

Rassegna del 08/05/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

08/05/2019	Sole 24 Ore	6	Intervista a Danilo Toninelli - «Appalti, fondo a tutela delle Pmi in caso di crisi» - «Commissari dopo il Dl, un fondo a difesa di Pmi»	Santilli Giorgio	1
08/05/2019	Sole 24 Ore	6	Ma la Lega frena il contributo di 0,50%: «È una nuova tassa»	G.Sa.	3

SCENARIO

08/05/2019	Arena	10	Nuovo Piano casa, bonus sugli edifici abbandonati	Trevisani Manuela	4
08/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Palancolato la «guerra» delle lettere del ministero	a.zo.	6
08/05/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	11	«Pedemontana aperta nel 2020» Ma la galleria di Malo resta ferma	Alba Andrea	7
01/05/2019	Economy	24	Il "non fare" costerà all'Italia 530 miliardi in 16 anni	Marinetti Marina	8
08/05/2019	Gazzettino Padova	7	A rischio 13 ponti scattano i divieti - Crepe e infiltrazioni, divieti su 13 ponti	Rodighiero Alberto	10
08/05/2019	Gazzettino Venezia	2	Aree bloccate, imprese in fuga - Braccio di ferro tra Porto e Comune Investitori in fuga da Marghera	Trevisan Elisio	12
08/05/2019	Giornale di Vicenza	30	«Rifiuti in Spv, 15 giorni per smaltirli»	Zordan Giorgio	14
08/05/2019	Italia Oggi	2	L'analisi - Legge sblocca-cantieri nasce col baco dentro	Longoni Marino	16
08/05/2019	Italia Oggi	37	Sblocca cantieri, limiti ai commissari	Mascolini Andrea	17
08/05/2019	Nuova Venezia	17	Mose, mille pezzi da sostituire - Mose, le valvole non tengono l'acqua mille pezzi da controllare e sostituire	Vitucci Alberto	18
08/05/2019	Nuova Venezia	17	Torna il Magistrato alle Acque proposta di Linetti al ministro	A.V.	20
08/05/2019	Nuova Venezia	23	L'ultimo appello «Un parco al posto delle tre torri dell'ex Umberto I»	Chiarin Mitia	21
08/05/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12	Pedemontana, stop ai rifiuti Superato il test pedaggi Ue	Salmaso Albino	23
08/05/2019	Sole 24 Ore	3	Boccia: numeri prevedibili. Puntare su crescita, occupazione e lavoro	Viola Vera	25



INTERVISTA A TONINELLI

«Appalti, fondo a tutela delle Pmi in caso di crisi»

Giorgio Santilli — a pag. 6

«Commissari dopo il Dl, un fondo a difesa di Pmi»

«La riforma completa del codice degli appalti è un obiettivo di legislatura ma il decreto legge già semplifica le norme»

«L'Anac resta un presidio fondamentale del sistema e sarà importante nella stesura del regolamento unico»

INTERVISTA

DANILO TONINELLI

«Presenterò i decreti di nomina al premier subito dopo la conversione»

«Sosterremo la filiera in caso di crisi, fondo finanziato da chi vince l'appalto»

Giorgio Santilli

Ministro Toninelli, il decreto sblocca cantieri è stato largamente criticato da imprese e sindacati perché non sblocca effettivamente. La riforma del codice appalti richiederà mesi, i commissari non si vedono. State lavorando a un piano per accelerare?

Noto invece con piacere che l'Ance ieri ha riconosciuto come il settore delle costruzioni sia al centro delle attenzioni del Governo. Il decreto viaggerà spedito in Parlamento e ci faremo trovare pronti sui commissari. Come voi stessi avete osservato è importante consolidare la norma primaria, prima di fare le nomine. Anche il tavolo per il Regolamento unico si sta attivando, mentre la delega, naturalmente, ha obiettivi e un respiro che sono di legislatura. A questo tavolo saranno invitate anche le imprese.

Quali tempi per i commissari?

Stiamo già lavorando e posso dire che pochi giorni dopo la conversione in legge io sarò in grado di presentare al Presidente del Consiglio i molti decreti per la nomina di commissari.

Esiste un piano delle opere da sbloccare cui state lavorando con il premier Conte?

Certo. Non a caso sono state create strutture come Investitalia e Strategitalia. I bracci operativi del mio ministero, Anas ed Rfi in testa, hanno messo a punto una lista di interventi che conoscerete a breve. Le do due numeri: la sola manutenzione programmata Anas dovrebbe accelerare di 2 miliardi nel biennio 19-20. Anche da Rfi attendiamo una accelerazione degli investimenti di oltre 1 miliardo nel prossimo biennio.

Quali priorità per Fs e Anas?

Sulle opere da accelerare potrei citare, per le ferrovie, il raddoppio della Codogno-Cremona-Mantova, la Gallarate-Rho, il nodo di Genova o il potenziamento della Fortezza-Verona. Ma ne abbiamo molte anche al Centro e al Sud, come la Ferrandina-Matera o la Palermo-Trapani. Per Anas, posso citare la Maglie-Leuca, la Alghero-Sassari, la Galleria della Guinza sulla Fano-Grosseto, la Tremezzina.

Quanti commissari nominerete e con quali poteri? Modello Genova, modello Napoli-Bari?

Sul numero vedremo più avanti, comunque in numero limitato, altrimenti sarebbero difficili da coordinare. Il modello del Tav Napoli-Bari merita attenzione per i risultati che ha prodotto. Sicuramente saranno figure con ampi poteri sostitutivi rispetto ai regimi autorizzatori e alle procedure d'appalto.

L'ipotesi di un solo commissario per Fs e uno per Anas è ancora in piedi?

Ripeto che l'obiettivo è ridurre il numero ma dovremo cercare accorpamenti funzionali. Faccio due esempi. Vogliamo nominare un solo commissario per il nodo ferroviario di Genova e per il ter-

zo valico, con l'obiettivo di far partire i binari del terzo valico dal Porto di Genova e fare concorrenza a Rotterdam. Altro esempio: abbiamo 39 opere Anas finanziate con il Fondo sviluppo coesione che devono accelerare per non perdere i fondi. Lì avremo un solo commissario che poi nominerà vari subcommissari. Questi commissari si avvarranno delle strutture delle nostre società pubbliche.

Il decreto al Senato è blindato o propongono emendamenti? Quali?

Come Mit abbiamo un pacchetto snello di modifiche, molto apprezzate dalle imprese, che prevedono tra l'altro la possibilità di un controllo preventivo degli atti da parte della Corte dei conti, in modo da concedere uno scudo agli amministratori sul fronte della responsabilità erariale.

È vero che propone un fondo per le crisi di settore finanziato con un contributo di 0,50% sui singoli appalti?

È un Fondo salva-cantieri che può sostenere la filiera dei fornitori in caso di crisi del general contractor. Uno strumento a tutela di quelle tante piccole e medie imprese che poi, concretamente, possono portare a compimento i lavori. L'esigenza ci è nata dalle visite alle opere del Quadrilatero Umbria-Marche e della ss640 Caltanissetta-Agrigento.

Come lo finanzierete?

Un piccolo contributo, lo stiamo defi-



nendo, in capo alla società aggiudicataria dell'appalto. Per evitare importi eccessivi pensiamo a un tetto di impegno finanziario. Potremmo anche fissare una soglia sopra la quale applicare questa norma per non gravare sui piccoli appalti.

Avete avviato una riforma del codice che richiederà mesi e forse anni per essere completata. Non temete di lasciare il settore nell'incertezza?

Il decreto agisce subito su alcuni nodi sui quali c'era ampio consenso. La riforma complessiva non può che essere obiettivo di legislatura. Vedrà che le semplificazioni aiuteranno tutti gli operatori della filiera.

Le inchieste per corruzione negli appalti imperversano. Perché avete deciso di ridimensionare il ruolo dell'Anac? Non rischiate di essere scoperti su un versante delicato?

L'Anac rimane un presidio fondamentale del sistema e sarà importante anche nella riscrittura del Regolamento unico. Le ricordo che abbiamo anche una legge "spazzacorrotti" che prima non c'era, che già sta dando i suoi frutti e che ci consente di allargare un po' le maglie sul fronte delle procedure.

Che succede alla Brescia-Padova? È finita l'analisi costi-benefici?

A breve pubblicheremo l'analisi costi-benefici e quella giuridica sull'opera, grazie alle quali apporteremo delle migliorie a un progetto ereditato dal passato, concepito male e che può essere adesso reso più efficiente e sostenibile. Per il resto, ho già da tempo detto che l'opera va avanti.

Lo sblocco della Gronda di Genova rientra nella trattativa con Atlantia su Alitalia? Perché tarda tanto il suo via libera al progetto esecutivo?

Come ho avuto modo di dire e ha ribadito anche il ministro Di Maio, nessuna confusione o sovrapposizione tra i dossier. Non siamo al mercato delle vacche. Naturalmente il progetto della Gronda è indissolubilmente connesso alla procedura amministrativa che riguarda la concessione di Aspi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Infrastrutture verso il via libera

Una prima mappa delle opere che il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, proporrà al premier Giuseppe Conte di commissariare



Ministero delle Infrastrutture. Danilo Toninelli

GLI EMENDAMENTI AL SENATO

Ma la Lega frena il contributo di 0,50%: «È una nuova tassa»

Scontro nel governo sulla modalità di finanziamento del fondo a tutela delle Pmi

ROMA

Aria tesissima fra Lega e M5S anche sulle modifiche al decreto legge sbloccacantieri per cui è slitato da ieri sera a oggi il termine per la presentazione degli emendamenti.

A far scoccare la scintilla è stata proprio la norma proposta dal ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, di un fondo per tutelare la filiera delle Pmi in caso di crisi aziendale dell'appaltatore (si veda l'intervista sopra). Sullo strumento a difesa delle piccole e medie imprese sarebbero tutti d'accordo. Quello che invece alla Lega non piace proprio è la modalità di finanziamento del Fondo che Toninelli che ricade sulle imprese stesse. Il ministro ha proposto infatti un contributo dello 0,50% pagato da chi vince la gara di appalto e si aggiudica il contratto. Ora Toninelli fa capire che sull'entità del contributo si può discutere ma non retrocede sulla modalità.

La Lega è scatenata sul punto. «È una nuova tassa occulta e noi siamo contrari a qualunque forma di nuove tasse, soprattutto quelle imposte a imprese sane per sovvenzionare situazioni di crisi», dicono gli esponenti del Carroccio che su questo aspetto si sono messi di traverso. La discussione, molto animata, c'è stata lunedì sera, nel corso della riunione di maggioranza per valutare proprio gli emendamenti al decreto.

Non solo il viceministro leghista alle Infrastrutture, Edoardo Rixi, ma anche il viceministro all'Economia, Massimo Garavaglia, si sono opposti alla norma.

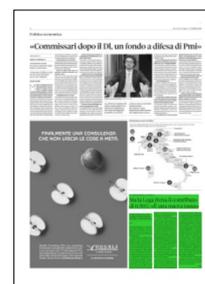
A ieri sera la controversia non era stata ancora risolta. Da qui il rinvio della scadenza per presentare le proposte di modifica del decreto a stamattina.

Posizioni tutt'altro che concordi fra Lega e Cinquestelle anche sull'altro emendamento di cui si è a lungo discusso lunedì, quello che avrebbe dovuto rivedere le soglie per gli affidamenti diretti e le procedure negoziate. La norma del decreto legge rivede le soglie che erano state definite con la legge di bilancio a fine anno, abbassando da un milione a 200mila euro il limite per gli affidamenti diretti dopo aver consultato tre imprese. La Lega chiede di riportare il termine a un milione per semplificare e velocizzare i piccoli affidamenti. A chiedere semplificazione ci sono anche le stazioni appaltanti: in questa direzione vanno le proposte dei Provveditori alle opere pubbliche. Anche l'Ance, l'associazione nazionale dei comuni, chiede di semplificare le procedure fino a un milione prevedendo, al posto dell'obbligo di gara, l'affidamento con procedura negoziata. Almeno - dicono i comuni - questa procedura andrebbe ripristinata per i lavori urgenti come quelli dell'edilizia scolastica.

Su questo fronte, per altro, sia le imprese di Ance e Confindustria sia la Corte dei conti hanno chiesto che sia tutelata la trasparenza e la concorrenza.

— G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IMMOBILIARE. Ieri focus del Collegio veronese dei geometri sulla legge regionale Veneto 2050

Nuovo Piano casa, bonus sugli edifici abbandonati

Nel comune scaligero 3,5 milioni di metri cubi da riqualificare
 Segala: «Avviata la mappatura»
 Furlani: «Si punta a sostenibilità»

Manuela Trevisani

Dalla legge regionale «Veneto 2050» nuove opportunità per rilanciare Verona sotto un profilo di riqualificazione urbana, con un'attenzione particolare agli edifici e alle aree dismesse, che ammontano a 3,5 milioni di metri quadri solo all'interno del comune di Verona. È quanto emerso ieri nel corso del convegno di formazione «Dal Piano Casa a Veneto 2050», organizzato dal Collegio Geometri della provincia scaligera, a cui hanno partecipato oltre 400 professionisti.

«La nuova legge cambia completamente la filosofia del vecchio Piano Casa, normativa che è stata fondamentale per sostenere il settore edile in questi ultimi dieci, difficili, anni», spiega Fiorenzo Furlani, presidente del Collegio Geometri di Verona. «Attraverso "Veneto 2050", che è norma strutturale e non straordinaria, si premia la riqualificazione edilizia ambientale e urbanistica che sfrutta la sostenibilità ecologica, energetica e tecnologica degli edifici su cui si interviene e si punta al consumo zero di territorio».

Ilaria Segala, assessore alle Politiche urbanistiche di Verona, ha spiegato che nel comune di Verona le aree degli edifici dismessi ammontano a 3,5 milioni di metri quadri, tra vecchi capannoni industriali, scuole non più in uso, caserme e molto altro. «Invece di abbattere un edificio abbandonato e ricostruirlo nello stesso posto, è possibile ora convertire quel volume in crediti edilizi da spostare

in altre parti della città ritenute più idonee», spiega l'assessore. «Il nostro Comune ha già avviato questo processo, attraverso un'indagine che mira a individuare gli ambiti di intervento e quindi a fare incontrare la domanda e l'offerta, ovvero chi ha la disponibilità di edifici o di aree dismesse da riqualificare e chi ha la possibilità di proporre degli investimenti e delle trasformazioni di questi immobili».

Ma quali saranno gli effetti della nuova legge anche sui cittadini? «Chi vuole intervenire sulla propria abitazione può ottenere fino al 60% di superficie in più, ma nell'ottica di migliorare la qualità dell'edificio, il territorio o acquistando crediti edilizi», spiega Massimo Cavazzana, presidente della Consulta Ambiente e Territorio di Anzi Veneto.

«Con la nuova legge i Comuni tornano protagonisti della gestione del proprio territorio perché se ci sono interventi che prevedono superficie superiori a 2mila metri cubi, saranno discussi in consiglio comunale».

Nello specifico, l'articolo 6 della legge prevede un ampliamento fino ad un massimo di nuova superficie edilizia del 60%, sfruttando un aumento del 25% grazie a interventi che migliorano la qualità dell'immobile (potenziamento delle prestazioni energetiche, sicurezza sismica, copertura verde, isolamento acustico o pareti ventilate) e un ulteriore 20% acquisendo crediti edilizi. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Cantiere edile a Verona

Canale dei petroli

Il progetto e la Via

Palancolato
la «guerra»
delle lettere
del ministero

Non c'è solo la lettera del 18 febbraio scorso in cui Giuseppe Lo Presti, che guida la direzione per le valutazioni e le autorizzazioni del ministero dell'Ambiente, chiedeva a Provveditorato alle opere pubbliche e Autorità di sistema portuale di Venezia di sottoporre a Via il progetto di marginamento del canale dei Petroli per 1,3 chilometri davanti alla cassa di colmata B. Lo Presti ha infatti dovuto ribadirlo lo scorso 25 marzo: «Si resta in attesa della presentazione della apposita istanza», scriveva infatti il direttore generale, spiegando che il progetto è tra quelli per cui è prevista la valutazione d'impatto ambientale nazionale, in quanto riguarda delle vie di navigazione di primo piano. Il ministero scriveva che ora spetta al Provveditorato valutare se procedere con una istanza di Via vera e propria oppure con la richiesta (preliminare) di verifica di assoggettabilità.

Il ministero si è rivolto al Provveditorato, ma sulla titolarità del progetto, che prevede un palancolato provvisorio di legno per evitare che la sponda continui a franare e interrare il canale (la Capitaneria di Porto ne ha dovuto ridurre il pescaggio), il dibattito è ancora aperto. Il Porto infatti sostiene di essere solo l'esecutore materiale del progetto, preso in carico sulla base di un accordo del 2011, in quanto ne era interessato e

aveva più soldi dell'allora Magistrato alle Acque: ma il committente resta l'altro ente. Tanto che lo stesso Lo Presti, in un'altra lettera del 27 febbraio, prendeva atto che il Porto aveva sostenuto che «la progettazione dell'intervento compete al Provveditorato». E infatti è stato il provveditore Roberto Linetti a trasmettere il 14 marzo il progetto, ma senza istanza di Via, non ottemperando alla precedente richiesta. Lo stesso Linetti avrebbe però fatto capire che spetta al Porto ora decidere se avviare la procedura o meno. E' stata interessata dell'argomento anche l'avvocatura dello Stato. Sul progetto pende anche un ricorso al Tar, mentre il ministero dell'Ambiente già aveva avuto da ridire per il fatto che venne approvato a dicembre dalla commissione di Salvaguardia nonostante una esplicita richiesta di aspettare ulteriori verifiche.

Teri la commissione Ambiente della Camera ha discusso il regolamento sulle emissioni generate dal trasporto marittimo, che stabilisce delle sanzioni uguali per tutte le navi, dalle 5 mila tonnellate in su. Il deputato Nicola Pellicani (Pd) aveva provato a far passare un criterio progressivo sulla base del tonnellaggio, per multare più pesantemente le grandi navi: «Ma Lega e M5s me l'hanno bocciata». (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Pedemontana aperta nel 2020» Ma la galleria di Malo resta ferma

La direttrice Pellegrini: «A breve i primi tratti». Via in 15 giorni gli inerti rinvenuti

Il tunnel bloccato

Dopo la morte di un operaio, tre anni fa, la magistratura ha sequestrato lo scavo

TRISSINO Superstrada Pedemontana terminata «entro fine 2020. L'unica incognita è la galleria di Malo». Lo promette Elisabetta Pellegrini, direttrice della struttura di progetto regionale che ieri era a Trissino per l'avvio delle operazioni di smaltimento dei 270 metri cubi di detriti edili, contenenti anche amianto, rinvenuti nel sedime della futura strada. «Per l'inaugurazione del primo tratto della Spv, dall'A31 a Breganze, posso solo dire che sarà a breve: è tutto pronto - dichiara il tecnico -. Il secondo tratto che verrà ultimato sarà quello tra l'A31 e Malo». Il punto più critico per l'opera rimangono i sei chilometri di doppia galleria fra Malo e Castelgomberto: qui si ritiene probabile che si sfiorino i tempi previsti.

«I rifiuti sono stati rinvenuti facendo gli scavi del tracciato, a maggio 2015. Contengono calcestruzzo, ferro, legno, e frammenti di copertura di eternit» spiega Pellegrini. Quelle centinaia di sacchi bianchi accatastati lungo il tracciato, fra ruspe e cumuli di ghiaia, nei giorni scorsi hanno destato forte preoccupazione nei residenti e nel comitato Covepa. «L'amianto è in piccolissime parti, circa un grammo ogni dieci chili, quindi a spese del concessionario Sis si è deciso di smaltire tutto come rifiuto speciale. L'incarico è andato alla ditta Vallortigara, i sacchi verranno portati via entro 15 giorni». Pellegrini ieri, visitando il sito, ha fatto il punto sui lavori. Mentre c'è attesa ma non ancora una data precisa per

l'apertura del primo stralcio, a Breganze, il cantiere «va avanti in tutto il percorso: attualmente ci sono 1.200 maestranze attive, più i subappaltatori, oltre a 1.080 mezzi d'opera nel sito». Nell'accesso di Malo della futura galleria i lavori sono ancora fermi, «stiamo attendendo il via libera alla messa in sicurezza da parte della procura - riprende Pellegrini -, invece per quanto riguarda il resto della galleria si sta scavando in entrambe le direzioni in un accesso intermedio grazie al tunnel di emergenza di 600 metri che sbocca in Vallugana. E nel tratto di Castelgomberto i lavori nella galleria sud hanno superato i 500 metri di lunghezza, arrivando 180 metri dopo il torrente Poscola».

Il cantiere nella parte di Malo è fermo dopo la morte in un crollo interno, ad aprile 2016, dell'operaio messinese Sebastiano La Ganga. Il cantiere nella canna nord del lato di Castelgomberto è invece stato dissequestrato dopo la messa in sicurezza (anche lì era crollata la volta interna) e ora Sis attende il via della magistratura per riprendere i lavori. «Dopo la prima apertura ritengo verrà ultimato, già entro l'anno, il tratto che dall'A31 va a Malo. Di seguito sarà aperto» conclude Pellegrini.

Le spiegazioni della struttura commissariale non accontentano la sinistra radicale: «Parliamo di 270 metri cubi di plastica, nylon, cemento ed amianto, interrati illegalmente nel cantiere. Questo sono le grandi opere volute da Lega e Pd: economia tossica, fondata su consumo di suolo, scavi, cave e stoccaggio di rifiuti tossici» dichiara Elena Mazzoni del gruppo La Sinistra.

Andrea Alba

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tracce di amianto I sacchi con i 270 metri cubi di rifiuti edili sepolti da sconosciuti (Parisotto)



Sul posto Elisabetta Pellegrini, direttrice di progetto



Il "non fare" costerà all'Italia 530 miliardi in 16 anni

Il prezzo da pagare per la mancata realizzazione di infrastrutture strategiche per la crescita e lo sviluppo economico del Paese settore per settore, secondo l'Osservatorio di Agici Finanza d'Impresa

di Marina Marinetti

Va bene che solo chi non fa non sbaglia, però il "non fare" non è indolore, ha un costo: in termini di crescita (mancata), di competitività (ferma al palo), di produttività (che cala). E non stiamo parlando di "costo" come concetto generico, ma di una cifra ben precisa: 530 miliardi di euro nel periodo 2018-2035. A calcolare gli effetti economici, sociali e ambientali della mancata

o ritardata realizzazione di impianti e infrastrutture strategiche per l'Italia, è Agici Finanza d'Impresa,

società di ricerca e consulenza specializzata nel settore delle utilities, delle rinnovabili, delle infrastrutture e dell'efficienza energetica, che ogni anno aggiorna il suo osservatorio "I Costi del Non Fare", appunto. Il metodo è quello dell'analisi costi/benefici: la mancata

realizzazione di un'infrastruttura provoca costi pari alla mancata utilità. «È l'approccio fondamentale nel settore infrastrutturale, banalmente perché si contrappone al tradizionale approccio che stabilisce che un'opera va fatta se c'è copertura finanziaria», spiega a Economy Stefano Clerici, direttore di Agici Finanza d'Impresa: «Bisogna invece individuare le priorità infrastrutturali nei vari settori. Ci

sono grandi fabbisogni che devono essere colmati: evitare di farlo costerà all'Italia, in termini economici,

ambientali e sociali, 81,7 miliardi nel settore energetico, 36,4 miliardi nei settori ambientali, 117,6 miliardi nei settori della mobilità, 293 miliardi nel settore delle telecomunicazioni». Prendiamo il settore energia, per esempio: «Se vogliamo raggiungere gli obiettivi di in-

IL COSTO DEL "NON FARE" PIÙ ELEVATO RIGUARDA LA BANDA ULTRA LARGA CHE NECESSITA DI INVESTIMENTI PER 293 MILIARDI DI EURO DA QUI AL 2035



STEFANO CLERICI

dependenza energetica, di riduzione di costi ed emissioni occorre investire in energie rinnovabili e in reti di trasmissione che permettano una migliore magliatura del sistema elettrico e rompano i vincoli zionali che fanno sì che le tariffe siano così variabili». Il phase-out del carbone al 2025, comporta l'incremento delle fonti energetici rinnovabili del 55% da qui al 2035, per arrivare a 780 MW di idroelettrico, 85 MW di geotermico, 45.000 MW di fotovoltaico e 12.200 MW di eolico. Il mancato raggiungimento delle Policy nel settore energia e quindi la mancata copertura dei fabbisogni infrastrutturali considerati, 58 GW di Fer, 1.200 km di linee aeree in altissima tensione e 206 stazioni di trasformazione, potrebbe generare Costi del non fare per circa 81,7 miliardi di euro.

«Il Costo del non fare più elevato riguarda però le telecomunicazioni», sottolinea Clerici: «non parliamo di migliorare il sistema nazionale, ma di avviare nuovi mercati e nuovi paradigmi produzione grazie allo sviluppo banda ultralarga (Bul) che ultimamente è ripartito grazie soprattutto agli operatori privati come Enel e Telecom. Dotare il Paese di linee internet veloci, almeno 30 Mbps, significa garantire lo sviluppo della rete 5G, abilitare nuovi servizi ai cittadini con l'Internet of Things e ridurre il digital divide presente tra le regioni italiane». La strategia al 2020 vede sedi ed edifici pubblici connessi con velocità

I FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI NEL PERIODO 2018-2035

SETTORE	CLASSE INFRASTRUTTURALE	FABBISOGNI
Energia	Impianti di produzione elettrica	58.000 MW
	Reti di Trasmissione	1.200 km di reti 206 stazioni
Rifiuti	Termovalorizzatori	8 impianti per 1.830 kton
Viabilità	Autostrade e Tangenziali	1.041 km
Ferrovie	Ferrovie AV/AC	634 km
	Ferrovie Convenzionali	508 km
Idrico	Acquedotti	106.000 km da sostituire
	Depuratori	13.000.000 A.E.
TLC	Rete e Banda Ultralarga	100% popolazione

maggiore o uguale a 100 Mbps, in particolare per scuole e ospedali, copertura del 100% della popolazione a 30 Mbps (almeno), Bul nelle aree industriali. L'Osservatorio segnala «la discrepanza tra le ambizioni del piano Industria 4.0, che vuole promuovere l'innovazione con incentivi rivolti all'acquisto di macchine intelligenti e connesse, e l'effettiva possibilità di connetterle. Infatti, la copertura Bul delle zone industriali è minima». Così, anche alla luce dei recenti progressi nella cablatura in fibra ottica del Paese, il Costo del non fare per le Tlc è di 293 miliardi di euro: 13.381 euro per ogni famiglia italiana.

C'è però un altro tema infrastrutturale rilevante: quello dei trasporti: «Abbiamo due grandi operatori in Italia, Anas e Rfi, che stanno investendo moltissimo nell'IoT, migliorando la fruibilità e la sicurezza delle reti viarie e ferroviarie», spiega Clerici. I fabbisogni nazionali individuati nel Def riguardano la manutenzione straordinaria programmata, il completamento dei progetti in corso di itinerari stradali omogenei, il decongestionamento delle aree urbane e metropolitane, il completamento maglie autostradali, la digitalizzazione, l'adeguamento e omogeneizzazione delle prestazioni per itinerari a bassa accessibilità auto-stradale. Non raggiungere gli obiettivi di policy al 2035 nel settore delle autostrade e, dunque, l'eventuale mancata realizzazione di oltre 1.000 km di autostrade necessarie per lo sviluppo del Paese, potrebbe comportare Costi del non fare per circa 34 miliardi di euro nei prossimi 18 anni. «Che, contando la riduzione della domanda di mobilità sulle autostrade, che stimiamo in 11 miliardi di veicoli-km all'anno, dovuta allo sviluppo della rete Bul che ridurrà la necessità di spostamento delle persone grazie all'abilitazione dei servizi digitali, si riduce di circa 7 miliardi di euro, con un risultato finale di 26,7 miliardi», aggiunge il direttore di Agici. Il mancato completamento delle linee ferroviarie ad alta velocità, invece, di oltre 630 km e non potenziare oltre 500 km di linee convenzionali costerebbe all'Italia ben 96 miliardi di euro da qui al 2035. Anche qui, lo sviluppo delle reti Bul determinerebbe una

I SOLDI CI SONO, MA NON SI POSSONO SPENDERE: COSÌ SI BLOCCANO I CANTIERI E SI AZZOPPA L'EDILIZIA

Centinaia di cantieri fermi in tutto il Paese, e 140 miliardi di euro pronti per farli ripartire che non si riescono a spendere perché in attesa di autorizzazioni del Cipe, della Corte dei Conti, di una miriade di altri enti che si muovono in una giungla legislativa. La stasi dell'edilizia è una plastica raffigurazione dei danni reali e concreti fatti dalla burocrazia. La realizzazione di un'opera medio-grande richiede in media 15 anni e 8 mesi, più della metà dei quali sono tempi morti. Gabriele Buia, presidente di Ance, Associazione nazionale costruttori edili, ha definito su Economy il settore «stremato ed esasperato: nelle ultime tre leggi di bilancio

gli stanziamenti per le costruzioni sono aumentati del 70% sull'anno precedente. Il problema è che questi fondi non diventano opere, perché si è sedimentata negli anni una normazione continua, che condensandosi ha rallentato tutti i processi approvativi: prima la parte politico-decisionale con i pareri degli enti coinvolti, poi quella progettuale e in seguito quella del bando. In mezzo ci sono l'autorizzazione del Cipe e quella della Corte dei Conti. Questo arco temporale dura anni». Solo le opere segnalate da Ance con l'iniziativa Sbloccacantieri valgono oltre 21 miliardi di euro, con 330mila posti di lavoro persi e 75 miliardi di euro di mancate ricadute

sull'economia. Buia ha chiesto al Governo, impegnato nella definizione del decreto detto appunto Sbloccacantieri, di dimostrare la determinazione necessaria per sbloccare l'impasse: «È il momento di essere coraggiosi e mettere in campo misure concrete che possano garantire un futuro al settore e consentire finalmente l'avvio di nuova stagione di rigenerazione e sviluppo per città e territori» ha affermato il presidente di Ance. «L'obiettivo principale deve essere semplificare la selva burocratica che blocca gli interventi pubblici e privati e rafforzare l'utilizzo degli incentivi fiscali per rottamare edifici vecchi e insicuri e intervenire sulle aree degradate».

riduzione del Costo del non fare di quasi 4 miliardi di euro.

Infine, l'ambiente. Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti, la ridotta crescita del volume di rifiuti urbani e il minimo incremento della quota di raccolta differenziata, accompagnata da una quasi assente implementazione del decreto Sblocca Italia del 2014 per la costruzione di impianti di termovalorizzazione, hanno fatto lievitare il Costo del non fare complessivo del settore rifiuti per il 2018-2035 a circa 2,9 miliardi di euro, dei quali più di 1,8 per la mancata realizzazione degli impianti nelle aree emergenza rifiuti. È il settore idrico l'unico a fare passi avanti «grazie soprattutto al lavoro svolto negli anni dall'Arera e all'introduzione del nuovo sistema regolatorio»,

sottolineano gli autori dell'Osservatorio. «Tali cambiamenti sono riscontrabili nella crescita degli investimenti rispetto agli anni passati: gli investimenti programmati per il quadriennio 2016-2019, infatti, sono pari a 7,8 miliardi di euro da finanziare con tariffa idrica, cui si aggiungono 2,2 miliardi di euro derivanti da fondi pubblici, con una cifra annuale di circa 2,5 miliardi. Un aumento consistente degli investimenti annui, dunque, che nel periodo 2012-2015 oscillavano tra 1 miliardo e 1,5 miliardi». Ma attenzione: non sostituire reti di acquedotto e non dotare l'intera popolazione di impianti di depurazione efficienti comporterebbe costi da qui al 2035 pari a circa 34 miliardi di euro: 23,6 miliardi per gli acquedotti e 10,4 miliardi per i depuratori.

A rischio 13 ponti scattano i divieti

► Stop ai camion più pesanti, Micalizzi: «Non vogliamo correre alcun pericolo»

Ponti a rischio: il Comune di Padova blocca il passaggio ai camion con peso superiore alle 44 tonnellate. Il settore Lavori pubblici di Palazzo Moroni aveva fatto partire dall'estate scorsa una serie di verifiche su tredici strutture, tra ponti e cavalcavia. Ora il divieto ai grossi camion. In modo particolare l'attenzione è concentrata su due cavalcavia, quello del Borgomagno e quello che di via Vigonovese, quest'ultimo verrà completamente ricostruito. L'assessore Micalizzi: «Non vogliamo correre alcun pericolo».

Rodighiero a pagina VII

Crepe e infiltrazioni, divieti su 13 ponti

► Dal cavalcavia Borgomagno a via Vigonovese sono scattate le limitazioni al passaggio dei camion superiori a 44 tonnellate ► In via preventiva sono state interessate dal provvedimento anche le strutture che non evidenziano particolari problemi

L'ASSESSORE MICALIZZI: «INSTALLEREMO UNA SEGNALETICA CHIARA CHE NON POTRÀ ESSERE FRAINTESA DAI CONDUCENTI»

L'INTERVENTO

PADOVA Il Comune mette in sicurezza i ponti padovani e fa scattare lo stop definitivo ai camion con peso superiore alle 44 tonnellate.

Da quando, lo scorso agosto, a Genova è crollato il ponte Morandi, anche nella città del Santo si è alzata la guardia. Subito dopo la tragedia, infatti, il settore Lavori pubblici ha fatto partire una serie di verifiche che hanno riguardato ponti e cavalcavia. In modo particolare le attenzioni dell'assessore ai Lavori pubblici Andrea Micalizzi si sono concentrate su due cavalcavia: quello del Borgomagno e quello che da su via Vigonovese. Il secondo, per esempio, verrà completamente rifatto.

PESI

Palazzo Moroni però non vuole correre rischi anche con i ponti che, ad oggi, non risultano particolarmente ammalorati. In virtù di questo questo, il settore Mobilità ha emesso un'ordinanza con cui si vieta il passaggio su 13 strutture tra ponti e cavalcavia, ai camion di massa superiore alle 44 tonnellate. Interessati al divieto i ponti sulla tangenziale, in viale dell'Industria, in viale Navigazione interna, sul canale Piovego, su corso Spagna, su corso Stati Uniti, sulla ferrovia della Zip, su viale Inghilterra, sul lungargine Donati, su canale Roncagette e su via Piave (in comune di Pionte San Nocolò). Il divieto è in vigore anche sui ponti Brentelle di Sopra e Brentelle di sotto e sul cavalcavia Camerini.

«Non c'è nulla di allarmante - spiega Micalizzi - Anche in passato abbiamo negato ai mezzi oltre le 44 tonnellate l'autorizzazione a passare su manufatti non sono modernissimi. Questa ordinanza, però, ci dà la possibilità di installare la cartellonistica di divieto di passaggio per questo tipo di mezzi. In questo modo non ci

potranno più essere fraintendimenti da parte di quegli autisti, che per i loro trasporti hanno ottenuto autorizzazioni da enti che non siano il Comune».

Sono intanto destinati a chiudersi solo a settembre i cantieri di rifacimento del cavalcavia di corso Argentina che, appunto, passa sopra via Vigonovese. Un intervento da 2.3 milioni di euro, reso necessario a causa delle condizioni preoccupanti del manufatto. Il progetto prevede il completo rifacimento del ponte e la prima fase dei lavori durerà 70 giorni, con il traffico destinato a subire delle ripercussioni solo parziali. Fino ad agosto operai e tecnici provvederanno alla realizzazione delle nuove "spalle" del ponte, con la predisposizione di



550 micro pali, il rinnovo dei sottoservizi, la realizzazione di un nuovo terrapieno e la costruzione di un nuovo marciapiedi da 2.5 metri.

DEMOLIZIONE

Le dolenti note arriveranno dopo il 1. agosto, quando sarà necessario abbattere il primo impalcato, ovvero il "soffitto" del ponte. La demolizione riguarderà la carreggiata della tangenziale che va verso sud, un'operazione che durerà dai 4 ai 5 giorni, e in questa occasione verrà chiusa la corsia della tangenziale interessata dagli abbattimenti e il traffico verrà spostato nell'altra corsia, mentre verrà chiusa Vigonovese.

In queste settimane Micalizzi è stato impegnato anche su altri fronti. Prima di Pasqua sono stati attivati i due semafori pedonali a servizio del "sigaro" davanti al centro Giotto e da una quindicina di giorni sono attivi gli impianti semaforici a servizio dei pedoni. Il primo semaforo va a mettere in sicurezza il nuovo attraversamento pedonale su via Venezia, davanti a Decathlon. Il secondo, invece, è stato predisposto a servizio dell'attraversamento che dà verso il rondò della Stanga.

Alberto Rodighiero



VERIFICHE Un'immagine eloquente di una crepa che era comparsa sul cavalcavia Borgomagno. Limitazioni per gli autoarticolati

Aree bloccate, imprese in fuga

► Il conflitto di competenze tra Comune e Porto frena lo sviluppo nei luoghi di espansione della città
► Il braccio di ferro su Marghera sta mettendo a rischio parecchi investimenti, anche dell'Edison, fino a Fusina

Centinaia di milioni di euro di investimenti e centinaia di nuovi posti di lavoro a rischio perché nella vasta fascia di terreni compresa tra le vie F.lli Bandiera ed Elettricità il Piano regolatore comunale prevede terziario, commerciale, ricettivo e servizi, e invece il Porto la vuole per la propria espansione. Sono il confine tra la città e il porto, che continua a sud fino al terminal traghetti di Fusina e a nord fino all'ex Marittima nel centro storico di Venezia. Centinaia di imprenditori e professionisti chiedono che si sblocchi la situazione e qualcuno pensa di gettare la spugna, non prima di aver fatto causa per danni.

Trevisan a pagina II

Economia, il futuro della città

Braccio di ferro tra Porto e Comune

Investitori in fuga da Marghera

Il contenzioso sulle competenze della grande zona tra le vie Fratelli Bandiera e dell'Elettricità frena le imprese

IL NODO URBANISTICA

MESTRE La disputa sulle centinaia di camion che vanno e vengono dal porto ogni giorno è solo la punta dell'iceberg. La montagna che sta sotto è enorme, costruita con le rocce di mesi e mesi di contenzioso tra Comune e Porto sulla destinazione delle decine di ettari che sono comprese tra via Fratelli Bandiera e via dell'Elettricità: da un lato il Comune le rivendica come area di espansione urbana di Marghera, e quindi di Mestre, dedicata ad attività terziarie, commerciali, ricettive e a servizi, dall'altro il

Porto sostiene che i piani regolatori portuali del 1908 e del 1965, e la stessa legge 84 del 1994 sulla riforma dei porti, affida la competenza all'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas) non solo sulle banchine ma pure sui terreni di sviluppo misto tra industriale, terziario e urbano della zona del Vega, sui 42 ettari dei Pili di proprietà di Luigi Brugnaro (che, una volta diventato sindaco, come noto ha affidati a un trust), i terreni accanto alla Marittima dove i privati vogliono costruire un parcheggio, un hotel e altri servizi, e infine gli ettari tra via Fratelli Bandiera e via

dell'Elettricità che, poi, sono una continuazione delle aree del Vega.

IL TEMA VIABILITA'

La disputa sulla viabilità nasce dalla volontà del Porto di velocizzare l'uscita delle centinaia di Tir carichi di merci e container dall'area delle banchine: invece di farli scendere verso sud lungo via dell'Elettricità, fino alla Romea e, da lì, alle autostrade, vuole costruire un "cappio" mettendo in sicurezza la parte nord di via dell'Elettricità, da via Ghega al raccordo con l'innesto A57, passando sotto al cavalcavia di

Mestre per andarsi a innestare sulla bretella ex Carbonifera e, da lì, al sistema Tangenziale-autostrade. A marzo il progetto è stato discusso anche in Conferenza dei servizi decisoria dove c'era anche il Comune con gli altri enti competenti, e pare che problemi non ne siano stati sollevati sul fatto che, per far risparmiare 5 minuti ai Tir, si riempie di traffico pesante un'area di sviluppo urbano dove, tra l'altro, è prevista anche la nuova piscina. A lamentarsi, per ora, sono solo gli operatori economici della zona.

Sulla questione più generale delle competenze sulla grande area, invece, Ca' Farsetti continua a ribattere che il decreto 232 del 2017 che ha modificato la legge sulla riforma dei porti (la 84 del 28 gennaio 1994, in particolare all'articolo 5, comma 2/6) fa salvo il principio in base al quale il Piano regolatore portuale non può contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.

SCONTO SULLE COMPETENZE

In mezzo a questo contenzioso ci sono centinaia di imprenditori e professionisti, proprietari di grandi e piccoli pezzi di terre-

no, che vedono a rischio centinaia di milioni di euro di investimenti, oltre a centinaia di nuovi posti di lavoro.

Solo nella parte più a Nord della fascia compresa tra le vie F.lli Bandiera e Elettricità (ai due lati di via delle Macchine) ci sono almeno 200 milioni di euro e 500 posti di lavoro bloccati, tra albergo e market multietnico che un fondo inglese vuole realizzare al posto dell'ex fabbrica Galileo e in un terreno a fianco, nuove attività commerciali e terziarie previste nelle aree logistiche di Zarnardo, in quelle ex industriali della famiglia Mevorach, nello spazio più piccolo dei Sottana. Ma anche un po' più a sud ci sono altri 300 milioni in stallo, quelli di Edison che li ha stanziati per rinnovare completamente la centrale elettrica di Marghera Levante (dove lavorano 31 persone e che nel 2022 dovrebbe diventare l'impianto termoelettrico più efficiente d'Europa con una nuova turbina a gas ad alta efficienza e un ciclo combinato con una potenza elettrica complessiva di 780 MW e un rendimento energetico pari al 63%, abbattendo le emissioni di CO2 del

40% e di quelle di ossidi di azoto di oltre il 70%). Persino Veritas a Fusina avrebbe problemi al polo integrato.

Ormai capita sovente che privati imprenditori o professionisti si sentano rispondere anche dal Comune che le autorizzazioni per un investimento, piccolo o grande, prospettato tra via F.lli Bandiera e via dell'Elettricità non possono essere concesse per via del ballo in atto sulle competenze.

INVESTITORI ESASPERATI

C'è già chi sta pensando di ritirarsi: ad esempio il fondo inglese che vuole costruire l'albergo al posto dell'ex Galileo, ha recentemente firmato un preliminare per acquistare un terreno retrostante verso via dell'Elettricità dove realizzare i parcheggi per gli ospiti ma non lo ha ancora concretizzato perché sta aspettando da anni l'ok per poter partire e comincia ad averne abbastanza, così minaccia di andarsene e di fare causa per danni al Comune dato che aveva acquistato l'ex fabbrica sulla base del Piano regolatore comunale che in quella zona prevede, appunto, di poter aprire anche alberghi.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'AUTORITA' PORTUALE RIVENDICA POTERI DECISIONALI SUI TERRENI DI SVILUPPO DELL'AREA VEGA

DISPUTA ANCHE SULLA VIABILITA'. IMPRESE CRITICHE SULLA NUOVA BRETELLA PREVISTA PER L'USCITA PIU' VELOCE DEI TIR

200 MILIONI DI EURO E 500 POSTI DI LAVORO AL PALO. FONDO INGLESE CHE VOLEVA COSTRUIRE HOTEL E PARK PRONTO A FAR CAUSA PER DANNI



DIVISE DA UNA STRADA In primo piano il porto e sullo sfondo l'area di espansione di Marghera

TRISSINO. Le centinaia di sacchi bianchi ora accumulati in giacenza nella zona di San Rocco contengono materiale inerte e percentuali di eternit

«Rifiuti in Spv, 15 giorni per smaltirli»

Ieri il direttore della Pedemontana ha visitato il sito
«L'amianto è inferiore a 100 milligrammi per chilo
e non ci sono evidenze di potenziali contaminazioni»

**La tabella di
marcia dell'opera
«Il tratto
di Breganze aprirà
a giorni, galleria
di Malo in ritardo»**

Giorgio Zordan

Occorreranno un altro paio di settimane per vedere smaltiti i sacchi bianchi (alcune centinaia) accumulati ordinatamente in località San Rocco di Trissino (anche ieri è proseguita l'opera di riempimento, ndr) lungo il tracciato della Superstrada Pedemontana Veneta. In tutto 270 tonnellate di materiale che la ditta incaricata, la "Valortigara servizi ambientali Spa", conferirà in discarica autorizzata. L'avvistamento dei sacchi aveva preoccupato più d'un residente visto che riportano una sigla che classifica cancerogeno il materiale contenuto. Ieri il direttore di struttura di progetto Spv, ingegnere Elisabetta Pellegrini, dopo che il giorno precedente aveva diramato una lunga nota sulla presenza e contenuto dei sacchi bianchi, è salita a Trissino nel cantiere della Spv per fornire ulteriori spiegazioni.

«Il ritrovamento - ha sotto-

lineato Pellegrini - risale al 25 maggio del 2015 durante attività di scavo della trincee dell'infrastruttura ed è stato proprio dove sono accatastati i sacchi bianchi. Furono avvisati Regione, Provincia, Comune, Prefettura, Dipartimento provinciale Arpav. Proprio Arpav ha poi analizzato campioni di rifiuti». Ma all'epoca nessuno di questi enti aveva reso noto alla cittadinanza il ritrovamento, che «ha riguardato un'area di 270 metri quadrati per una profondità di un metro. Sono stati trovati resti di cemento, pali in cemento per vitigni, coperture, sacchi in nylon, contenitori in plastica e altro ancora. Tra questi, frammenti di cemento-amianto, a concentrazioni inferiori a 100 milligrammi a chilo, in particolare residui di coperture in eternit. Non essendoci evidenze di potenziale contaminazione in quanto inerte, il materiale è stato lasciato in giacenza ove rinvenuto».

Il capitolo modalità di gestione e smaltimento è stato affrontato già tre anni fa dall'allora commissario Vernizzi «ma solo 6 mesi fa il concessionario, che si farà carico della spesa, ha stipulato un contratto per il trasporto e lo smaltimento in discarica autorizzata». Ora c'è fretta di sgomberare perché i lavori sono arrivati nel punto in cui so-

no accatastati i sacchi e il cantiere deve proseguire.

Elisabetta Pellegrini ha anche fatto il punto sullo stato dell'arte dei lavori dell'intera Pedemontana nel Vicentino. «Il tratto di Breganze è praticamente pronto per essere aperto. A breve credo sarà comunicata la data. Sarà il primo percorribile. Poi toccherà al tratto tra A31 e Malo. La percorrenza sarà con pedaggio. Entro il 2020 contiamo di ultimare l'infrastruttura». Fatta eccezione, e non è poco, per la galleria Castelgomberto-Malo che avrà una lunghezza di circa 6 chilometri. «Stiamo velocizzando per ridurre i tempi, ma verosimilmente difficilmente sarà conclusa entro il 2020. Sul versante di Castelgomberto il cantiere è ancora sotto sequestro. Su quello di Malo c'è stato il dissequestro ai fini della messa in sicurezza: ultimata questa fase il concessionario potrà chiedere il dissequestro per la ripresa dei lavori. Per accorciare i tempi, si sta usando la galleria di servizio in località Vallugana per scavare la galleria a doppia canna in entrambe le direzioni. Sul versante di Castelgomberto la galleria è avanzata per circa 500 metri, 180 oltre il Poscola. Sull'intera tratta sono al lavoro 1.200 maestranze e 1.080 mezzi». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il direttore di struttura di progetto Spv, Elisabetta Pellegrini, davanti ai sacchi con i rifiuti. ZORDAN



Le ruspe in azione sul luogo del ritrovamento dei rifiuti. ZORDAN

L'ANALISI

Legge sblocca-cantieri nasce col baco dentro

Basta un accertamento fiscale per fermare un'impresa

DI MARINO LONGONI

Un fisco sempre più tiranno e prevaricatore. È il risultato di una norma contenuta nel decreto legge sblocca-cantieri che consente l'esclusione dalle procedure d'appalto degli operatori economici che non abbiano «ottemperato agli obblighi relativi al pagamento delle imposte e tasse o dei contributi previdenziali non definitivamente accertati». Basta quindi un avviso di accertamento relativo a pochi euro di imposte e contributi (magari denunciato da un concorrente) per tagliare fuori un'azienda da tutti gli appalti pubblici, indipendentemente dal fatto che l'imposta sia effettivamente dovuta o meno. Siamo arrivati alla presunzione di infallibilità fiscale. Follia.

Al contrario, quando è la pubblica amministrazione a non saldare i suoi debiti con le aziende che hanno eseguito i lavori, non succede nulla, anche se questo ritardo dovesse, come capita spesso, innescare una crisi di liquidità che costringe l'azienda a licenziare i dipendenti, o a non versare le imposte, o a chiudere. È come se tutti i diritti fossero da

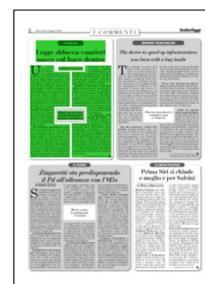
una parte e tutti i doveri dall'altra. Una palese iniquità: ma quando cittadino e pubblica amministrazione non sono sullo stesso piano si finisce inevitabilmente per giustificare moralmente l'evasione: resistere all'oppressione, anche a quella fiscale, è sempre espressione di grande dignità, quando non addirittura un atto di eroismo.

Anche le direttive europee che si occupano della materia prevedono la possibilità di escludere gli operatori economici dagli appalti, ma soltanto dopo una decisione giudiziaria ed amministrativa definitiva e comunque a condizione che l'inadempimento sia di rilevante entità. Non bastano pochi euro, tanto

più se si tratta di una pretesa ancora tutta da verificare.

E pensare che Luigi Di Maio, al pre-festival del lavoro di fine febbraio, aveva promesso addirittura l'abolizione del Dure (Documento unico di regolarità contributiva), proprio per facilitare la partecipazione delle imprese agli appalti pubblici. Invece hanno fatto l'esatto opposto. L'ultima speranza è Agostino Santillo, relatore del provvedimento al Senato che, nei giorni scorsi, ha anticipato a ItaliaOggi l'intenzione di presentare un emendamento per cancellare questa norma assurda. Lo aspettiamo al varco.

—© Riproduzione riservata—



Sblocca cantieri, limiti ai commissari

Fissare limiti per i poteri dei commissari straordinari che opereranno in deroga al codice appalti. Recuperare i requisiti per i collaudatori e i direttori dei lavori delle opere affidate a contraente generale. Lo chiedono i tecnici del Senato che hanno analizzato il decreto legge 32/2019 «sblocca cantieri» sul quale lunedì si è svolto un breve ma assai critico ciclo di audizioni (si veda *ItaliaOggi* di ieri). Il decreto prevede una norma che consente di commissariare grandi e medie opere bloccate, con delibera del governo. L'approvazione dei progetti da parte dei commissari straordinari, d'intesa con i presidenti delle regioni e delle province autonome territorialmente competenti, sostituirà, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla-osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici.

Dal punto di vista operativo i commissari straordinari acquisiscono le funzioni di stazione appaltante per l'esecuzione degli interventi previsti derogando alle disposizioni del codice dei contratti pubblici fatto salvo il rispetto: delle disposizioni del Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione (dlgs n. 159 del 2011) e dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea.

I tecnici dell'Ufficio studi del senato mettono in evidenza come la norma sia nella sostanza analoga a quella contenuta nel decreto legge n. 109/2018 (art. 1, comma 5), emanato dopo il crollo del Ponte Morandi di Genova.

Inoltre viene rilevato dai tecnici di palazzo Madama che una disciplina simile era contenuta nell'articolo 13 del dl n. 67/1997 «Sblocca cantieri» emanato dal governo Prodi (ministro dei lavori pubblici Paolo Costa). Venti e più anni fa era stato disciplinato il ruolo dei Commissari straordinari

e gli interventi sostitutivi, ammettendo che i commissari straordinari potessero muoversi in deroga a ogni disposizione vigente, salvaguardando il rispetto comunque della normativa comunitaria sull'affidamento di appalti di lavori, servizi e forniture, della normativa in materia di tutela ambientale e paesaggistica, di tutela del patrimonio storico, artistico e monumentale, nonché dei principi generali dell'ordinamento.

Ma con una differenza rispetto alla norma dello «sblocca cantieri» di oggi e cioè che allora era previsto che i provvedimenti emanati in deroga alle leggi vigenti dovessero contenere l'indicazione delle principali norme cui si intendeva derogare ed essere motivati. Un modo per limitare in qualche modo i poteri di quello che di fatto diventerebbe un dominus legibus solutus.

Questa considerazione fa dire ai tecnici del senato che «considerata l'ampiezza dei poteri derogatori riconosciuti ai Commissari straordinari, si valuti l'opportunità di prevedere l'obbligo di motivazione delle deroghe in oggetto».

Un altro punto critico viene individuato nella soppressione della disposizione del codice che prevedeva l'albo dei collaudatori e dei direttori lavori delle opere affidate a contraente generale. A tale riguardo i tecnici del Senato rilevano che viene anche soppressa la previsione della fissazione di «criteri, specifici requisiti di moralità, di competenza e di professionalità». Per questa ragione occorrerebbe quindi chiarire «se, per i soggetti chiamati a svolgere il ruolo di collaudatori e direttori di lavori valgono i requisiti previsti in via generale dalle disposizioni del codice ovvero requisiti di tipo specifico per gli appalti aggiudicati con la formula del contraente generale, in considerazione della soppressione anche del comma 4 dell'articolo 196 recata dalla novella».

Andrea Mascolini



LAVORI INFINITI

Mose, mille pezzi da sostituire

Continuano i guai: le valvole fanno acqua dopo la corrosione delle cerniere e le tubature bucate. Aumentano i costi e tempi lunghi

Lavori del Mose senza pace. Scoperti con le prove tecniche nuovi problemi. Mille valvole difettose, che servono per la tenuta delle paratoie di Lido San Nicolò, andranno ve-

rificate e forse sostituite. Tutto questo si aggiunge alla corrosione delle cerniere e ai buchi nelle tubature, che faranno allungare i tempi e aumentare i costi di qualche milio-

ne di euro, rendendo i lavori "infiniti". Per risolvere i problemi sarà necessario smontare tutte le paratoie danneggiate e riportarle a terra per la riparazione. VITUCCI / APAG 17

SI ALLUNGANO I TEMPI E AUMENTANO I COSTI

Mose, le valvole non tengono l'acqua mille pezzi da controllare e sostituire

Nuova "grana" per la grande opera. Dopo le incrostazioni e i buchi nelle tubature, emergenza per le parti del sistema

Alberto Vitucci

Mille valvole da verificare. Forse da sostituire. Fanno acqua e mostrano "trafilamenti", come li chiamano gli ingegneri. I guai del Mose non finiscono mai. Gli ultimi, scoperti dai tecnici di Comar qualche giorno fa, confermati adesso dal Consorzio dopo un sopralluogo nei cantieri. Dopo la corrosione delle cerniere, i buchi nelle tubature sott'acqua, ecco adesso la difficoltà di funzionamento delle valvole. Problema emerso durante le prove fatte nella schiera delle paratoie di Lido San Nicolò. Ce ne sono di due tipi, le valvole di regolazione e quelle di tenuta. I tecnici temono che il problema riguardi le seconde. Che dovrebbero appunto "tenere" l'acqua durante le manovre di sollevamento delle paratoie.

Il danno è confermato, anche se non in via ufficiale. Dunque occorrerà adesso controllare una per una tutte le 936 valvole già montate nelle paratoie sott'acqua. Tempi che si allungano. E un costo minimo - di qualche milione

di euro per la loro sostituzione.

Prove tecniche che continuano a fare emergere criticità e problematiche. «Le ultime prove di sollevamento sono andate bene», secondo i tecnici del Consorzio. Sono state movimentate cinque paratoie. Ma lentamente, una alla volta, e in condizioni di mare calmo e assenza di vento. Adesso, a partire da domani, toccherà alle altre. Si muovono e sono rientrate negli alloggiamenti.

Si tratta peraltro della schiera che è stata installata per ultima, non più di tre mesi fa. Incrostazioni e sedimenti dunque non hanno fatto in tempo a intaccare i materiali sott'acqua.

Quello che era successo invece per le paratoie della schiera di Treporti. Inaugurate qualche mese prima dello scandalo, nel 2013, sollevate dal fondale della laguna solo qualche anno dopo. Al momento di rientrare erano state impedito dall'accumulo di sabbia, detriti e sedimenti.

Adesso il Consorzio ha av-

viato la prima gara per la loro manutenzione (vinta da Fincantieri ma già bloccata per il ricorso al Tar della prima ditta esclusa, la Brodosplit). Si tratta di staccare dal fondo tutte le 21 paratoie di Treporti, di portarle all'Arsenale - o a Marghera, nell'area ex Pagnan come deciso dal Provveditorato alle Opere pubbliche - per verniciarle e sostituire i pezzi che non funzionano.

Ma adesso arriva la "grana" delle valvole. Insieme al problema dell'umidità nei corridoi sott'acqua dei cassoni che sostengono le paratoie. Emergenza segnalata anche nella relazione finale della commissione Ambiente, inviata in questi giorni al presidente Anac, Raffaele Cantone. «È urgente costruire gli impianti anche quelli di raffreddamento e riscaldamento sott'acqua», si legge nella relazione, «per eliminare incrostazioni e le muffe».

La fase di avvio dunque potrebbe vedere allungati i tempi previsti. Difficile quindi che l'opera sia consegnata, come era stato annunciato, il 12 dicembre 2021. —

BY-NC-ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI



LE PARATOIE

Nuove prove al Lido a partire da domani

Nella foto grande: le prove di sollevamento delle paratoie al Lido il 19 aprile scorso. Da sinistra, il commissario straordinario Giuseppe Fiengo e il Provveditore Roberto Linetti



INCONTRO A ROMA SUI POTERI DELLA LAGUNA

Torna il Magistrato alle Acque proposta di Linetti al ministro

Ripartire in vita il Magistrato alle Acque facendone il «cervello» della salvaguardia. Nuovo centro per la gestione del Mose e per i lavori in laguna, per i monitoraggi e le campagne ambientali. È l'idea di Roberto Linetti, Provveditore alle Opere pubbliche, che ha presentato lunedì un suo progetto al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. Il vertice con i provveditori italiani, convocato dal ministro, aveva l'obiettivo di fare il punto su alcune questioni come la legge «Sblocca cantieri». In quel testo è prevista la nomina di un commissario che dovrebbe sveltire le procedure dei lavori del Mose. «Chiunque sarà», ha precisato il ministro, «dovrà agire in stretto contatto con i Provveditori alle Opere pubbliche». «Grande interesse», secondo i presenti, è stato dimostrato dal ministero per la proposta di Linetti. Il glorioso Magistrato alle Acque, magistratura fondata dalla Serenissima per il governo delle

acque lagunari e ristabilito dallo Stato italiano nel 1907, era stato abolito nel 2014 con un tratto di penna dal governo Renzi, all'indomani dello scandalo Mose.

La richiesta è adesso che venga rifondato. Con poteri più ampi, e un coordinamento di cui dovranno far parte anche la Città Metropolitana e la Regione».

Linetti ha consegnato la proposta al prefetto Vittorio Zappalorto, che potrebbe convocare nei prossimi giorni un «tavolo» tecnico per discutere la proposta con gli enti interessati. La modifica della legge del 2014 riguarderebbe così anche il passaggio dei poteri dal ministero alla Città metropolitana e alla Regione in materia di salvaguardia. Ipotesi quest'ultima contenuta anche nella proposta di legge dell'autonomia. Il governo della laguna rimarrebbe in capo allo Stato centrale, con la presenza di regione e Città Metropolitana. —

A.V.



COMITATO CONTRO LA VENDITA AI PRIVATI

L'ultimo appello «Un parco al posto delle tre torri dell'ex Umberto I»

Domani il giudice dovrebbe decidere sulla ipotesi di vendita
Ex assessori, storici, ambientalisti manifestano con i ragazzi

Mitia Chiarin

«Organizziamo una petizione, raccogliamo firme. Protestiamo. Ma cerchiamo di evitare di ritrovarci con quelle torri. Mestre è stata distrutta dal cemento e quello che c'è va restaurato e recuperato, lasciando spazio al verde».

Lo storico Sergio Barizza lancia l'appello a nome del comitato "Umberto I" che raggruppa una decina di associazioni cittadine e che chiede, invano, al Comune di inserirsi nel fallimento della Dng, la società trentina che aveva acquistato l'area dell'ex ospedale.

L'area di quattro ettari che valeva 52 milioni di euro, oggi, dopo 12 anni di abbandono e degrado, è al centro di una possibile vendita su cui il giudice fallimentare avrà l'ultima parola domani, giovedì.

E ieri poco meno di un centinaio di persone hanno partecipato alla marcia antidegrado per dire al Comune che l'area deve tornare pubblica. E diventare un parco.

Una cordata di imprenditori locali vorrebbero acquisire l'ex ospedale dalle banche per appena 15 milioni, ovvero 375 euro al metro quadro.

Il neonato comitato chiede al Comune di mettersi di tra-

verso ed acquisire, a quel prezzo vantaggioso, l'area dell'ex ospedale togliendola a possibili costruttori privati. E di cancellare il piano urbanistico delle tre torri con spazi commerciali, residenza, un albergo. Lo fa con una marcia a tappe, tra storia e attualità.

L'area dell'ex Umberto I ha una storia che si lega fortemente a Mestre. Qui sorgeva il Castelvecchio, oggi ricordato solo da un ponticello. Altre parti del centro, come i bastioni di via Spalti, sono dimenticati. Mario Esposito mostra il suo progetto: «Da due anni e mezzo proponiamo al Comune di realizzare, a costo zero per l'amministrazione, un teatro ma nessuno ci risponde», racconta. Accanto al teatro Tonio lo è stata recuperata la piazzetta del cinema all'aperto. «Un recupero giusto ma non portato a buon fine senza un rilancio e iniziative», dice Paolo Cuman della Municipalità.

«Di Mestre ci si disinteressa», incalza Barizza, «recuperando i vecchi padiglioni dell'ex ospedale, dei primi del Novecento, vincolati dalla Soprintendenza, e cancellando il progetto delle torri si può fare dell'ex ospedale, nato nel 1906, un parco, magari archeologico perché sotto ci so-

no sicuramente tante testimonianze della Mestre antica. E inserirvi uffici e una scuola. O facciamo ancora negozi in una Mestre dove troppe vetrine sono chiuse?». Con lui a marciare ci sono l'ambientalista Michele Boato; l'ex presidente del consiglio di quartiere Piero Francescon, che invita il Comune a cancellare il progetto delle tre torri «per evitare l'ennesima speculazione edilizia». Ci sono le donne, come Monica Coin, ideatrice del comitato con i cartelli in mano. C'è Andrea Sperandio di Mestre Mia; lo storico Stefano Sorteni; l'architetto Gianfranco Vecchiato (ex assessore comunale).

Proprio l'altro ieri da Forte Marghera il presidente della Biennale, Paolo Baratta, si è rivolto ai giovani invitandoli a riappropriarsi di spazi «come facevamo noi da giovani, occupando». E in via Antonio da Mestre, ieri, i ragazzi dell'ex Loco occupato sono tornati a chiedere che l'edificio vuoto del Cup diventi spazio di incontro, musica, iniziative.

Gran finale nel parcheggio dell'ex ospedale. Beni comuni, lotta al degrado e al cemento, sono da oggi parole condivise da ragazzi e adulti. —

BY NC ND AL CUN I D R I T T I R I S E R V A T I





La marcia antidegrado si è fermata anche davanti al muro di cinta dell'ex Umberto I

FOTO CANDUSSI

IL CANTIERE DELLA SUPERSTRADA A TRISSINO

Pedemontana, stop ai rifiuti Superato il test pedaggi Ue

Via libera alla connessione Aiscat, ora può aprire al traffico il casello di Breganze Pellegrini: «Tutto è pronto per il taglio del nastro. La bonifica pagata dalla Sis»

dall'inviato a Trissino
Albino Salmaso

Quei sacchi bianchi con l'amianto macinato tra i cocci, seminati lungo la Pedemontana, sono l'immagine del Veneto che calpesta l'ambiente e divora i veleni in nome del business. Sotto terra, a Trissino, c'è di tutto: dai Pfas che intossicano il fegato e il sangue, alle micropolveri delle conce di Arzignano, ai detriti dei cantieri edili. Ci sono voluti quattro anni per completare la bonifica e le ruspe del Consorzio Sis di Datterino Dogliani stanno facendo pulizia delle cattive abitudini e degli "ecoreati" consumati negli anni del boom selvaggio. Si riuscirà mai a colpire chi ha inquinato e abbandonato i rifiuti in riva all'Agno?

Elisabetta Pellegrini, ingegnere e direttore della struttura di progetto della Pedemontana, allarga le braccia e passa all'autodifesa: «Stiamo facendo tutte le verifiche per identificare chi ha creato la discarica abusiva e non capisco perché i comitati vogliono mettere in croce la Regione. Noi abbiamo imposto la bonifica e stiamo raccogliendo i rifiuti nascosti nella campagna da persone incivili che hanno violato le più elementari regole di sicurezza. La Sis bonifica a sue spese il territorio, quindi basta con le

polemiche».

Trissino è la patria del ministro Erika Stefani e sulla rotonda della Miteni campeggia il leone di San Marco in vetroresina più grande della Serenissima e qualche giorno fa, a Montecchio, la Lega ha fatto il bis con una "rotonda marciana" formato ridotto. La Pedemontana collega le roccaforti del Carroccio e quei sacchi di rifiuti mal si conciliano con i programmi di Zaia che ha annunciato l'inaugurazione al traffico del casello di Breganze-Thiene prima a ottobre e poi a dicembre 2018. Niente da fare, come per l'autonomia: la burocrazia romana non dà tregua. Qual è la verità? «Siamo molto tranquilli, si apre al traffico a breve. Date? No basta con le scommesse», ribatte l'ingegner Pellegrini. Quei sette chilometri da Breganze a Thiene sono ultimati da settembre, poi è scoppiata la grana dei pedaggi: il casello e i ticket della "Spv" non erano inseriti nel cervellone delle autostrade italiane ed europee. Non è una favola, ma la realtà: il sistema informatico dell'Aiscat non riusciva a registrare il casello di entrata e uscita della Pedemontana veneta.

La Pellegrini sorride e ribatte: «Abbiamo superato tutti gli esami, il 29 e 30 aprile sono stati effettuati sia i collaudi ai via-

dotti sia le prove di dialogo con il sistema internazionale della rete autostradale. Telepass, via card e biglietti: il nostro sistema è armonizzato con la A31 Valdastico, la A4 Brescia Padova e le altre società italiane ed europee. Il sistema informatico dei pedaggi può entrare in funzione e il via libera è arrivato anche dai collaudi effettuati dai vigili del fuoco disposti dalla prefettura di Vicenza. Insomma, abbiamo superato tutti i test preliminari e anche il ministero delle Infrastrutture ha completato le sue verifiche, quindi si tratta solo di decidere il momento più opportuno per l'apertura al traffico del primo tratto».

Da chi dipende fissare il giorno del taglio del nastro? A buttarla in politica, se la Lega pensa a una grande kermesse prima del 26 maggio, non resta che concordare la data con il ministro Salvini, che saprà certamente trovare due ore libere tra un comizio, un consiglio dei ministri e un'intervista in tv. Ma i grillini, da sempre contrari alla Pedemontana, ribattono che la delega alle Infrastrutture è del ministro Toninelli. Come andrà a finire? Per evitare bisticci, forse Zaia in nome dell'autonomia, si può arrangiare da solo. —

BY NC ND AL CUNDIRITTI RISERVATI



IL CRONOPROGRAMMA

Galleria di Malo pesano i ritardi legati all'inchiesta

Il cronoprogramma prosegue a tappe spedite, siamo al 65% dell'opera, spiega l'ingegner Pellegrini e tutti gli espropri sono stati pagati a prezzi di mercato superiori alle tabelle erariali. La vera incognita è rappresentata dalla galleria di Malo-Priabona lunga sei chilometri, bloccata dalle inchieste della magistratura dopo la morte di un operaio. I pm vicentini hanno autorizzato la messa in sicurezza del cantiere e i lavori sono ripresi ma il ritardo accumulato pesa sul cronoprogramma, quindi appare molto difficile completare i 94 chilometri entro il 2020. Tutto a posto invece per la galleria di "emergenza" di 600 metri con sbocco in Val Lugana, piccolo paradiso terrestre contaminato da un mangimificio e da un allevamento di polli che richiede 300 passaggi di camion al giorno. —

© BY NC ND AL CUN D IT TI RISERVATI



In senso orario: i sacchetti con i rifiuti che contengono anche dell'amianto ammassati sul sedime della Pedemontana a Trissino. L'ingegner Elisabetta Pellegrini, che guida lo staff della Regione per la realizzazione dell'opera. Il cantiere della superstrada a Trissino; il primo casello a Breganze di connessione con la A31 Valdastico e l'ingegner Matteredino Dogliani, che guida il consorzio Sis-Pedemontana

IL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA

Boccia: numeri prevedibili. Puntare su crescita, occupazione e lavoro

«Bene Decreto legge crescita e sblocca cantieri, ma aprirli è la vera sfida del Paese»

Vera Viola

NAPOLI

Se la Commissione Europea, nelle previsioni di primavera bacchetta l'Italia, puntando l'indice su deficit in crescita e aumento della disoccupazione, non c'è da meravigliarsi. Così commenta l'ennesima bocciatura dell'Italia da parte di Bruxelles il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia. «Era prevedibile – dice – lo stesso Governo ha indicato una crescita dello 0,1%. Senza crescita – precisa Boccia – crescono deficit e debito pubblico. Quindi oggi la priorità è che si ponga più attenzione su crescita, occupazione e lavoro».

Il presidente di Confindustria è a Napoli dove partecipa alla presentazione del libro «Comunicare l'Istituzione. L'Università come narrazione», curato da Patrizia Ranzo, docente di Disegno Industriale della Università Vanvitelli. Il volume ricostruisce la storia del rebranding dell'ateneo, nato come "Seconda Università degli Studi di Napoli" e ribattezzato "Università della Campania Luigi Vanvitelli". Storia di un nome e di un logo, adottati nonostante numerose e forti resistenze, che hanno voluto puntare su identità, storia e futuro. La presentazione del volume diventa anche occasione di riflessione sulla funzione pubblica di un ateneo, sul ruolo sociale che deve ricoprire e sulla necessità, sempre più stringente, di farsi anello di congiunzione tra il mondo della formazione e quello del lavoro.

«È determinante il rapporto tra università e mondo del lavoro - osser-

va Vincenzo Boccia - serve contaminazione. Lo diciamo da tempo: i fattori di produzione oggi sono quattro e non più due: capitale, lavoro, conoscenza e informazione. Il mondo delle imprese deve collegarsi a quello delle università per costruire attraverso la conoscenza le competenze necessarie per fare di quella italiana una industria più innovativa».

Seconda manifattura d'Europa, che si distingue per creatività e capacità di affermarsi su tutti i mercati, l'industria italiana soffre di un contesto difficile. Il Mezzogiorno in modo particolare. «Il Sud d'Italia – osserva il presidente degli industriali – è specchio del Paese: occorre una dotazione massiva di infrastrutture e soprattutto una visione del Paese che porti l'Italia non a essere periferia d'Europa, ma centrale tra Europa e Mediterraneo. In questo quadro, il Mezzogiorno potrebbe giocare una parte rilevante». Ma – mette in guardia Boccia – «serve sensibilità sulla questione temporale: in quanto tempo facciamo le cose che programiamo?». Il riferimento a recenti provvedimenti del Governo è chiaro. «Consideriamo positivo il decreto crescita, anche lo Sblocca cantieri, ma non basta poiché la crescita evidentemente affanna. È necessario fare di più. Aprire i cantieri quanto prima è la vera sfida del Paese».

Servono infrastrutture materiali e immateriali. «La digitalizzazione è una trasformazione fondamentale – conclude Boccia, facendo infine riferimento alle parole del presidente della Repubblica Sergio Mattarella pronunciate in occasione del Simposio di Cotec Europa – Molto bello il richiamo del presidente all'inclusione. Non si deve lasciare nessuno indietro, includere, costruire occasioni di lavoro e rendere più competitivo il Paese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

