenti per 160 milioni. Rfi prevede upgrade tecnologico per migliorare la regolarità di circolazione dell'intera direttrice. In particolare, c'è il rinnovo di tutti gli impianti della linea Bologna-Padova Campo Marte, con la realizzazione di un apparato multistazione e di un nuovo sistema di regolazione della circolazione con posto centrale ubicato a Bologna. Poi previste attività finalizzate all'ammodernamento del sistema di distanziamento e all'integrazione dei sistemi di informazione al pubblico, nonché a modifiche puntuali del piano del ferro ed eliminazione dei passaggi a livello».

INTERVENTI LOCALI

Un piano che per ora non prevede l'alta velocità. «L'intero progetto si articola in due fasi funzionali: la prima relativa alla tratta Bologna-Ferrara, con un costo di 55 milioni e attivazione nel 2024, la seconda riguarda la tratta Ferrara-Padova Campo Marte, per un costo di 105 milioni e attivazione nel 2025». Ritornando all'Alta velocità, Morelli ha spiegato che «Rfi ha già avviato i lavori del secondo e ultimo lotto costruttivo della tratta Alta Velocità Verona-Bivio Vicenza per un valore di 1,76 miliardi, e ha avviato contemporaneamente la progettazione definitiva dell'attraversamento di Vicenza. L'ultimazione della progettazione definitiva è prevista per il 10 settembre 2021, e il fondo complementare al Pnrr approvato lo scorso 6 maggio ha autorizzato il finanziamento di 925 milioni e ha finanziato il riavvio della progettazione definitiva della tratta Av/Ac Vicenza-Padova per 25 milioni». Secondo i piani la linea fino a Vicenza dovrà essere completata entro il 2026. L'Alta velocità Verona-Padova costerà in totale circa 4,8 miliardi.

M.Cr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ALTA VELOCITÀ Partiti i lavori tra Verona e Vicenza

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

Nuova rotonda sulla Treviso-Mare: il progetto in Provincia

RONCADE

Sta per diventare realtà il progetto per la messa in sicurezza dell'incrocio di Vallio sulla Treviso-Mare, intervento di cui si discute da anni. Il piano di Veneto Strade è stato depositato in Provincia per la valutazione preliminare di impatto ambientale il 7 maggio scorso; con buona probabilità il progetto del nuovo svincolo andrà all'esame del Comitato provinciale già nella prossima seduta prevista per fine maggio, massimo primi di giugno. Il costo totale dell'intervento, del valore complessivo di 3 milioni e 600mila euro per la realizzazione della rotonda e delle opere accessorie, è stato finanziato dalla Regione Veneto nel novembre 2019; la somma comprende sia la parte progettuale, già utilizzata, sia la parte per la realizzazione dell'opera.

SVINCOLO PERICOLOSO

Lo snodo in questione, è uno dei punti più pericolosi nella viabilità della bassa trevigiana, spesso teatro di paurosi incidenti e di frequenti incolonnamenti, specie per chi proviene dalla direzione di Treviso e deve svoltare a sinistra, verso Monastier, imboccando la provinciale 64 Zermanesa. Attraversamento pericoloso non solo in estate, quando il traffico si fa ancora più intenso, ma in generale durante tutto l'anno, poiché moltissimi sono i lavoratori che utilizzano quello svincolo per dirigersi verso la zona industriale di Mona-

stier oppure verso l'Opitergino Mottense. Oggi quell'incrocio, è un imbuto molto stretto, a curve, fra le case. Ecco perché un intervento risolutivo per la sua messa in sicurezza era atteso da lungo tempo da tutti, a cominciare dalla Regione, dalla Provincia e dalle amministrazioni comunali di Roncade e Monastier.

QUATTRO BRACCI E DUE CORSIE

Il piano di Veneto Strade prevede la realizzazione di una nuova rotonda a quattro bracci, posizionata in asse alla Treviso-Mare, a due corsie di marcia, che andrà a sostituire una rotonda già esistente sul lato verso Roncade. Per consentire l'innesto in rotonda della provinciale 64, per chi proviene da Monastier, sarà abbattuta una vecchia casa disabitata e sarà costruito un nuovo tratto di strada della lunghezza di circa 400 metri. L'attuale attraversamento fra Treviso-Mare e provinciale Zermanesa, sarà totalmente chiuso, mentre sarà mantenuto l'accesso alle abitazioni, da Vallio, con una strada ad esclusivo utilizzo dei residenti. Sul lato nord della viabilità esistente, sarà invece mantenuto pressoché inalterato il collegamento con via Gaetano Zompini, la strada secondaria che conduce verso Meolo, costeggiando la Treviso-Mare. Se l'iter di approvazione e la gara di appalto procederanno senza interruzioni, i lavori di realizzazione potrebbero iniziare in autunno oppure a inizio 2022.

Federica Florian

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VIABILITÀ Il progetto della nuova rotonda: risolverà il nodo di Vallio

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013



Nuova vita per le ville «Servono 5 milioni»

► Un bando per il restauro di villa Pisani e Pullin: martedì Consiglio straordinario

MONTEBELLUNA

Villa Pisani e Villa Pullin in Consiglio: il Comune cerca cinque milioni di euro per restaurarle. Martedì prossimo alle 20,45, avrà luogo una seduta d'urgenza del consiglio comunale. Ha lo scopo di approvare un aggiornamento del piano triennale dei lavori pubblici 2021-2023 e il programma biennale degli acquisti 2021-2022. Il motivo, come è stato spiegato anche nella Commissione consiliare che si è svolta nel tardo pomeriggio di ieri sull'argomento, è chiaro: il Comune intende partecipare a un bando del Ministero Economia e Finanze con l'obiettivo di recuperare le somme necessarie per completare il restauro della villa che accoglie il Memoriale veneto della Grande Guerra a Biadene e di restaurare quella che, attualmente, è sede del centro prelievi dell'Usl, in via Castellana.

GLI STUDI DI FATTIBILITÀ

Per villa Correr Pisani servono 3 milioni 400mila euro per completare il restauro; per villa Pullin un milione 430mila euro. Questo è infatti il preventivo degli studi di fattibilità redatti dagli uffici e approvati dalla Giunta nei giorni scorsi. In relazione a villa Pisani, c'è da restaurare tutta l'ala ovest. Con i 5 milioni di euro già stanziati, infatti, è stata sistemata "solamente" la parte che accoglie il Memoriale, ma molto resta da fare. Con quale obiettivo?

«La destinazione della villa sarà uno dei temi da affrontare in futuro - dice l'assessore ai Lavori pubblici Michele Toaldo - Bisognerà pensare a spazi per le associazioni che ne hanno bisogno, ma resta aperta anche la questione del polo unico culturale e museale su villa Pisani, rilanciato in commissione in particolare dal consigliere Bortignon. Comunque, sul bando le risposte arriveranno a fine anno se non oltre: quindi abbiamo tutto il tempo per ragionarci sopra».

NUOVO BANDO

Verrà invece indetto nuovamente il bando per destinare a ristorante gestito da privati l'ala est della villa. Ovviamente, dopo l'ultima gara andata deserta il bando verrà modificato nei termini. Villa Pullin, invece, è bisognosa di interventi soprattutto per quanto riguarda la parte nord, che attualmente è inutilizzata. «Abbiamo deciso di concorrere - spiega Toaldo - a un bando volto ad operazioni di riqualificazione di interesse culturale. Dato che non abbiamo la capacità economica di intervenire direttamente, contiamo su questa fonte di finanziamento. Anche per villa Pullin pensiamo per prima cosa al restauro. Attualmente c'è un contratto in essere con l'Usl che la utilizza parzialmente come centro prelievi e ha a carico la manutenzione ordinaria. In realtà, noi concorriamo alle spese; attualmente ad esempio è in corso una perizia sugli infissi che rientra nella manutenzione straordinaria».

Laura Bon

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**L'ASSESSORE TOALDO:
«COMPLETARE
LA RIQUALIFICAZIONE
DEL COMPLESSO
CHE OSPITA IL MEVE
PER LE ASSOCIAZIONI»**



L'INVESTIMENTO Villa Correr Pisani sede del Memoriale: servono altri 3,4 milioni per completare il restauro. Sopra l'assessore Toaldo

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

«Autorità della laguna, decidere in fretta per evitare la catastrofe»

**INCONTRO DI WIGWAM
A SAN GIULIANO
E ITALIA NOSTRA
CHIEDE DECISIONI
VELOCI PER DIFENDERE
S. MARCO DALL'ACQUA»**

I PROBLEMI

VENEZIA «Il fallimento del Mose? Un suicidio in diretta». Così Giovanni Cecconi, ingegnere a capo della control-room del Mose fino a qualche anno fa, ha sintetizzato la situazione di rischio di Venezia in un incontro a Punta San Giuliano organizzato dal laboratorio Wigwam per la Resilienza. E ha evidenziato la necessità di una mobilitazione dell'opinione pubblica sulle possibili ripercussioni di un fallimento del Consorzio Venezia Nuova, dal punto di vista non solo occupazionale ma anche di salvaguardia della città.

«Il provveditore Roberto Linetti, alla vigilia della pensione aveva chiesto un aiuto alla società civile veneziana - racconta Cecconi - perchè da solo non sarebbe riuscito a finire il Mose. Invito caduto nel vuoto». A due anni dalla nomina del commissario sbloccanti la data di consegna della grande opera slitta ancora. Un problema di latitanza delle istituzioni, di governance a livello centrale, più dannosa della corrosione che aggredisce le paratoie.

«Vent'anni fa immaginammo l'Agenzia lagunare del Magistrato alle Acque, da un anno esiste per legge ma non è stata ancora attivata - ha aggiunto l'ingegnere - In compenso dopo la tangentopoli del 2013 il Governo Renzi in pochi giorni cancellò il Magistrato alle Acque. Come se si decidesse di eliminare il Parlamento se un deputato viene sorpreso a rubare». Per Cecconi c'è del personale che ha un patrimonio di conoscenza che non può andare

perso in funzione della manutenzione del Mose. Questi lavoratori devono avere certezze ed essere inglobati nella nuova autorità, che deve partire subito. «Invece di valorizzarli, si sono commissionati studi all'esterno per 600 mila euro. Bisogna indagare sulle responsabilità della passata gestione commissariale del Consorzio Venezia Nuova che per 5 anni ha prodotto meno di quello che prima veniva precedentemente realizzato in un anno» ha aggiunto. Strali anche contro il commissario Mose, impegnato nell'organizzazione del G20 di luglio. «più attento a prendere la scena mediatica dei sollevamenti che a completare l'opera». Obiettivo di Wigwam è arrivare a 15mila firme (per ora sono poco meno di 12mila) in una petizione online per chiedere l'attivazione dell'Alma e organizzare delle gite in laguna per valutare lo stato della manutenzione in laguna.

ITALIA NOSTRA

Stesso invito a fare presto è arrivato da Italia Nostra, che ieri pomeriggio ha promosso un incontro sulla necessità di «Salvare subito San Marco dalle acque alte. Gli interventi di Stefano Boato, docente di pianificazione territoriale e di Antonio Rusconi, ingegnere membro della commissione di salvaguardia, hanno sottolineato la necessità di intervenire velocemente, riassumendo in una frase il percorso di due anni di burocrazia che attanaglia i lavori a San Marco: «manca la volontà politica di finanziare e far partire i lavori» e aggiungendo come Burano attenda da vent'anni il rialzo delle quote e che dal susseguirsi di tutti i progetti per l'insula del cuore della città si sarebbe potuto stralciare il tema delle vetrate a difesa della Basilica.

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013



Mose, super consulente pignora i conti della Comar

MOSE

VENEZIA Uno dei super consulenti del Mose ha pignorato i conti della Comar. Di tutti i decreti ingiuntivi avviati dai tanti creditori del Consorzio Venezia Nuova (Cvn) e stoppati grazie all'intervento del commissario liquidatore, Massimo Miani, col ricorso all'articolo 182 bis della Legge fallimentare ossia alla ristrutturazione del debito, uno è riuscito a passare le maglie della rete e a bloccare due conti correnti della Comar (che sta per Costruzioni Mose ArsenaLe), società di proprietà di FincoSist, Mantovani e Ccc Condotte (la terza in amministrazione straordinaria, le prime due in concordato preventivo), nata nel 2009 per la gestione delle gare di appalto all'interno del Consorzio e commissariata nel 2016. Si tratta di un pignoramento a favore dello studio Cocconi & Cocconi di Roma per 28 mila e 655 euro: azione che ha mandato in rosso uno dei conti e impedito il pagamento di una bolletta di Veritas per 41 mila euro relativa al servizio idrico integrato. Lo studio Cocconi & Cocconi, rappresentato dall'avvocato Marco Saponara di Roma, vanta crediti per prestazioni professionali non pagate: essendo i due fratelli Cocconi (Giampaolo e Giovanni) uno commercialista e l'altro avvocato, le prestazioni riguardano consulenza e assistenza in materia tributaria, finanziaria, gestionale, di bilancio e contabilità con un contratto avviato il primo agosto del 2016, con proroga della scadenza al 30 aprile 2022 (in seguito alla riduzione dei compensi, avvenuta a fine aprile 2020, da 30 mila euro a 18 mila annui per la necessità espressa da Comar di contenere i costi).

Lo studio professionale ha citato in giudizio ha chiesto e otte-

nuto un decreto ingiuntivo provvisoriamente esecutivo, e ha anche citato in Tribunale il commissario liquidatore del Cvn, e quindi di Comar, per l'udienza del prossimo 20 settembre per ottenere la dichiarazione di illegittimità del recesso dal contratto di consulenza, ed ottenere il pagamento delle mensilità non pagate comprese anche quelle non lavorate per il blocco del contratto. In attesa dell'udienza, il liquidatore nei prossimi giorni dovrebbe chiudere il cerchio applicando anche per Comar l'articolo 182 bis e bloccando dunque qualsiasi altra pretesa di altri creditori, anche se in realtà i conti sono praticamente vuoti e c'è ben poco da pignorare.

Il contratto di consulenza in questione è uno dei tanti che il Cvn e le imprese consorziate avevano attivato nel corso degli anni di costruzione del Mose, e che il commissario Massimo Miani ha bloccato, recedendo con effetto immediato, a fine dicembre dell'anno scorso dopo essere stato nominato dieci giorni prima. Un contratto che è una goccia nel mare, se confrontato con l'intera mole di consulenze con vari studi e singoli professionisti, affitti ed altre spese (ad esempio un ufficio a Roma che costava mezzo milione di euro l'anno, e case sul Canal Grande) fermate da Miani per la necessità di contenere i costi del Consorzio Venezia Nuova in liquidazione: solo per restare alle prestazioni dello studio Cocconi & Cocconi, ad esempio, dal 2014 a fine dicembre 2020, tra parcelle ed emolumenti, ha incassato circa 4 milioni di euro, essendo stato, Giampaolo Cocconi, consulente del Cvn, consulente di Comar, presidente di Thetis e consulente della stessa Thetis, oltre ad essere tutt'ora presidente di Thetis IT, partecipata di Thetis che si occupa dei servizi di trasporto pubblico locale a Roma. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MOSE Le paratie sollevate

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013



L'ANALISI DI CONFINDUSTRIA VICENZA La presidente: «Prudenza, ma siamo sulla retta via»

Produzione: c'è ripresa Ma suona l'allarme per le materie prime

I prezzi hanno registrato un balzo del +20%. Dalla Vecchia: «In più c'è il grave problema dello scarso materiale disponibile: rischio frenate»

●● «Dopo un anno intero di numeri terribili, la produzione industriale vicentina alza la testa e torna in terreno positivo così come tutti i macro-trend di vendita, sia italiani che esteri. È chiaro che il segno "più" si riferisce ad un periodo, il 1° trimestre 2021, in cui già scontavamo l'inizio del lockdown e quindi non dobbiamo farci prendere da facili entusiasmi, ma leggere i numeri con raziocinio. Detto questo, la retta via è stata imboccata e i grandi sforzi fatti nelle nostre fabbriche vanno incentivati e alimentati». È il commento della nuova presidente Laura Dalla Vecchia di Confindustria Vicenza per la 151ª indagine congiunturale degli Industriali berici sul trimestre gennaio-marzo 2021. I dati hanno infatti come riferimento i primi tre mesi del 2020: con l'arrivo della pandemia, la produzione e le vendite nel mercato interno segnarono cali superiori all'8% e i mercati esteri oscillavano tra il -3,5% e il -4,5%. Questi primi tre mesi del 2021 vedono il rilancio di attività per le imprese manifatturiere vicentine: la produzione industriale torna a crescere del +3% rispetto allo stesso periodo 2020, confermando l'avvio di un processo di ripresa che si dovrebbe consolidare nel corso dell'anno.

Mercato interno ed export. Nel mercato interno, segnala Confindustria, il fatturato è risultato in forte aumento (+4,3%) mentre le vendite

sul mercato Ue si fermano a un timido +0,1% «anche se bisogna sottolineare come, per tutto il 2020, il mercato europeo è stato quello che ha tenuto di più tanto da tornare in positivo già nel terzo trimestre 2020. Si tratta quindi, del terzo trimestre consecutivo in cui il mercato Ue risulta in crescita». Il dato più significativo è registrato dalle esportazioni verso i Paesi extra Ue, con un fatturato aumentato del +7,6% rispetto allo stesso periodo del 2020. «Paesi che hanno vaccinato e sono ripartiti più in fretta di noi, come i colossi Cina e Stati Uniti, ma anche realtà come Israele, senza contare che, ora, la Gran Bretagna rientra nel novero dei paesi extra Ue, hanno spinto questo dato molto in alto - spiega Dalla Vecchia -. Mi auguro questo sia un segnale anticipatore di quello che potrà avvenire anche nei prossimi mesi per il mercato comunitario, con l'Europa che finalmente sta riaprendo confini e attività».

Ordini, liquidità e incassi. Un segnale di risveglio dei mercati viene anche dal portafoglio ordini: a registrare aumenti è il 54% del campione di imprese, contro il 21% di quelli che registrano diminuzioni: «Il saldo, +33, è sensibilmente migliorato rispetto al -9 dell'ultimo trimestre 2020. Diminuisce ancora, rispetto al 2020, la percentuale di aziende che denuncia tensioni di liquidità: è l'8%. E cala anche la percentuale

di imprese che lamenta ritardi negli incassi (11%).

Prezzi. È questa la nota dolente della rilevazione trimestrale. Nel 1° trimestre 2021 i prezzi delle materie prime sono schizzati verso l'alto: +20,8%. Con un certo impatto anche sui prezzi dei prodotti finiti: +4,6%. «All'innalzamento spropositato del costo delle materie prime - dice la presidente di Confindustria Vicenza - c'è da aggiungere il grave problema della scarsità di materia disponibile, o perché non viene prodotta o perché non viene spedita in quantità sufficiente. Se non si avrà un'inversione di tendenza, il rischio è che nel secondo semestre molte produzioni dovranno rallentare quando non addirittura fermarsi. E questo sarebbe drammatico, oltre che paradossale, in un momento in cui si dovrebbe correre il doppio per recuperare il terreno perso nell'ultimo anno».

Occupazione. Visto il permanere del blocco dei licenziamenti che rende il dato dell'occupazione ancor più particolare rispetto allo storico delle rilevazioni congiunturali di Confindustria Vicenza, il periodo gennaio-marzo 2021 segna «un aumento del numero di addetti pari all'1,1%. Il 59% delle aziende - chiude la nota - dichiara di aver mantenuto inalterato il proprio livello occupazionale, il 27% l'ha aumentato, mentre il 14% ha ridotto la propria forza lavoro».



Da nove mesi il mercato verso i Paesi dell'Unione europea è in crescita

Vendite sui mercati

Variatione 1° trimestre 2020/2021.

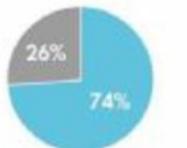
Interno
UE
Extra-UE



Produzione su per quasi il 50% di imprese

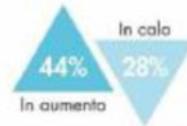
La produzione vista dalle aziende

a) Capacità produttiva

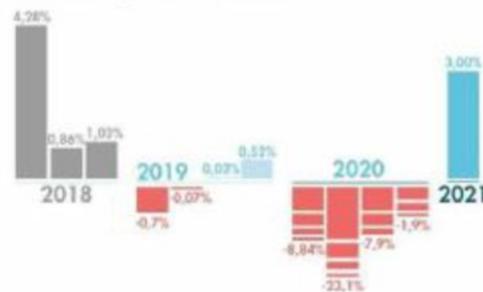


■ Soddisfacente 74%
■ Insoddisfacente 26%

b) Andamento produzione



Andamento negli ultimi 12 trimestri.



“I grandi sforzi delle nostre fabbriche vanno incentivati e alimentati”

Laura Dalla Vecchia
Presidente Confindustria Vicenza

Scontro sulla Tav tra tunnel e Renzo Piano

Respinta la richiesta di far parlare Cicero: «Vergogna»

Rucco però ammette: «L'interramento era meglio»

Opposizione divisa sul coinvolgimento dell'architetto

“Volevamo modificare il vecchio piano ma siamo stati responsabili”

Francesco Rucco
sindaco di Vicenza

Nicola Negrin
nicola.negrin@ilgiornaledivicenza.it

●● C'è un treno che tira dritto e ci sono posizioni che si mischiano quando in consiglio comunale si torna a discutere di Tav a tre anni e mezzo dall'approvazione del progetto preliminare dell'attraversamento della città di Vicenza. C'è il sindaco Francesco Rucco che dice «sì, sarebbe stato meglio il tunnel ma è il momento della responsabilità», c'è Claudio Cicero (padre di quel tunnel) che ottiene addirittura l'appoggio del centrosinistra per poter parlare all'aula ma si scontra con il no della sua (ex) maggioranza, c'è l'opposizione che si divide su Renzo Piano con Ennio Tosetto (Vinova) che propone di coinvolgere la sua struttura G124 per apportare migliorie, scontrandosi con un Pd che annuncia di non poterlo appoggiare (salvo poi trovare il sì di Dalla Rosa e Rolando). E c'è addirittura lo stesso Tosetto e Andrea Pellizzari (Fdi) che sono concordi: «Preoccupa l'impatto del cavalcaferrovia

di via Maganza». Il risultato è che, dopo due ore di attacchi e reciproche accuse, maggioranza e opposizione trovano una quadra su un ordine del giorno del Pd che impegna la giunta a «coinvolgere la città sullo sviluppo dell'opera dell'alta velocità attraverso la partecipazione».

Doveva essere il giorno di Claudio Cicero. «Chiediamo possa intervenire perché vanno valutati i progetti inizialmente proposti anche in campagna elettorale, come l'interramento, e poi accantonati», apre Alessandra Lolli (Gruppo misto). «Vicenza può chiedere di più dell'attuale progetto», aggiunge Andrea Berengo. Si va al voto e mentre il centrosinistra dice sì, il centrodestra chiude le porte. «Per l'ennesima volta è una brutta pagina - rincara Patrizia Barbieri (Gruppo misto) - perché non voler far parlare un ex assessore è un segnale di debolezza». «È vergognoso che chi lo ha sposato politicamente ora venga a impedirgli di parlare», si aggiunge Cristiano Spiller (Pd). «È sempre un errore non dare la parola a qualcuno - interviene Ennio Tosetto (Vinova) - e ricordo che Variati fece lo stesso con Giovanna Dalla Pozza di Italia Nostra. È stato un errore che ha pagato. Per quanto mi riguarda mi astenni dal votare il progetto dell'alta velocità: il ponte di via Maganza è un insulto».

«Avevo chiesto da subito lo studio di un'alternativa del sottopasso. Che fine ha fatto quello studio?», s'interroga Raffaele Colombara (Quartieri al centro). Il “no” a Cicero lo commenta Andrea Pellizzari (Fdi): «La sua ipotesi di tunnel sotto la città era la migliore. Purtroppo non possiamo sceglierla perché costa il triplo dell'attuale e Rfi non lo vuole fare. L'alternativa è perdere altri vent'anni». «Anche a me piacerebbe il tunnel - confessa Rucco - ma siamo fuori tempo massimo. Il progetto in approvazione sarà identico a quello che avete approvato voi dell'opposizione. Io farò brutta figura perché ho scelto la strada della responsabilità, dopo aver capito che non c'era margine per cambiamenti, ma voi fate allo stesso tempo una brutta figura perché chiedete altre valutazioni dopo che avete detto chiaramente no a quell'ipotesi del tunnel». «Lei sindaco - attacca Ciro Asproso (Coalizione civica) - soffre di “annunciate”». «Quando Cicero è venuto in aula a far vedere il filmato del tunnel - ricorda Roberto Cattaneo (Forza Italia) - è stato cassato dall'allora maggioranza; ora minoranza. Oggi pare che per voi Cicero sia dio in terra». «Oggi - chiosa Sandro Pupillo (Da adesso in poi) - non è il tempo del ripensamento, ma dell'azione. Vogliamo essere coinvolti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013





La discussione *Botta e risposta in Consiglio sulla Tav*

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

**GRANDI OPERE TORNA LA GIUNGLA
D'APPALTO (E SUBAPPALTO): MASSIMI
RIBASSI E MANO LIBERA SUI SALARI**

DELLA SALA, DE RUBERTIS, DI FOGGIA,
MORELLI E PALOMBI DA PAG. 2 A PAG 5

Opere pubbliche, ritorna la giungla: via a massimo ribasso e subappalti liberi

Il passato che non passa
Gare aggiudicate a chi offre di meno e zero vincoli su salari e sicurezza nei lavori affidati a terzi

Il capitolo Giovannini
Deroghe su tutto
Le mega-infrastrutture avanti pure col silenzio-assenso: "Le preminenti ragioni" dei tempi stretti

» Carlo Di Foggia
e Marco Palombi

La bicicletta che abbiamo voluto, e su cui dovremo pedalare, è quella che è: *Next Generation Eu* coi suoi tempi contingentati e il delirio burocratico per giustificare atti e spese a Bruxelles, richiede le famigerate "semplificazioni", vale a dire – soprattutto – minori controlli a tutti i livelli degli appalti pubblici. Nella bozza di decreto sul tema predisposta a Palazzo Chigi (sarà approvata la prossima settimana) – che *Il Fatto* ha potuto visionare – non ci sono però solo semplificazioni. Le norme più controverse riguardano le modifiche al Codice degli appalti pubblici, per il quale peraltro si prolungano fino al 2026 le deroghe (soprattutto agli obblighi di gara) introdotte dal governo Conte-2 e si stabilisce che tutte le opere connesse al Piano di ripresa (Pnrr) siano da considerarsi "strategiche" (questo per evitare che vengano concesse sospensive in caso

di ricorso sugli appalti).

SUL TEMA, purtroppo, c'è ben di peggio: attraverso un sapiente taglia e cuci legislativo, infatti, si finisce per resuscitare il pessimo combinato disposto tra gare assegnate col massimo ribasso e completa liberalizzazione dei subappalti che in passato aveva reso il settore delle costruzioni più simile a una giungla che a un'attività economica. Per velocizzare le procedure di gara, infatti, si prevede che "qualora l'offerta abbia a oggetto la realizzazione del progetto definitivo, del progetto esecutivo e il prezzo, l'aggiudicazione può avvenire sulla base del criterio del prezzo più basso", ribasso che è possibile solo sulla realizzazione dell'opera non sulle attività di progettazione. Se si riapre la porta al massimo ribasso, logicamente bisogna far recuperare margini ai costruttori: ed ecco arrivare il subappalto libero.

Di fatto, attraverso alcune modifiche mirate, si liberalizza

quantità e qualità dei lavori affidabili a terzi. A quel punto, per lavarsene le mani di quel che accadrà nei suoi cantieri in termini di salari e sicurezza, all'appaltatore principale basterà scegliere una ditta iscritta in apposite liste (tipol'anagrafe antimafia) per evitarsi pure il fastidio di controllare e tanti saluti. Per capirci, laddove la norma attuale prevede che nel subappalto vengano "gli stessi prezzi unitari" della gara, che l'affidatario paghi al subappaltatore "i costi della sicurezza e della manodopera" senza alcun ribasso e controlli costantemente che tutto vada come deve, essendo "responsabile in solido" in caso di incidenti, la bozza del nuovo decreto dice: "L'affidatario, per le prestazioni affidate in subappalto, deve garantire gli stessi standard qualitativi e prestazionali previsti nel contratto di appalto".

Stando così le cose, è scontato che i



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

sindacati di categoria (vedi l'intervista a destra) già minacciano lo sciopero generale: sarà da oggi curioso capire la reazione del Pd, che volle quelle regole su massimo ribasso e subappalti, e del M5S che le appoggiò.

Non è l'unica sorpresa spiacevole del decretone in arrivo. Al suo interno troveranno posto tutte le vaste "semplificazioni ambientali" di cui ci eravamo occupati il 28 aprile e che disegnano un sistema di autorizzazioni rapide a misura di grandi imprese, il sostanziale azzeramento dei controlli sugli impianti di energia rinnovabile fino a 10 MW (e pazienza se limitrofi a un'area archeologica) e un bel favore alla Lega che incassa il passaggio alle Regioni dei poteri sul cosiddetto *end of waste* (su quali rifiuti consentire il riciclo industriale).

CI TENIAMO alla fine l'articolo 1, su alcuni mega-cantieri (dall'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria a quella in Sicilia, dalla linea Fortezza-Verona alla diga foranea di Genova, eccetera): lavori per miliardi – ma senza controlli se affidati con appalti sotto i 100 milioni – a cui si applicherà una procedura autorizzativa rapidissima in capo a un Comitato Speciale dei lavori pubblici a colpi di tempi dimezzati, silenzio-assenso, commissariamenti e via accelerando. Un articolo spiega pure che in caso di pareri divergenti tra i ministeri (diciamo, per ipotesi, che la Cultura dica no e le Infrastrutture sì), decide entro 15 giorni una cabina di regia che sarà istituita a Palazzo Chigi (detta Cipess) tenendo conto delle "preminenti esigenze

di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal Pnrr". Curioso che quasi tutte le 10 grandi opere citate nella bozza siano in realtà finanziate col Fondo complementare d'investimento deciso dal governo Draghi: su quelle nessuno, per così dire, ci corre dietro...

PROTAGONISTI



ENRICO GIOVANNINI

- La sua lista di 10 mega opere sarà affidata a un Comitato speciale dei lavori pubblici



DARIO FRANCESCHINI

- Anche la Cultura avrà la Soprintendenza speciale per i lavori del Pnrr



RENATO BRUNETTA

- La settimana prossima, oltre alle Semplificazioni ci sarà il dl governance: migliaia di assunzioni



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

Il ricordo 5 anni dopo Gaetano Caltagirone, l'architetto che inventò la casa per la piccola borghesia

De Paolini a pag. 19

L'architetto che ha dato la casa alla piccola borghesia

► Come la Fiat negli anni '60 ha dato la macchina agli italiani con la 600, Gaetano Caltagirone ha inventato un tipo di residenza accessibile alle classi meno abbienti affinché tutti potessero avere un'abitazione. La sua idea era che si dovesse responsabilmente costruire una casa per tutti

**DALLA BUROCRAZIA
PRETENDEVA QUELLO
CHE PER LEGGE
GLI SPETTAVA
SENZA CHIEDERE
NULLA DI PIÙ**

**PROGETTÒ INTERI
QUARTIERI CHE
OSPITANO FINO
A 25MILA ABITANTI
COMPLETI DI STRADE
E INFRASTRUTTURE**

Ci sono figure imprenditoriali che oltre a lasciare un segno profondo in ciò che hanno costruito a beneficio della comunità, vengono ricordate a lungo anche per la grande umanità che hanno dispensato in vita e per l'eredità morale trasmessa a quanti hanno avuto il privilegio di condividere il loro percorso umano e professionale.

Gaetano Caltagirone, architetto e co-fondatore del Gruppo Caltagirone, è senza dubbio una di quelle figure. Esattamente cinque anni fa si è spento a Roma. Grande estimatore del Messaggero di cui è stato a lungo vicepresidente («Il mio amatissimo quotidiano», usava definirlo con orgoglio), così lo descrivemmo in quei giorni: «Imprenditore di garbo non comune, disponibile sempre all'ascolto, di una signorilità d'altri tempi, era tuttavia incredibilmente attento ai dettagli e perciò stesso anche rigoroso e all'occorrenza severo. Gli piaceva fare le cose per bene, guardando a due punti

cardinali: legalità e impegno». Era la sintesi di testimonianze raccolte presso alcuni stretti collaboratori.

LA CARRIERA

E' stato senza dubbio tra i più importanti imprenditori italiani, di certo un pioniere che ha realizzato un sogno, quello di ridare slancio ad un Paese fiaccato dalla crisi, timoroso, ma desideroso di riscattarsi, di tornare protagonista. Lo ha fatto seguendo una rotta precisa e due semplici regole. La prima era quella dell'assoluta trasparenza; la seconda, altrettanto significativa, del rispetto rigoroso delle norme, per dare a Roma, la città che più amava, uno sviluppo urbanistico ordinato e di qualità che le restituisse il suo antico prestigio.

L'architettura era la sua grande passione, lo ripeteva spesso. Sebbe-

ne appartenesse a una famiglia di grandi costruttori, la sua era un'autentica vocazione. Ed è nel sodalizio con il cugino Francesco Gaetano (presidente dell'omonimo gruppo), che esplica la sua attività imprenditoriale, destinata a primeggiare nel Paese. Tra loro non fu soltanto un legame familiare, ma anche un solidissimo rapporto, nelle tante realtà d'impresa, basato sull'osservanza leale della divisione dei ruoli.

Nell'ambito delle attività del gruppo, il suo compito era progettare: non semplici palazzi, ma interi quartieri immaginando strade, infrastrutture (fogne,



gas, acqua, luce), scuole, parchi, chiese e, alla fine, i palazzi residenziali e gli uffici. Quartieri che a Roma, a Napoli e in molti altri luoghi, ospitano 20.000-25.000 abitanti ciascuno.

UNA CASA PER TUTTI

La sua idea era che si dovesse responsabilmente costruire una casa per tutti. Così come la Fiat negli anni '60 aveva dato la macchina agli italiani con la 600, Gaetano Caltagirone inventò un tipo di residenza accessibile alle classi meno abbienti affinché tutti potessero avere un'abitazione. Aveva un particolare atteggiamento verso la burocrazia, spesso incompetente e interessata: pretendere quello che per legge gli spettava senza mai chiedere di più.

Schivo e d'indole riservata, insieme al cugino Francesco Gaetano ha fondato e sviluppato il primo gruppo industriale della Capitale, un gruppo di cui aveva una quota del 25% rispetto al 75% del cugino, e nel quale ha passato tutta la sua lunga vita professionale, dedicando al proprio lavoro tutte le energie e la passione che possedeva. Senza mai risparmiarsi. Ma il cuore batteva anche per un'altra passione: la Costiera Amalfitana e l'amata Ravello, dove aveva il suo buen retiro. E proprio qui, sulla magnifica costa campana, che tutto il mondo ci invidia, ha lottato in maniera determinata per contrastare il fenomeno dell'abusivismo edilizio che tanti danni ha recato in quella zona. Una battaglia vissuta sempre in prima linea, per difendere e tutelare un patrimonio unico e prezioso del nostro Paese.

Oswaldo De Paolini

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Gaetano Caltagirone.
A destra, con Francesco Gaetano Caltagirone,
cugino e socio, insieme al quale ha realizzato
grandi opere in tutto il mondo



Gaetano Caltagirone e la moglie Francesca

Sul Messaggero



La pagina del Messaggero di cinque anni fa dedicata alla scomparsa di Gaetano Caltagirone

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

DOLO

Piazza del Grano lunedì l'avvio del maxi cantiere

Al via lunedì a Dolo i cantieri per l'attesa riqualificazione del centro con la realizzazione della nuova piazza del Grano. Si parte con la ripavimentazione con materiali pregiati e con un nuovo e più ampio sagrato per la chiesa di San Rocco. Il cantiere è stato affidato ad una impresa di Jesolo. L'opera, che è stata contestata duramente dalle opposizioni nel corso della campagna elettorale, è stata progettata dall'architetto portoghese Joao Nunes. A.A.B.



INFRASTRUTTURE

Tav Verona-Padova il 10 settembre progetto definitivo del nodo di Vicenza

Il punto sull'alta velocità veneta del vice ministro Morelli
«Potenziamento tecnologico della tratta per Bologna»

VENEZIA

L'alta velocità Verona-Padova procede a tappe serrate. Dopo l'avvio dei lavori del secondo e ultimo lotto costruttivo della tratta Verona-Bivio Vicenza per un valore di 1,59 miliardi, Rfi ha avviato contemporaneamente la progettazione definitiva dell'attraversamento di Vicenza. L'ultimazione della progettazione definitiva di questo tratto è prevista per il 10 settembre prossimo.

Le tessere di un mosaico che da troppo tempo non trovavano collocazione, iniziano quindi ad andare al loro posto. E con il fondo complementare al Pnrr, approvato lo scorso 6 maggio, è stato inoltre autorizzato il finanziamento di 925 milioni e il riavvio della progettazione definitiva della tratta Vicenza-Padova per 25 milioni. A fare il punto è stato, ieri, il vice ministro alle Infrastrutture Alessandro Morelli, rispondendo a una interrogazione del deputato veneziano del

Pd Nicola Pellicani.

«Mi preme evidenziare come il finanziamento della progettazione del tratto tra Vicenza e Padova è una novità del Pnrr varato dall'attuale Governo, rispetto alle previsioni contenute originariamente nel Piano approvato dal precedente esecutivo, che prendevano in considerazione la tratta Av da Brescia a Vicenza. Mancando il progetto del tratto tra Vicenza e Padova, il Governo ha pertanto deciso di disporre idoneo finanziamento a valere sul cosiddetto fondo complementare», ha detto Morelli. «Informo anche che il 10 agosto 2020 è stato firmato un addendum al protocollo d'intesa tra ministero dei Trasporti, Regione Veneto, Comune di Padova, Rfi e Fs Sistemi urbani per la valorizzazione del nodo ferroviario padovano, proprio nello spirito di supportare lo sviluppo economico del territorio e la riqualificazione dell'area della stazione di Padova».

Rfi prevede inoltre di effettuare interventi di upgrade tecnologico dell'intera direttrice Bologna-Padova, con lo scopo di migliorare la regolarità della circolazione. In particolare, è previsto il rinnovo di tutti gli impianti della linea Bologna-Padova Campo Marte, con la realizzazione di un apparato multistazione e di un nuovo sistema di regolazione della circolazione con posto centrale a Bologna. Sono poi in programma attività per il rinnovo del sistema di distanziamento e l'integrazione dei sistemi di informazione al pubblico, nonché l'eliminazione dei passaggi a livello.

«L'intero progetto si articola in due fasi: la prima relativa alla tratta Bologna-Ferrara, con un costo di 55 milioni e attivazione nel 2024, la seconda riguarda la tratta Ferrara-Padova Campo Marte, per un costo di 105 milioni e attivazione nel 2025», ha concluso Morelli. —

M.MAR.

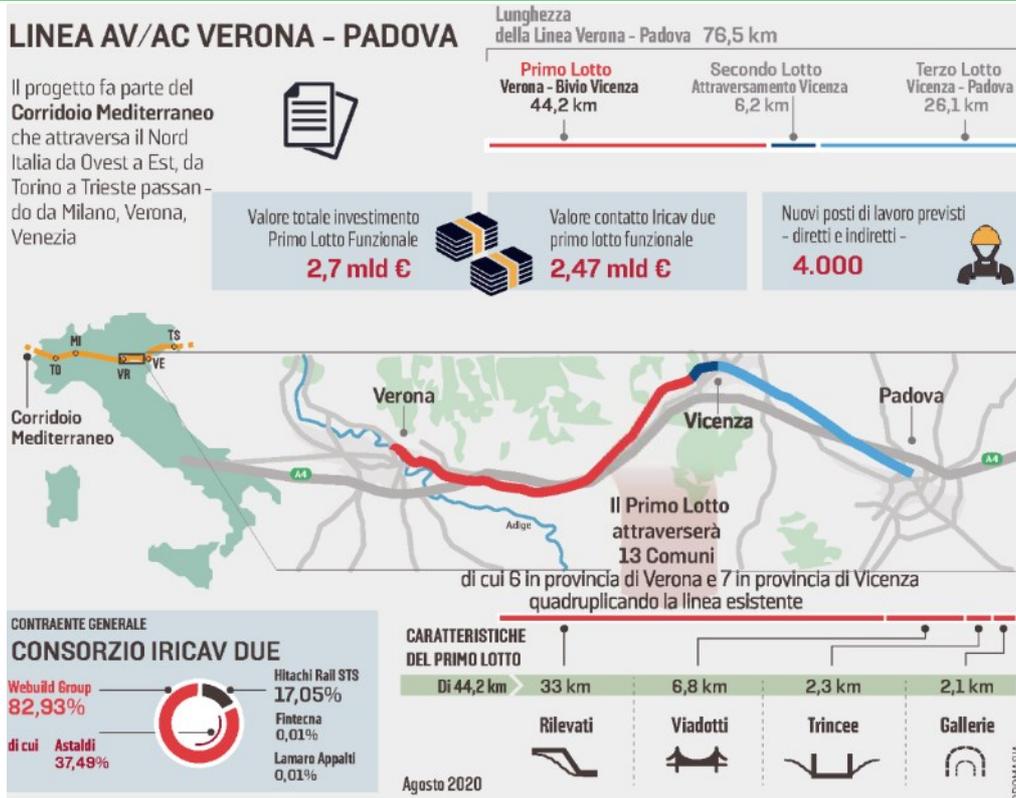
© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013



Dir. Resp.: Fabrizio Brancoli

Tiratura: 38594 Diffusione: 30491 Lettori: 349000 (0007013)



ALESSANDRO MORELLI
VICE MINISTRO
ALLE INFRASTRUTTURE

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

IL NUOVO OSPEDALE DI TRIESTE

Il “piano B” per Cattinara una terza torre nel cortile

L'impresa propone una palazzina di sette piani. Riccardi: «Intanto sblocciamo i lavori»

La Regione, l'Azienda sanitaria e l'impresa Rizzani de Eccher hanno allo studio un “piano B” per il “nuovo” ospedale di Cattinara. L'obiettivo: sbloccare più velocemente il cantiere e permettere i lavori anche se la pandemia continuasse. L'ipotesi, se approvata, rivoluzionerebbe il progetto originario: Cattinara si arricchirebbe di una nuova palazzina, sette piani e 15 mila metri quadrati, nel cortile fra le due torri e gli ambulatori. Il nodo principale è economico: la variante farebbe salire i costi. La Regione, con il vicepresidente Riccardo Riccardi, allontana la decisione: «Intanto vediamo di partire già quest'estate». **D'AMELIO / ALLE PAG. 12 E 13**

rebbe di una nuova palazzina, sette piani e 15 mila metri quadrati, nel cortile fra le due torri e gli ambulatori. Il nodo principale è economico: la variante farebbe salire i costi. La Regione, con il vicepresidente Riccardo Riccardi, allontana la decisione: «Intanto vediamo di partire già quest'estate». **D'AMELIO / ALLE PAG. 12 E 13**

La pandemia rivoluziona il progetto per Cattinara Si studia una terza torre

Difficile secondo i costruttori avviare il cantiere con i reparti Covid occupati. Proposto un nuovo edificio da 7 piani per i positivi. La Regione prende tempo

«Intanto vediamo di partire in estate e sarà già un miracolo. Eventuali ulteriori modifiche richiedono valutazioni»

Una simile soluzione inevitabilmente farebbe lievitare i costi con aggravii sull'ordine di decine di milioni di euro

In attesa del verdetto l'impresa inizierà il cantiere per il nuovo Burlo, con lo spostamento dell'attuale area park

Diego D'Amelio / TRIESTE

Il progetto del restauro dell'ospedale di Cattinara è alla verifica degli organi competenti, ma potrebbe andare incontro a modifiche radicali, con la realizzazione di una terza torre più piccola. L'approvazione dei miglioramenti sull'antisismica è attesa per giugno, ma pare non destinata a sbloccare il cantiere. I reparti Covid non potranno infatti smobilitare e sono proprio quelli da cui dovrebbero prendere le mosse i lavori. L'impresa Rizzani de Eccher comincerà allora dal nuovo Burlo, edificato ex no-

vo alle spalle delle torri, mentre gli interventi su Cattinara avranno il freno a mano tirato. Da qui l'ipotesi di una palazzina completamente nuova, che faciliterebbe le opere e lascerebbe a fine cantiere reparti appositamente studiati per possibili future epidemie.

provata, il progetto sarebbe rivoluzionato e si arricchirebbe di una nuova palazzina di sette piani e 15 mila metri quadrati, situata nel cortile. Sarebbe di fatto la terza torre del nosocomio. Durante i lavori, l'edificio ospiterebbe reparti Covid.

IL PIANO B: LA TERZA TORRE

I tempi sembrano destinati a slittare ancora, ma Azienda sanitaria, Regione e costruttori stanno studiando un piano B, che permetta di operare anche col perdurare dell'emergenza. Se la variante fosse ap-



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

che sarebbero poi in parte trasformati e in parte mantenuti in caso di future pandemie.

Il vicepresidente Riccardo Riccardi allontana la questione: «Andiamo avanti nel rispetto delle norme vigenti, con l'idea di ottenere l'approvazione del progetto a giugno e riaprire il cantiere in estate, il che è un mezzo miracolo. Siamo legati al contratto in vigore, che già prevede soluzioni per velocizzare il cantiere. L'aggiornamento degli ospedali post Covid richiede valutazioni, che non hanno però a che vedere con questo progetto». Raggiunto al telefono, Marco de Eccher non rilascia dichiarazioni.

Il nodo è economico, perché la proposta di modifica progettuale vale alcune decine di milioni, che dovranno essere garantite dalla Regione, cui spetta decidere se accettare il nuovo programma. I costruttori sono convinti però che la variante permetta di dare certezze sullo svuotamento dei piani interessati via via dal restauro, garantendo che non ci siano ritardi rispetto ai sei anni richiesti dall'avvio del cantiere, dopo quelli già accumulati a causa del contenzioso fra l'Asugi e la coop Clea, vincitrice della gara ma incapace di presentare un progetto convincente sul fronte della tenuta statica.

IL NUOVO EDIFICIO

Se le due torri contano 15 piani ciascuna, la nuova struttura ne avrebbe sette fuori terra e uno interrato per il collegamento col resto dell'ospedale. Il progetto attualmente in valutazione prevede che al centro del cortile sorga un prefab-

bricato da smantellare a fine lavori, che avrebbe la funzione di ospitare momentaneamente il pronto soccorso. La nuova ipotesi amplia questo volume e lo rende definitivo.

La struttura sarebbe sempre prefabbricata per velocizzarne la messa in funzione. Nell'immediato, ospiterebbe i reparti che andrebbero smantellati a rotazione: dal 2018 Cattinara si trova già con cinque piani in meno, dopo che Clea li ha sventrati per avviare il cantiere mai partito.

Il piano terra dell'edificio centrale svolgerebbe le funzioni di pronto soccorso immaginate per quello temporaneo, mentre in un secondo momento sarebbe a disposizione dell'Endoscopia. I primi tre piani servirebbero alla degenza di 150 persone affette da Covid e altre patologie. A fine lavori, sarebbero commutati in ambulatori. Il IV e V piano si sostituirebbero al dodicesimo e tredicesimo della Torre medica, adibiti a terapia intensiva e sub intensiva Covid. La sistemazione in questo caso è permanente, al fine di rispondere a nuovi ipotetici contagi di massa. Il VI sarà destinato alla chirurgia e il VII all'impiantistica.

L'INTERROGAZIONE

Che qualcosa stia cambiando nei programmi di Asugi e Regione si desume dalla risposta all'interrogazione che Riccardi ha fornito al dem Francesco Russo sull'iter del restauro: «L'emergenza Covid inciderà in termini rilevanti rispetto ai requisiti delle infrastrutture, come prescritto nella legge 77/2020. Tale obbligo impone una diversa ridefinizione

degli spazi, a cui il progetto deve dare riscontro. A tal proposito è stata sviluppata una possibile soluzione strutturale».

IL NODO DELLE RISORSE

La soluzione è quella della nuova struttura su cui Asugi, Regione e impresa si stanno confrontando. I nodi sono legati alle risorse economiche e agli spazi necessari a fine cantiere: il Covid rimarrà caso isolato o serviranno interi piani dedicati a pandemie ricorrenti? I costi aggiuntivi dipenderanno dalle scelte e dalla progettazione del nuovo edificio, il cui iter autorizzativo non si concluderà prima di fine anno. Difficile che la Regione possa rispondere con risorse proprie, dopo aver già coperto un appalto da 140 milioni: in aiuto potrebbero arrivare i fondi del Recovery Plan. La proposta della giunta al governo contiene richieste per circa mezzo miliardo per rinnovare gli ospedali regionali.

LE PROSSIME TAPPE

Dopo il via libera al progetto oggi in esame, la Rizzani de Eccher comincerà a giugno le opere relative al nuovo Burlo, con lo spostamento dell'attuale area parcheggi e lo scavo per le fondamenta. L'impresa sta già collocando le baracche del cantiere. Contemporaneamente, se arriverà il via libera, i costruttori progetteranno il nuovo edificio centrale.

A questo ritmo, il Burlo Garofolo potrebbe essere pronto a inizio 2025, mentre per l'ospedale di Cattinara si potrebbe arrivare al 2028, con i 6 anni di lavori previsti e i tre persi per la rescissione del contratto con Clea. —

LA VARIANTE

Palazzina da 15 mila mq nel piazzale

In base all'ultima variante al progetto presentata da Rizzani de Eccher, la nuova palazzina da sette piani in cui trasferire nell'immediato i reparti Covid sorgerà nel piazzale tra torri e ambulatori. Si parla di un edificio da 15 mila metri quadrati da riconvertire poi una volta superata la pandemia.

LO SCENARIO

Le previsioni



Lo scorso autunno Asugi, Regione e impresa costruttrice erano ottimiste sull'evolversi della pandemia, che non permetterà invece di mettere mano con sufficiente velocità a una struttura che dopo l'estate deve anche farsi trovare pronta nel caso di un aumento dei contagi. L'impresa Rizzani de Eccher, presieduta da Marco de Eccher (foto), comincerà allora dal nuovo Burlo, edificato ex novo alle spalle delle torri, mentre gli interventi su Cattinara avranno il freno a mano tirato.

L'IRCCS

Obiettivo 2025



Dopo il via libera al progetto oggi in esame, la Rizzani de Eccher comincerà subito le opere relative al nuovo ospedale infantile Burlo, con lo spostamento dell'attuale area parcheggi e lo scavo per le fondamenta. Contemporaneamente, se incasseranno il via libera, i costruttori progetteranno il nuovo edificio centrale. A questo ritmo, il nuovo Burlo potrebbe essere concluso all'inizio del 2025.

UN PREFABBRICATO

Il pronto soccorso



Se le due torri di Cattinara contano 15 piani ciascuna, la nuova struttura ne avrebbe 7 fuori terra e uno interrato per il collegamento col resto dell'ospedale. Il progetto in valutazione prevede al centro del cortile un prefabbricato da smantellare a fine cantiere, con la funzione di ospitare il pronto soccorso durante i lavori. La nuova ipotesi amplia questo volume e lo rende definitivo. La struttura sarebbe prefabbricata per velocizzare la messa in funzione.

LE RISORSE

Ipotesi Recovery



I costi aggiuntivi del piano dipenderanno dalle scelte finali e dalla progettazione del nuovo edificio, il cui iter autorizzativo non si concluderà prima di fine anno. Difficile che la Regione possa rispondere con risorse proprie, dopo aver già coperto un appalto da 140 milioni: in aiuto potrebbero arrivare i fondi del Recovery Plan per il potenziamento della sanità. La proposta della giunta a Palazzo Chigi (foto) contiene richieste per circa mezzo miliardo per rinnovare gli ospedali regionali.

LE PROPOSTE

Il nodo e i ritardi



Il nodo sul nuovo Cattinara è economico, perché la proposta di modifica progettuale vale alcune decine di milioni, che dovranno essere garantite dalla Regione cui spetta decidere se accettare il nuovo programma. I costruttori sono convinti però che la variante permetta di dare certezze sullo svuotamento dei piani interessati via via dal restauro, garantendo che non ci siano ritardi rispetto ai sei anni richiesti dall'avvio del cantiere, dopo quelli accumulati causa il contenzioso fra Asugi e Clea

LE TEMPISTICHE

Il piano B



I tempi sembrano destinati a slittare ancora, ma l'Azienda sanitaria diretta da Antonio Poggiana (foto), la Regione e i costruttori stanno studiando un piano B, che permetta di operare anche col perdurare dell'emergenza. Se la variante fosse approvata, il progetto sarebbe rivoluzionato in modo consistente, arricchendosi di una nuova struttura di otto piani e 15 mila metri quadri, situata nel cortile fra torri e ambulatori. Durante i lavori l'edificio ospiterebbe reparti Covid.



RICCARDO RICCARDI
ASSESSORE ALLA SALUTE
E VICEPRESIDENTE DELLA REGIONE



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013