

Rassegna del 09/05/2019

ANCE VENETO

09/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Lo «Sbloccacantieri» boomerang per le imprese - Noi costruttori delusi dallo «Sbloccacantieri»	Contessi Roberto - Salmistrari Giovanni	1
------------	--------------------------------------	--	---	---

ASSOCIAZIONI ANCE

09/05/2019	Mattino Padova	27 «La fiera del futuro sarà polifunzionale Daremo alla città la sua quarta piazza»	Cadoni Cristiano	2
09/05/2019	Sole 24 Ore	3 Intervista a Giovanni Tria - Tria: «No a più deficit Per tagliare le tasse coperture strutturali» - «Le tasse non si tagliano con il deficit»	Santilli Giorgio - Trovati Gianni	4

SCENARIO

09/05/2019	Adige	12 Da Autobrennero e Regione Emilia altri 200 milioni per la Cispadana	...	7
09/05/2019	Arena	32 Schedate 2.000 case Possibili interventi nel settore edilizia	R.G.	8
09/05/2019	Corriere del Mezzogiorno Campania	7 Lo striscione sulla Vela che andrà giù: «Adios» - Scampia, lunedì apre il cantiere In 6 mesi si abbatte la vela verde	Geremicca Fabrizio	9
09/05/2019	Corriere del Mezzogiorno Campania	7 «Abusi edilizi all'Arenile», denuncia e sequestri Il titolare: sono nel giusto	F.Ger.	10
09/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Noi costruttori delusi dallo «Sbloccacantieri»	Contessi Roberto - Salmistrari Giovanni	11
09/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3 Già 16 anni di lavori E nell'anniversario riprende il processo	Zambon Martina	12
09/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Tassa sul Mose, Veneto in rivolta - Tassa per pagare il Mose, è bufera	Bottazzo Francesco	13
09/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Già 16 anni di lavori E nell'anniversario riprende il processo	Zambon Martina	16
09/05/2019	Corriere delle Alpi	26 Venezia promuove le quattro varianti lungo l'Alemagna - Le quattro varianti promosse a pieni voti: ora l'esame a Roma	Segafreddo Alessandra	17
09/05/2019	Corriere di Verona	2 Peggio delle Piramidi E nell'anniversario riprende il processo	Zambon Martina	19
09/05/2019	Gazzettino	2 «Una tassa per il Mose». Zaia: mai - «Un'imposta per il Mose La pagheranno i turisti»	Fullin Michele	20
09/05/2019	Gazzettino	1 Commissari e consulenti, giro milionario al Consorzio - Commissari e consulenti, quel giro milionario	M.F.	24
09/05/2019	Gazzettino	3 Brugnaro: «Scelte indecenti e assurde, contro i veneziani» - Il sindaco Brugnaro: «Iniziativa assurda presa senza consultarci»	Scalzo Davide	25
09/05/2019	Gazzettino	3 Intervista a Luca Zaia - Zaia: «Una tassa? Mai L'opera è dello Stato»	Pederiva Angela	27
09/05/2019	Gazzettino	14 Anas investe sulla Romea La Mestre-Orte? Resta nel cassetto	A.Fra.	29
09/05/2019	Gazzettino Venezia	8 Anche il Comune contro le crociere nel terminal di Punta Sabbioni	Babbo Giuseppe	30
09/05/2019	Giornale di Vicenza	28 Caso rifiuti in Spv «Troppi ritardi nello smaltimento»	...	32
09/05/2019	Nuova Venezia	2 Mose, tassa per residenti e turisti - Tassa di scopo e super commissario Su Toninelli un coro di critiche	Vitucci Alberto	33
09/05/2019	Nuova Venezia	2 Mille microvalvole sono da sostituire Gli ingegneri: «Sicurezza a rischio»	A.V.	35
09/05/2019	Nuova Venezia	3 «Brugnaro: «Proposta indecente» Da Zaia arriva uno stop assoluto	A.V.	36
09/05/2019	Nuova Venezia	3 Agenzia per le dighe idea che risale a 30 anni fa	A.V.	38
09/05/2019	Nuova Venezia	30 Anas, ottantuno nuovi cantieri per la sicurezza della Romea	Anzoletti Elisabetta_B.	39
09/05/2019	Nuova Venezia	18 Cavallino-Treporti al Consiglio di Stato per fermare il piano De Piccoli-Duferco	Macaluso Francesco	41

LETTERA APERTA**Lo «Sbloccacantieri»
boomerang per le imprese**di **Roberto Contessi e Giovanni Salmistrari**

I costruttori hanno atteso con grandi aspettative l'uscita del Decreto «Sbloccacantieri» per le positive ricadute in termini di PIL, lavoro e auspicato sblocco delle risorse. a pagina 2

La lettera aperta**Noi costruttori delusi
dallo «Sbloccacantieri»**di **Roberto Contessi ***
e **Giovanni Salmistrari ****

I costruttori hanno atteso con grandi aspettative l'uscita del Decreto «Sbloccacantieri» per le positive ricadute in termini di Pil, lavoro e auspicato sblocco delle risorse stanziare per gli investimenti.

Aspettative che sono andate deluse. Dal Dl Sbloccacantieri e gli altri provvedimenti del governo (Dl Semplificazioni, Dl Crescita e Def) non si evince una visione strategica di dove si vuole portare il Paese e il settore. Nonostante una disoccupazione dilagante, un impoverimento al di sotto della soglia di sicurezza di tutte le infrastrutture del Paese e un'incapacità di impiego delle risorse, ancora si continua a preferire la spesa corrente e a far crescere il debito pubblico. Come categoria chiediamo 2 semplici cose per l'attivazione dei cantieri: a) ripermimetrazione del reato di abuso di ufficio; b) riconfigurazione della responsabilità erariale.

Questi due passaggi sono preliminari a ogni altra azione. Tutte le forze politiche nei molteplici incontri ci hanno manifestato la propria più assoluta condivisione. Nessuno ha fatto nulla!

Nello specifico il Dl «Sbloccacantieri», anziché agire verso una semplificazione, va ad acuire alcuni punti critici del Codice vigente: il subappalto, il limite alla procedura negoziata e l'utilizzo del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Il subappalto torna facoltà della Stazione appaltante che potrà prevederlo in una forchetta fino al massimo del 50% dell'importo dei lavori.

Oggi quindi la stessa azienda si potrà trovare nell'assurda situazione di partecipare a una gara dove un giorno il subappalto è possibile per il 5% delle opere e a una gara dove un altro giorno tale limite è pari al 50%. Un effetto negativo sul sistema avrà anche la compressione dei

limiti per la procedura negoziata a 200.000€ dall'attuale milione. Come denunciato anche dall'Anci, ricorrere alla procedura aperta per importi pari o superiori a 200.000 € fino a 5 milioni, nonostante l'introduzione di alcune misure «acceleratorie», porterà a un ulteriore aggravio burocratico per le Stazioni Appaltanti, con il rischio di un blocco degli affidamenti da parte delle Amministrazioni di minori dimensioni.

Mantenere la soglia attuale di 1 milione risponde anche all'esigenza di tutelare le imprese del territorio evitando che siano costrette a concorrere al più alto numero di gare possibile senza alcuna seria prospettiva di aggiudicazione.

Come Ance siamo favorevoli all'utilizzo del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, perché sia applicata in maniera efficace per le opere di complesso contenuto tecnico. Ma questo decreto va nella direzione sbagliata, quando prevede l'innalzamento dal 30 al 50% dell'incidenza del fattore prezzo rispetto ad altri elementi qualitativi dell'offerta. Così sarà ancora il prezzo a decidere l'aggiudicatario.

La realtà è che le imprese edili continuano a soffrire ma, nonostante la perdita di 600.000 occupati, il legislatore ha come principale preoccupazione quella di andare a pranzo con i dipendenti della Pernigotti (150 lavoratori a rischio) o creare una newco nel settore delle infrastrutture per salvare grandi imprese

* Presidente Ance Friuli Venezia Giulia

** Presidente **Ance Veneto**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL RILANCIO A OSTACOLI

«La fiera del futuro sarà polifunzionale Daremo alla città la sua quarta piazza»

Mauro Cazzaro, presidente Ance, promuove il salvataggio «Ma ora facciamone uno spazio bello e aperto a tutti»

Cristiano Cadoni

«Bisognava mettersi al volante prima di pensare alla direzione da prendere. Salvare l'auto e i passeggeri era la priorità. Ma quando questo momento sarà superato- e lo sarà presto - tutti concorderemo sul fatto che la fiera, così come l'abbiamo conosciuta, non può più esistere. Che andrà ridimensionata e che dovrà ospitare anche altre funzioni». Mauro Cazzaro, da un anno e mezzo alla guida dell'Ance, l'associazione dei costruttori edili, mette insieme visione industriale, pragmatismo politico e fantasia urbanistica per ripensare alla fiera e a quella fetta strategica di città che le sta intorno. E sogna una "quarta piazza" di Padova proprio in via Tommaseo.

UN MODELLO ESAURITO

La vecchia fiera non ha futuro. Cazzaro si allinea alla posizione del presidente degli industriali Massimo Finco e del presidente di Confindustria Servizi Innovativi Gianni Potti. «Abbiamo sette ettari di quartiere fieristico, Milano ne ha 35 e porta 1.200 espositori al salone del mobile. Bologna soffre, Vicenza ha dovuto allearsi con Rimini», spiega il presidente Ance. «Quel modello è finito. Ne serve uno nuovo. Servirà un piano indu-

striale, bisognerà studiare e decidere. Sicuramente sarà ridimensionata e integrata con altre funzioni. Ma sia chiaro, qualunque sia la decisione, bisognerà che fiera e centro congressi siano sostenibili economicamente. Cioè che stiano in piedi da soli».

POLIFUNZIONALE

Potti, sul nostro giornale, ha definito uno «spezzatino senza una vocazione precisa» il disegno di fiera che si sta affermando, con tante attività, nessuna delle quali prevalente. «A me invece piace l'idea di uno spazio con più funzioni integrate al tessuto sociale ed economico della città», confessa Cazzaro. Che però ha soprattutto una visione urbanistica della nuova fiera: «Oggi è un fortino chiuso. Un capannone vestito a festa con quattro portoni. Si apre qualche volta all'anno, crea confusione e poi è di nuovo chiuso. Ecco, in futuro deve essere la quarta piazza della città. Uno spazio aperto, permeabile, sempre vivo, pieno di studenti ma disponibile per tutti. È in centro, non in campagna. Non può restare un buco nero. Anzi, ribaltiamo il punto di osservazione: è utile e vantaggioso che sia tutto da ripensare, è come un foglio bianco su cui scrivere. Deve essere bello, perché in tutte le città più mo-

derne gli spazi di successo sono prima di tutto attraenti per i cittadini».

COSA FARNE

Sulle funzioni, una traccia c'è già. Cazzaro non immagina rivoluzioni. «Il centro congressi sarà pronto con puntualità svizzera è per l'inizio del 2021», annuncia Cazzaro con orgoglio per il lavoro della "sua" associata Vittadello. «E quello sarà un caposaldo della nuova attività. L'altra realtà è il competence center, che praticamente è già lì dentro. Ma facciamoci entrare anche gli universitari, le tecnologie, la ricerca. I saloni fieristici devono essere connessi con queste attività, a garanzia di un'originalità delle proposte».

L'ORA DELLE SCELTE

Cazzaro dà atto al presidente della Camera di Commercio Santocono di aver fatto un lavoro prezioso per salvare la fiera. «C'è grande disponibilità al confronto. Il dibattito è vivace», dice. «Sono sicuro che faremo una cosa bella. Ci sono in giro tanti esempi di riuso con funzioni integrate ai quali ispirarci. Abbiamo ereditato un modello al tramonto, il mercato è cambiato, le esigenze della città si stanno modificando: in questo scenario possiamo raccogliere la sfida e lasciare un segno importante». —

LA PROPOSTA DI POTTI

«Un quartiere hi tech proiettato nel futuro»

Gianni Potti, presidente di Confindustria Servizi Innovativi, ieri sul nostro giornale ha contestato la formula "spezzatino" che si sta applicando alla pianificazione del futuro della fiera e detto no a un «contenitore senza un core ben definito», perché così «si perde l'occasione di recuperare e ridisegnare un pezzo della città, consegnando al pubblico un debito perenne».



Il quartiere fieristico di via Tommaseo. A sinistra Mauro Cazzaro, presidente dei costruttori edili

Tria: «No a più deficit Per tagliare le tasse coperture strutturali»

INTERVISTA

GIOVANNI TRIA



«Privatizzazioni, confermo i target. Non ci sarà chiesta una manovra correttiva»

«Per finanziare riforme fiscali strutturali servono coperture altrettanto strutturali, il deficit può coprire solo investimenti o interventi temporanei». All'indomani delle stime della commissione Ue il ministro dell'Economia Giovanni Tria conferma gli obiettivi di deficit e debito scritti nel Def: «I numeri della commissione - spiega al Sole 24 Ore - sono in linea con i nostri». E le differenze sul debito e sui livelli 2020 nascono dal fatto che i calcoli Ue «non considerano impegni che sono già inseriti nella legislazione italiana, e che confermo». Tra questi impegni ci sono i 23,1 miliardi di aumento Iva, sostituibile con tagli di spesa equi-

valenti, e i 18 miliardi di privatizzazioni. Se quest'ultimo «non sarà raggiunto bisognerà pensare a qualche altra misura per lo stesso scopo».

Alle obiezioni in arrivo sul debito il governo risponderà che tra i «fattori rilevanti» che possono giustificare gli scostamenti c'è prima di tutto «la crisi economica». Ma Tria non si attende la richiesta di manovra correttiva. «La discussione sarà in autunno». «Più delle elezioni - aggiunge - a cambiare l'Europa saranno i fatti perché bisogna dare un messaggio nuovo ai cittadini» e superare «un modello di crescita basato su surplus ed export».

Santilli e Trovati — a pag. 3

L'INTERVISTA

Giovanni Tria

«Le tasse non si tagliano con il deficit»

«Non drammatizziamo il confronto con la Ue, le loro previsioni sono in linea con quelle contenute nel Def. Ai rilievi sul debito in arrivo risponderemo che tra i fattori rilevanti c'è prima di tutto la crisi economica»

«Tra aumenti Iva e tagli di spese preferisco i secondi,

ma decidere quali tagli richiede scelte politiche»

«Più che dal voto l'Europa sarà cambiata dai

fatti, insostenibile un modello basato solo sull'export»

Giorgio Santilli
Gianni Trovati

«Il debito italiano è sostanzialmente stabilizzato da anni, con oscillazioni minime. Nelle sue previsioni la commissione europea ha confermato quanto abbiamo scritto un mese fa nel Def: c'è una distanza su deficit e debito nel 2020, ma è dovuta al fatto che Bruxelles sviluppa una previsione a politiche invariate, che non tiene conto di quanto è già previsto dalla nostra legislazione su Iva e privatizzazioni. Sono obiettivi che confermo, per cui fra quattro mesi anche la distanza fra le stime italiane e quelle della commissione si chiuderà». All'indomani

dei numeri europei e dell'annuncio di un nuovo rapporto sul debito il ministro dell'Economia Giovanni Tria non perde la sua calma abituale, spiega che alle obiezioni sul debito l'Italia risponderà con i «fattori rilevanti» determinati prima di tutto «dalla crisi economica» e invita a «non drammatizzare il confronto». Un invito che vale sia sul fronte europeo sia su quello interno, dove torna ad affacciarsi nelle dichiarazioni dei leader della maggioranza l'ipotesi di ridiscutere (Di Maio) o addirittura sfiorare (Salvini) il 3% di deficit per finanziare tagli fiscali e altre misure. «Anche l'anno scorso si sono dette in estate le stesse cose - ricorda Tria - ma il 3% non è mai stato davvero in discussione. Bisogna ridiscutere le politiche europee, ma è un tema che ri-

guarda il futuro: e in ogni caso per finanziare riforme fiscali strutturali servono coperture altrettanto strutturali, il deficit può coprire solo investimenti o esigenze temporanee».

Ministro, lei dice che le stime Ue sono in linea con quelle italiane, ma le ha definite «previsioni più politiche che economiche». In che senso?



Intendevo semplicemente dire che le stime della commissione sono "a politiche invariate" e quindi previsioni sulle politiche perché non considerano impegni che però sono già inseriti nella legislazione italiana e nel Def, e che confermo.

Impegni che però sembrano essere rimessi in discussione dalla Lega e anche dai Cinque Stelle.

Io mi attengo a quello che sia il Governo sia il Parlamento hanno approvato con il Def. Poi certo c'è l'intenzione di ridiscutere non l'Europa ma le regole che hanno guidato fin qui la sua politica economica. Ma quando faremo la prossima legge di bilancio non sarà nemmeno ancora insediata la nuova commissione, quindi gli impegni attuali sono quelli che ho detto. Anche perché è bene evitare di determinare sconcerto nei mercati.

Ma il mancato rispetto degli obiettivi di debito sul 2018 non fanno riemergere il rischio di una manovra correttiva in corso d'anno?

Il Country Report di giugno conterranno le raccomandazioni della commissione a tutti i governi e riguarderanno il 2020, per cui non penso che verrà sollevato il problema di aggiustamenti che finora non ci sono stati richiesti. È noto poi che la commissione esaminerà i risultati 2018, che sul debito non hanno rispettato pienamente gli obiettivi anche a causa di una crisi economica che rappresenta senza dubbio un fattore rilevante. Mi aspetto quindi che la discussione vera sui nuovi programmi di finanza pubblica ci sarà a ottobre.

Oltre agli aumenti Iva, però, la commissione sembra non considerare nemmeno il piano di privatizzazioni da 18 miliardi che il governo ha già incluso nei calcoli sul debito. C'è un problema di credibilità di queste misure? È una prassi della commissione, basata sul fatto che anche in passato si sono previste privatizzazioni, in genere tre decimali di Pil, e poi non si sono realizzate. Nasce da qui la previsione "a politiche invariate" di cui parlavo prima. Ma il nostro obiettivo rimane, al momento non posso anticiparne le modalità di attuazione ma è chiaro che se non sarà raggiunto in pieno bisognerà pensare a qualche misura alternativa per ottenere lo stesso scopo.

Sull'Iva sia Salvini sia Di Maio confermano ogni giorno la volontà di bloccare qualsiasi aumento.

È chiaro che impedire l'aumento dell'Iva significa dover agire sul lato della spesa, e si può discutere se a parità di deficit previsto sia più recessivo un taglio di spesa o un aumento di tasse. Io credo in generale che gli interventi sulla spesa siano più virtuosi di quelli sulle tasse, ma il problema è decidere

dove si taglia. È un problema di scelte politiche che devono essere compiute.

Spesso per evitare di affrontare queste scelte si parla di lotta agli sprechi. Il Def però pone per la spending un obiettivo da due miliardi, minimo rispetto ai valori in gioco con la prossima manovra. Non si può fare di più?

Gli «sprechi» in sé non esistono, nel senso che ciò che è «spreco» per qualcuno è un beneficio per qualcun altro. Non esistono sprechi che non abbiano dietro interessi, così come accade con le tax expenditures.

Infatti anche su questo tema il dibattito è ricco ma i risultati finora nulli. Avete già avviato un'analisi, almeno sul piano tecnico, per individuare quali voci si possono aggredire davvero?

Le analisi tecniche sono continue: le abbiamo sviluppate già l'anno scorso e le stiamo aggiornando. Ma appunto perché dietro a ogni spesa fiscale, cioè a ogni detrazione o deduzione, ci sono degli interessi, anche in questo caso si tratta di assumere scelte politiche precise.

Resta però sempre la "terza via" del deficit, evocata spesso dalla politica. Vede margini ulteriori da questo punto di vista?

Sul deficit non ci sono margini. Bisogna intendersi: deficit significa indebitamento, non è un male in sé ma dipende dagli obiettivi per cui si ricorre a questo strumento. Una famiglia si indebita per comprare casa, non per pagare l'affitto. Tradotto in termini di finanza pubblica, significa che spese strutturali non possono essere finanziate a debito, mentre gli investimenti pubblici sì.

E le riforme fiscali?

Una riforma fiscale non si può realizzare a deficit. Si può aumentare il disavanzo per un provvedimento fiscale temporaneo, nato da precise ragioni congiunturali, ma non per una riforma strutturale.

Per gli investimenti, però, lei ha spesso sottolineato che in Italia il problema non è negli stanziamenti ma nella capacità di tradurli in opere. Su questo piano, da Confindustria all'Ance si solleva più di un dubbio sull'efficacia reale del decreto sbloccacantieri. Si poteva fare di più?

In astratto sicuramente sì, ma bisogna considerare le condizioni politiche. In quest'ottica, comunque, molte delle proposte del Mef sono state accolte ed è un fatto positivo. È difficile smontare il Codice appalti perché ci sono molte istanze; spesso si ritiene che più il sistema è complesso più è facile il controllo sulla corruzione. Io penso il contrario.

Le cronache di questi giorni lo confermano.

È vero: stiamo attenti a non restituire l'immagine di un Paese nelle mani della corruzione o della criminalità organizzata. Bisogna riportare queste vicende nella loro giusta dimensione. Oggi per esempio si parla molto della Lombardia, ma non si può pensare che una delle regioni più efficienti d'Europa sia un territorio in balia della Ndrangheta. I fatti individuali possono essere gravi e vanno accertati fino in fondo, ma il loro peso sistemico è molto scarso.

A infiammare queste polemiche è anche il calendario, che a maggio si chiude con le elezioni europee. Molti nella maggioranza si aspettano dal voto un cambiamento radicale in Europa. Lei che cosa ne pensa?

Più che dal voto mi aspetto che i cambiamenti arrivino dai fatti. Si è finalmente cominciato a discutere davvero, anche a livello extra-europeo per esempio al Fondo monetario internazionale, sul problema della crescita e della stabilità all'interno di società sempre più pervase dalla rabbia e a volte anche dalla violenza. È un tema globale, che in Europa intreccia questioni specifiche come la sostenibilità di un modello di crescita basato sull'export, e quindi esposto a shock esogeni come sta avvenendo ora per la Germania e anche per l'Italia. Lo stesso Qe ha mancato l'obiettivo di portare l'inflazione vicino al 2%, a riprova del fatto che come spesso ha rilevato lo stesso governatore della Bce Mario Draghi la politica monetaria senza una politica di bilancio coerente non basta.

Sulla politica economica, però, abbiamo incontrato più di una difficoltà nel trovare allianze in Europa. Vede un'evoluzione del quadro?

Io penso che i grandi Paesi europei siano tutti chiamati in causa nel ridefinire queste politiche, e anche all'orizzonte c'è una dialettica, per esempio tra Francia e Germania. Poi c'è uno schieramento di Paesi più piccoli ma importanti nel Nord Europa che sembrano più interessati a frenare i processi di integrazione, in qualche caso anche per tutelare una competizione fiscale aggressiva ormai intollerabile, soprattutto all'interno dell'Eurozona. E in senso sostanziale il sovranismo è proprio in quei Paesi che si oppongono alle politiche di interesse comune per l'Europa. Sono temi da sollevare con sempre maggior decisione anche per dare un nuovo messaggio ai cittadini europei. In quest'ottica completare l'unione bancaria è importante, ma non è certo sufficiente.

Da noi però il dibattito pre-elettorale si è infiammato su questioni decisamente più domestiche, per esempio la riforma delle Province. Il progetto che prevede una ridefinizione delle loro funzioni e il ritorno

all'elezione diretta dei consiglieri ha acceso lo scontro fra la Lega e i Cinque Stelle, che vogliono l'abolizione delle Province. Lei che ne pensa?

Non ho mai condiviso la campagna per l'abolizione delle province, e le norme che ne sono scaturite con il risultato di rendere questi enti inefficienti. Le campagne basate sull'antipolitica pensano che l'eliminazione di organi di governo produca enormi risparmi, che invece a conti fatti si rivelano pochi o nulli. Il problema è rendere efficienti questi enti, e spero che presto si possa sviluppare sul tema un discorso più razionale, che si occupa prima delle funzioni e poi delle risorse. Lo stesso deve accadere sull'autonomia: bisogna definire puntualmente le competenze da spostare, rendere effettivi i costi standard e su questa base valutare le esigenze di perequazione. Ma è ovvio che qualsiasi effetto finanziario dovrà trovare una copertura.

Un'ultima domanda su un altro tema che è stato a lungo al centro del dibattito: i ristori ai risparmiatori. Le norme sono state approvate ma mancano ancora i decreti attuativi, come mai?

I problemi sono stati risolti con il decreto crescita, e a giorni arriverà il primo decreto con i tempi e le metodologie per presentare l'istanza. E ci tengo a dire che la soluzione trovata è stata molto positiva, perché garantisce il rimborso a tutti i truffati, nell'ampia maggioranza dei casi attraverso procedure praticamente automatiche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE PRIVATIZZAZIONI

18 miliardi

L'obiettivo del Governo

Il Governo ha già incluso nei calcoli sul debito un piano di privatizzazioni da 18 miliardi che la Commissione europea non prende in considerazione anche per il fatto che in passato sono stati previsti piani (da tre decimali di Pil) che poi non si sono realizzati. Il ministro dell'Economia Giovanni Tria insiste su questo obiettivo di 18 miliardi da incassare dalle privatizzazioni, ma nel caso non fosse raggiunto prevede il ricorso a qualche misura alternativa per ottenere lo stesso scopo



IRPEF E CONTI

Per finanziare riforme fiscali strutturali servono coperture strutturali, il deficit può coprire solo esigenze temporanee



CORRUZIONE

I fatti individuali vanno accertati ma non dobbiamo dare l'immagine di un Paese nelle mani di corrotti e mafiosi



PRIVATIZZAZIONI DA 18 MILIARDI

Confermo gli obiettivi che abbiamo indicato. Se non saranno raggiunti in pieno, serviranno misure alternative per lo stesso scopo



MANOVRA CORRETTIVA

Non mi aspetto che ci saranno richieste di aggiustamenti che finora non ci saranno arrivati. La discussione sarà in autunno



LE PROVINCE

Non ho mai condiviso le campagne per la loro abolizione. Il problema è rendere efficienti questi enti, spero in un discorso più razionale



A capo del Mef.

Il ministro dell'Economia e delle Finanze Giovanni Tria

Da Autobrennero e Regione Emilia altri 200 milioni per la Cispadana

Il presidente della Provincia di Bolzano e della Regione Arno Kompatscher e il presidente della Provincia di Trento e vicepresidente della Regione Maurizio Fugatti, hanno incontrato il presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini (**nella foto**), accompagnato dai presidenti delle Province di Modena e Reggio Emilia, per discutere sulle prospettive di realizzazione e sviluppo dell'Autostrada Cispadana. Ribadita la rilevanza strategica dell'infrastruttura autostradale, si è condivisa la necessità che Autostrada del Brennero spa, quale socia di maggioranza assoluta della concessionaria ARC Spa, proceda nei lavori di adeguamento del progetto definitivo. Fugatti e Kompatscher hanno confermato che nel Piano economico finanziario della nuova concessione di A22 sono previste le risorse per la ulteriore ricapitalizzazione di ARC per 100 milioni, mentre il presidente emiliano ha ribadito l'impegno dell'Emilia Romagna con 100 milioni di risorse aggiuntive.



SAN GIOVANNI LUPATOTO. Nuove regole

Schedate 2.000 case Possibili interventi nel settore edilizia

Il Comune permette di presentare progetti per immobili del centro

Schedatura degli edifici (con tutti i suoi pesanti vincoli) presto superata per tutti i 2.000 immobili rientranti nella zona urbanistica del centro storico del paese. Una revisione della normativa edilizia consentirà infatti di fare quello che finora era stato vietato: ad esempio, aprire una finestra o aggiungere una stanza all'abitazione. La novità era attesa da molti cittadini. A rendere nota la notizia è il vicesindaco e assessore all'urbanistica Fulvio Sartori che spiega i criteri che ispireranno il nuovo strumento destinato a regolare gli interventi sugli edifici della parte vecchia del paese. Va ricordato che il centro storico ricopre circa il 10 per cento del territorio comunale edificato. In termini di unità abitative, equivale a circa 2.000 delle 12.000 case.

«Nel documento del sindaco di inizio mandato avevamo annunciato che per il centro storico volevamo semplificare le procedure affrontando il recupero e la riqualificazione in modo tale da permettere l'inserimento di corpi edilizi con caratteristiche costruttive attuali e volte al risparmio energetico», dice il vicesindaco Sartori.

«La variante al centro stori-

co si muove proprio su questa linea, rivedendo le modalità operative in particolare per gli edifici privi di valore storico-architettonico», continua Sartori.

Questo passo non significa però il completo superamento delle attuali schedature e della classificazione di ogni edificio del centro storico (attualmente dodici), che stabilisce immobile per immobile cosa si può fare in termini di intervento edilizio.

«Si vogliono mantenere i gradi di protezione degli edifici vigenti quale riferimento certo per la modalità operativa e momento di transazione verso un nuovo approccio», chiarisce Sartori.

Le modifiche agli interventi previsti dalla schedatura dovranno essere motivate e compatibili.

Il sindaco Attilio Gastaldello, in fase di presentazione del piano degli interventi aveva parlato di un doppio binario. Da una parte resteranno quindi le schede e i gradi di protezione, dall'altra ci sarà la possibilità di deroga a fronte di una motivata e dettagliata relazione del progettista, in particolare per gli edifici di non elevato valore storico.

La schedatura risaliva ai primi anni Novanta. ● R.G.



SCAMPIA, LUNEDÌ IL CANTIERE

Lo striscione sulla Vela che andrà giù: «Adios»

di **Fabrizio Geremicca**

L'ora del destino scatterà lunedì, quando a Scampia aprirà il cantiere per la demolizione della Vela Verde. «Ha vinto la lotta. Adios». Gli attivisti del Comitato Vele hanno srotolato un lungo striscione con la scritta in caratteri cubitali.

a pagina 7

Scampia, lunedì apre il cantiere In 6 mesi si abbatte la vela verde

Striscione del Comitato per le demolizioni: «Ha vinto la lotta. Adios»

Il programma

Ci vorranno 180 giorni di lavoro continuativi. Il sindaco de Magistris esulta con gli attivisti

NAPOLI «Ha vinto la lotta. Adios». Gli attivisti del Comitato Vele Scampia ieri hanno srotolato un lungo striscione di colore arancione, con la scritta in nero in caratteri cubitali, lungo la Vela Verde di Scampia. Epitaffio di una vicenda che si è protratta per molti decenni, tra polemiche, proteste, ritardi e perfino moniti di chi avrebbe voluto che le torri - sette nel complesso - restassero in piedi. Per quella Vela Verde l'ora del destino scatterà lunedì, quando si aprirà il cantiere per la demolizione.

Non sarà, va subito precisato, una operazione breve e semplice. Si prevede, infatti, che occorreranno 180 giorni, sei mesi di lavoro, per cancellare uno dei simboli - purtroppo negativi, ma erano tutt'altre le intenzioni di Franz Di Salvo, che le progettò ispirandosi ai principi delle *unites d'habitation* di Le Corbusier ed a Kenzo Tange - di Scampia.

Esulta il comitato che è stato promosso quando pochi ci credevano da Vittorio Passeg-

gio e che da anni si è fatto portavoce dell'esigenza di eliminare le Vele: «Finalmente siamo arrivati al momento più atteso, che abbiamo costruito con il tempo, nel tempo, riconoscendo, alternando e mettendo in pratica le varie fasi che hanno contraddistinto la lotta per il diritto all'abitare». Rivendicano: «Abbiamo costruito questo capolavoro sociale con il sudore e con i sacrifici di chi non ha mai mollato, dentro la lotta come nello scontro». Aggiungono: «La torre verde, finalmente libera dalle persone che l'hanno abitata per anni, si gode questo momento a finestre spalancate. Sarà un sorriso, sarà un messaggio codificato oppure solamente un saluto beffardo e convinto». Toni enfatici, dunque, ai quali accompagnano il ringraziamento al sindaco de Magistris, al suo vice Panini, agli assessori Carmine Piscopo e Monica Buonanno. Il primo cittadino, sempre su *facebook*, ricambia la cortesia con non minore enfasi: «Oggi è una giornata di sole per la storia del quartiere. Il mio pensiero va alle persone delle Vele che non hanno mai perso la dignità e la forza di lottare. A loro va la mia gratitudine. Al Comitato il mio abbraccio forte. Questo giorno lo voglio dedicare a Vit-

torio Passeggio con il quale per primo nell'inverno del 2011 iniziammo insieme la lotta durissima che ci ha portato a questa giornata storica. La Napoli della resistenza e della lotta io la amo profondamente, senza fine». Risale al 29 agosto 2016 la delibera comunale che ha previsto l'abbattimento di tre vele e la riqualificazione della quarta, la Vela Celeste. Quest'ultima ospiterà gli uffici della Città Metropolitana di Napoli. Il Comune ha inviato il progetto al Governo per ottenerne l'approvazione per lo stanziamento di diciotto milioni di euro, fondi necessari per procedere con l'intervento. Il 3 marzo 2017 è stata ufficializzata da de Magistris l'approvazione dello stanziamento dei finanziamenti necessari per la demolizione. In precedenza, durante le amministrazioni Bassolino e Iervolino, tra il 1997 ed il 2003, erano state già demolite altre tre Vele.

Fabrizio Geremicca

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Le intenzioni di Franz Di Salvo, che le progettò ispirandosi ai principi delle *unites d'habitation* di Le Corbusier e a Kenzo Tange, erano alte e alte. Tuttavia le vele di Scampia saranno ricordate come simbolo del degrado di uno dei quartieri più difficili della città



«Abusi edilizi all'Arenile», denuncia e sequestri Il titolare: sono nel giusto

NAPOLI Umberto Frenna, il gestore dell'Arenile, locale di riferimento della movida a Coroglio, è stato denunciato dalla polizia municipale perché avrebbe commesso abusi edilizi all'interno dell'area che ha in concessione.

La vicenda nasce dal sopralluogo che è stato effettuato il 9 aprile dal nucleo antiabusivismo dei caschi bianchi, diretto dal capitano Agostino Acconcio, e dalla unità operativa di Chiaia. I vigili hanno riscontrato sul lato sud est dell'Arenile la realizzazione di tre distinte unità, parte in legno e parte sotto forma di tensostruttura con utilizzo di alluminio. La prima di 86 metri quadrati, adibita a cucina e con all'interno il bancone del bar. La seconda con tavoli e divani per una superficie di 128 metri quadrati. La terza di 65 metri quadrati, parte dei quali privi di copertura. «Per la consistenza complessiva delle tre strutture comunicanti tra loro (circa 280 metri quadrati) – recita il verbale della polizia municipale –, la tipologia e la loro destinazione d'uso, si ritiene trattarsi di opere aventi rilevanza urbanistica ed edilizia e pertanto costituenti volume». È dunque scattata la segnalazione di Frenna alla Procura. «Al termine del sopralluogo –

abbiamo effettuato il sequestro. Tre o quattro giorni fa abbiamo verificato che ha provveduto a ripristinare lo stato dei luoghi, eliminando gli abusi».

Non è il primo episodio di questo genere che si verifica quest'anno all'Arenile. «In precedenza – ricorda Acconcio – avevamo contestato la realizzazione di una tensostruttura abusiva da 500 metri quadrati. Il gestore del locale di Coroglio poi l'ha rimossa. Anche in quella circostanza è stato deferito all'autorità giudiziaria». Frenna rivendica di avere operato nel rispetto delle norme. Sostiene che le opere in questione rientrerebbero nell'ambito della «edilizia libera», per la quale non ci sarebbe necessità di autorizzazione da parte del Comune, anche perché di natura provvisoria, ed esibisce il via libera dall'Autorità Portuale. «In merito alle varie interpretazioni e scuole di pensiero su cosa rientra o no nell'edilizia libera – dice – la mia posizione è di piena fiducia verso i magistrati che si esprimeranno. Sono pronto a pagare di persona qualora si stabilisse da parte mia un torto o a chiedere un risarcimento danni qualora si stabilisse che la nostra procedura era in regola».

F. Ger.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Frenna
Ho fiducia
nei pm
ma chiedo
di essere
risarcito
se dovessi
avere
ragione io




La lettera aperta

Noi costruttori delusi dallo «Sbloccacantieri»

 di **Roberto Contessi ***
 e **Giovanni Salmistrari ****

I costruttori hanno atteso con grandi aspettative l'uscita del Decreto «Sbloccacantieri» per le positive ricadute in termini di Pil, lavoro e auspicato sblocco delle risorse stanziare per gli investimenti.

Aspettative che sono andate deluse. Dal Dl Sbloccacantieri e gli altri provvedimenti del governo (Dl Semplificazioni, Dl Crescita e Def) non si evince una visione strategica di dove si vuole portare il Paese e il settore. Nonostante una disoccupazione dilagante, un impoverimento al di sotto della soglia di sicurezza di tutte le infrastrutture del Paese e un'incapacità di impiego delle risorse, ancora si continua a preferire la spesa corrente e a far crescere il debito pubblico. Come categoria chiediamo 2 semplici cose per l'attivazione dei cantieri: a) ripermimetrazione del reato di abuso di ufficio; b) riconfigurazione della responsabilità erariale.

Questi due passaggi sono preliminari a ogni altra azione. Tutte le forze politiche nei molteplici incontri ci hanno manifestato la propria più assoluta condivisione. Nessuno ha fatto nulla!

Nello specifico il Dl «Sbloccacantieri», anziché agire verso una semplificazione, va ad acuire alcuni punti critici del Codice vigente: il subappalto, il limite alla procedura negoziata e l'utilizzo del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Il subappalto torna facoltà della Stazione appaltante che potrà prevederlo in una forchetta fino al massimo del 50% dell'importo dei lavori.

Oggi quindi la stessa azienda si potrà trovare nell'assurda situazione di partecipare a una gara dove un giorno il subappalto è possibile per il 5% delle opere e a una gara dove un altro giorno tale limite è pari al 50%. Un effetto negativo sul sistema avrà anche la compressione dei limiti per la procedura negoziata a 200.000€ dall'attuale milione. Come

denunciato anche dall'Anci, ricorrere alla procedura aperta per importi pari o superiori a 200.000 € fino a 5 milioni, nonostante l'introduzione di alcune misure «acceleratorie», porterà a un ulteriore aggravio burocratico per le Stazioni Appaltanti, con il rischio di un blocco degli affidamenti da parte delle Amministrazioni di minori dimensioni.

Mantenere la soglia attuale di 1 milione risponde anche all'esigenza di tutelare le imprese del territorio evitando che siano costrette a concorrere al più alto numero di gare possibile senza alcuna seria prospettiva di aggiudicazione.

Come Ance siamo favorevoli all'utilizzo del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, perché sia applicata in maniera efficace per le opere di complesso contenuto tecnico. Ma questo decreto va nella direzione sbagliata, quando prevede l'innalzamento dal 30 al 50% dell'incidenza del fattore prezzo rispetto ad altri elementi qualitativi dell'offerta. Così sarà ancora il prezzo a decidere l'aggiudicatario.

La realtà è che le imprese edili continuano a soffrire ma, nonostante la perdita di 600.000 occupati, il legislatore ha come principale preoccupazione quella di andare a pranzo con i dipendenti della Pernigotti (150 lavoratori a rischio) o creare una newco nel settore delle infrastrutture per salvare grandi imprese

* Presidente Ance Friuli Venezia Giulia

** Presidente [Ance Veneto](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere eterno Già 16 anni di lavori E nell'anniversario riprende il processo

VENEZIA Maggio, mese fatale per il tormentato Mose. Eppure la storia delle monumentali dighe mobili contro l'acqua alta era iniziata in pompa magna nel 2003, proprio a maggio, il 14 per la precisione. Un giorno di sole in cui l'allora premier Silvio Berlusconi, officiava una cerimonia di posa della prima pietra che ha avuto pochi eguali per i connotati quasi di sacralità dell'evento. La prossima settimana, 16 anni dopo esatti, il 14 l'agenda veneziana vede ben altro genere di cerimonia: gli appelli legati allo scandalo Mose, nella fattispecie quello *post mortem* dell'ex ministro Altero Matteoli e quello dell'ex sindaco Giorgio Orsoni che persegue un'assoluzione con formula piena. Nel frattempo, ieri, è deflagrata la versione di Toninelli (Danilo Toninelli, ministro delle Infrastrutture e Trasporti) che appioppa al Veneto e a Venezia una batosta milionaria per i costi di gestione. Lo «sfondo», si fa per dire, resta il completamento al ralenty di un'opera monstre che, però, vedrà tempi di realizzazione più lunghi delle piramidi egiziane. Scrivono gli storici che la maestosa piramide di Cheope richiese una decina d'anni d'edificazione. E la soglia psicologica dei dieci anni di cantieri si applica, agevolmente, anche ad altre opere immani: dalla linea Maginot che avrebbe dovuto difendere la Francia dai panzer nazisti all'Autosole, il traforo del Monte Bianco e l'av-

veniristico tunnel sotto la Manica. E il Mose? Il contatore del sistema a dighe mobili è già arrivato a segnare sedici anni tondi tondi - maggio fatale si diceva - senza che ancora ci sia una data di ultimazione. Solo la speranza che entro l'inizio dell'estate si completino i lavori di San Nicolò. Chioggia dovrebbe essere in funzione anche prima, poi toccherà a Malamocco. Per fine anno, insomma, le dighe del Mose potrebbero essere in grado di chiudersi.

Previsioni, non si avverò quella di Pietro Lunardi che, allora, sedeva sulla poltrona di Toninelli: «I lavori saranno conclusi entro otto anni e finalmente, i veneziani potranno lasciare a casa gli stivali». Impossibile dimenticare la battuta *tranchant* e, questa sì, profetica del sindaco filosofo Massimo Cacciari negli anni Novanta: «C'è acqua alta? Veneziani, mettetevi gli stivali!». Chissà che ne pensa oggi Cacciari, l'unico a tentare di fermare un'opera che in tanti definiscono «nata male». E fra processi, faide istituzionali, liti sui costi e ritardi infiniti, è proseguita anche peggio.

Martina Zambon



Il caso Il governo vuole accentrare la gestione della laguna e prevede anche un balzello. Da Zaia a Brugnaro, tutti contro

Tassa sul Mose, Veneto in rivolta

Supercommissario e Agenzia. Manutenzione da 100 milioni l'anno pagata anche coi turisti

VENEZIA Una tassa di scopo (la terza a Venezia), per pagare la manutenzione del Mose. Nel frattempo dovranno pagare la Regione (assieme ai ministeri di Infrastrutture, Ambiente, Beni culturali e Finanze con 15 milioni di euro ciascuno), il Comune e la Città metropolitana (10) e il Porto (5), arrivando così ai 100 milioni (annui) previsti per garantire il funzionamento delle dighe mobili. Esplode l'ira del Veneto contro il decreto del Mit.

a pagina **2 Bottazzo**

Tassa per pagare il Mose, è bufera

Cento milioni l'anno coperti dai veneti. Nuovo ticket turistico Da Zaia a Brugnaro: «Le mani nelle tasche dei cittadini»

VENEZIA Una tassa di scopo (la terza, se si considera la tassa di soggiorno e il contributo di accesso), questa volta per pagare la manutenzione del Mose. Nel frattempo dovranno pagare la Regione (assieme ai ministeri di Infrastrutture, Ambiente, Beni culturali e Finanze con quindici milioni di euro ciascuno), il Comune e la Città metropolitana (dieci per entrambe) e il Porto (cinque), arrivando così ai cento milioni (annui) previsti per garantire il funzionamento delle dighe mobili alle bocche di porto. «Il Mose è un'opera nazionale e se ne deve occupare il governo», è intervenuto pesantemente il governatore del Veneto Luca Zaia. «Sembra una manovra da burocrati di palazzo, che con l'aiuto di qualche "manina" locale ha partorito un strafalcione, viziato da evidenti profili di incostituzionalità», ha aggiunto il sindaco di Ve-

nezia Luigi Brugnaro lanciando il grido di battaglia. «Da oggi io e il presidente Zaia saremo insieme perché una tale assurdità non venga mai approvata».

L'eco dell'emendamento del ministero delle Infrastrutture sul Mose deflagra in laguna poche ore dopo la diffusione. Perché tra le novità che apporta al «pianeta Mose» c'è anche la società di gestione delle dighe mobili, ma il testo finale fa infuriare tutti, a partire da Regione, Comune e Città metropolitana (ma anche Pd e Forza Italia), che si vedono sfilare davanti i poteri sulla laguna e vengono costretti a pagare per la manutenzione, stimata in 100 milioni l'anno. Proprio nei giorni in cui il tiro alla fune tra governo e Veneto sull'autonomia si fa sempre più aspro. «Questo ragionamento sul Mose va in direzione diametralmente opposta, lo Stato vorrebbe imporci di spendere soldi e mettere tasse per un'opera dello Stato stesso, che ha l'obbligo morale e istituzionale di occuparsi della salvaguardia di una città patrimonio del mondo intero — dice Zaia —. Avessimo l'autonomia potremmo almeno fare un ragionamento, ma oltre a non

darcela, per ora, ci si inventa anche nuove imposizioni nazionali. Da parte mia, strada sbarrata».

L'emendamento del ministero delle Infrastrutture allo «Sblocca cantieri» infatti lo dice chiaramente: «La manutenzione potrebbe trovare copertura mediante la compartecipazione finanziaria da parte delle amministrazioni e degli enti a vario titolo interessati al corretto funzionamento del sistema Mose». Detto fatto: sarà creata una società pubblica che si occuperà dell'esecuzione e l'affidamento della gestione nonché della manutenzione con un capitale sociale iniziale, guarda caso, di cento milioni di euro, la cifra necessaria per le i lavori di mantenimento delle dighe. «Quante volte dovremmo pagare il Mose? Una volta come veneziani, la seconda come cittadini metropolitani, la terza veneti, la quarta come italiani?», accusa il sindaco. Del resto quattro ministeri dovranno mettere complessivamente 60 milioni, 15 la Regione, 10 la Città metropolitana e 10 il Comune. «La società è una delle tante stupidaggini inventata per la gestione del Mose che per finanziarsi non fa altro che mettere le mani

nelle tasche dei cittadini — continua Brugnaro — tutto questo è inaccettabile, gli emendamenti sono indecenti». «Si vogliono scaricare i costi su una Regione tax free, che non applica nessuna addizionale regionale ai suoi cittadini lasciando nelle loro tasche un miliardo e 170 milioni l'anno», incalza il governatore del Veneto. Di più: l'obiettivo finale è la tassa di scopo vincolata a sostenere le spese di gestione del sistema «che andrebbe a gravare sui turisti, anche giornalieri che sono i beneficiari ultimi del Mose».

E le reazioni non si sono

fatte attendere: «Le tensioni del governo si scaricano anche sul dossier Mose. Sarà una prova di forza tra Lega e 5S o un altro gioco delle parti? In ogni caso la conseguenza la pagano gli italiani», dice la vicepresidente vicaria dei deputati Pd Alessia Rota. «È iniziata la ritorsione del M5s contro le Regioni che hanno chiesto l'autonomia, è una provocazione inaccettabile», attaccano i deputati veneti di Forza Italia, Piergiorgio Cortelazzo, Dario Bond e Raffaele Baratto.

Francesco Bottazzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Luca Zaia

Non sono d'accordo su una riga di quell'emendamento e mi adopererò perché non venga approvato. Il Mose è un'opera nazionale e se ne deve occupare il Governo. E intanto continuano a negarci l'autonomia



Luigi Brugnaro

Sono rimasto incredulo e scandalizzato. Sembra una manovra da burocrati di palazzo che ha partorito uno strafalcione incostituzionale



L'opera infinita Fa discutere l'emendamento del Mit per il completamento del Mose a Venezia



Il cantiere eterno

Già 16 anni di lavori

E nell'anniversario riprende il processo

VENEZIA Maggio, mese fatale per il tormentato Mose. Eppure la storia delle monumentali dighe mobili contro l'acqua alta era iniziata in pompa magna nel 2003, proprio a maggio, il 14 per la precisione. Un giorno di sole in cui l'allora premier Silvio Berlusconi, officiava una cerimonia di posa della prima pietra che ha avuto pochi eguali per i connotati quasi di sacralità dell'evento. La prossima settimana, 16 anni dopo esatti, il 14 l'agenda veneziana vede ben altro genere di cerimonia: gli appelli legati allo scandalo Mose, nella fattispecie quello *post mortem* dell'ex ministro Altero Matteoli e quello dell'ex sindaco Giorgio Orsoni che persegue un'assoluzione con formula piena. Nel frattempo, ieri, è deflagrata la versione di Toninelli (Danilo Toninelli, ministro delle Infrastrutture e Trasporti) che appioppa al Veneto e a Venezia una batosta milionaria per i costi di gestione. Lo «sfondo», si fa per dire, resta il completamento al ralenty di un'opera monstre che, però, vedrà tempi di realizzazione più lunghi delle piramidi egiziane. Scrivono gli storici che la maestosa piramide di Cheope richiese una decina d'anni d'edificazione. E la soglia psicologica dei dieci anni di cantieri si applica, agevolmente, anche ad altre opere immani: dalla linea Maginot che avrebbe dovuto difendere la Francia dai panzer nazisti all'Autosole, il traforo del Monte Bianco e l'av-

veniristico tunnel sotto la Manica. E il Mose? Il contatore del sistema a dighe mobili è già arrivato a segnare sedici anni tondi tondi - maggio fatale si diceva - senza che ancora ci sia una data di ultimazione. Solo la speranza che entro l'inizio dell'estate si completino i lavori di San Nicolò. Chioggia dovrebbe essere in funzione anche prima, poi toccherà a Malamocco.

Per fine anno, insomma, le dighe del Mose potrebbero essere in grado di chiudersi.

Previsioni, non si avverò quella di Pietro Lunardi che, allora, sedeva sulla poltrona di Toninelli: «I lavori saranno conclusi entro otto anni e finalmente, i veneziani potranno lasciare a casa gli stivali». Impossibile dimenticare la battuta *tranchant* e, questa sì, profetica del sindaco filosofo Massimo Cacciari negli anni Novanta: «C'è acqua alta? Veneziani, mettetevi gli stivali!». Chissà che ne pensa oggi Cacciari, l'unico a tentare di fermare un'opera che in tanti definiscono «nata male». E fra processi, faide istituzionali, liti sui costi e ritardi infiniti, è proseguita anche peggio.

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Posa della prima pietra Berlusconi e la posa della prima pietra del Mose il 14 maggio 2003



LA NUOVA VIABILITÀ DA PIEVE A CORTINA

Venezia promuove le quattro varianti lungo l'Alemagna

Via libera con qualche prescrizione della commissione regionale
Ora i fascicoli saranno spediti a Roma per l'approvazione definitiva

Passi avanti per le varianti di Tai, Valle, San Vito e Cortina, approvate ieri, dalla commissione regionale. Ora i fascicoli passano al ministero dell'Ambiente per la conclusione della procedura di Via, la valuta-

zione di impatto ambientale. In caso di esito positivo, saranno convocate le conferenze di servizi decisorie e saranno appaltate le opere. L'obiettivo di Anas, come ha sottolineato a marzo il presidente Clau-

dio Andrea Gemme, è velocizzare l'iter. Si punta ad aprire i cantieri per la primavera 2020, poi i lavori dureranno dai 18 ai 30 mesi. Le quattro opere termineranno entro il 2023. **SEGAFFREDDO / APAG.26**

LA NUOVA VIABILITÀ SULL'ALEMAGNA

Le quattro varianti promosse a pieni voti: ora l'esame a Roma

I progetti per le circonvallazioni di Tai, Valle, S. Vito e Cortina sono stati approvati dalla commissione regionale

Alessandra Segafreddo

SAN VITO. Passi avanti per le varianti di Tai, Valle, San Vito e Cortina, approvate ieri, dalla commissione regionale. Ora i fascicoli passano al ministero dell'Ambiente per la conclusione della procedura di Via, la valutazione di impatto ambientale. In caso di esito positivo, saranno convocate le conferenze di servizi decisorie e saranno appaltate le opere. L'obiettivo di Anas, come ha sottolineato a marzo il presidente Claudio

dai 18 ai 30 mesi. Le quattro opere non saranno pronte per i Mondiali di sci alpino che Cortina organizzerà nel 2021, ma termineranno entro il 2023.

Tutte le opere, progettate da Anas, rientrano nel pacchetto di sistemazione della viabilità lungo l'Alemagna, da Longarone a Cimabanche, finanziato dal Governo e gestito dal commissario straordinario Gemme. Un piano che prevede una spesa di 172 milioni di euro.

Dei 42 interventi per la messa in sicurezza, molti sono a buono punto, mentre le quattro varianti, dal valore di circa 30 milioni di euro l'u-

na, devono invece terminare l'iter delle verifiche ambientali. «La Via regionale ha dato parere favorevole all'unanimità ai tre progetti», commenta il sindaco di San Vito, Franco De Bon, che era presente all'incontro, «e questo è un importante passo avanti. Ora dobbiamo attendere



la risposta del Ministero, ma non dovrebbero esserci sorprese. La Commissione si è espressa in maniera positiva con alcune prescrizioni di dettaglio, che a mio modesto parere sono utili, anzi alcune le avevamo chieste anche noi sindaci».

Sono una quarantina le prescrizioni indicate ieri dalla Commissione: alcune invitano a non aprire cantieri nelle zone interessate dalla realizzazione delle mini-tangenziali durante i lavori alla viabilità per non creare ulteriori disagi, altre chiedono di verificare con cura il rispetto delle distanze tra la strada e le abitazioni, altre chiedono di utilizzare essenze locali per le opere di rinverdimento e a curare la mitigazione paesaggistica. «Per San Vito», insiste De Bon, «ho anche chiesto che nel tratto dopo La Scura, dove c'è un corridoio faunistico, venga realizzata un'opportuna recinzione affinché gli ungulati non si immettano sulla strada».

I quattro progetti promossi prevedono a Cortina la creazione di una nuova viabilità da La Riva a Crignes, lunga 820 metri, con tre rotonde, altrettanti ponti e una galleria; a San Vito una nuova strada lunga 2 chilometri e 350 metri che toglierà il traffico dal centro; a Tai di Cadore una nuova galleria lunga 980 metri che sbuca al bivio per Nebbiù; il progetto di Valle, invece, prevede una galleria lunga 612 metri, una ventina dei quali (all'ingresso e all'uscita del tunnel) realizzati in artificiale, ossia senza le pareti laterali. —

Il cantiere eterni Peggio delle Piramidi E nell'anniversario riprende il processo

VENEZIA Maggio, mese fatale per il tormentato Mose. Eppure la storia delle monumentali dighe mobili contro l'acqua alta era iniziata in pompa magna nel 2003, proprio a maggio, il 14 per la precisione. Un giorno di sole in cui l'allora premier Silvio Berlusconi, officiava una cerimonia di posa della prima pietra che ha avuto pochi eguali per i connotati quasi di sacralità dell'evento. La prossima settimana, 16 anni dopo esatti, il 14 l'agenda veneziana vede ben altro genere di cerimonia: gli appelli legati allo scandalo Mose, nella fattispecie quello post mortem dell'ex ministro Altero Matteoli e quello dell'ex sindaco Giorgio Orsoni che persegue un'assoluzione con formula piena. Nel frattempo, ieri, è deflagrata la versione di Toninelli (Danilo Toninelli, ministro delle Infrastrutture e Trasporti) che appioppa al Veneto e a Venezia una batosta milionaria per i costi di gestione. Lo «sfondo», si fa per dire, resta il completamento al ralenty di un'opera monstre che, però, vedrà tempi di realizzazione più lunghi delle piramidi egiziane. Scrivono gli storici che la maestosa piramide di Cheope richiese una decina d'anni d'edificazione. E la soglia psicologica dei dieci anni di cantieri si applica, agevolmente, anche ad altre opere immani: dalla linea Maginot che avrebbe dovuto difendere la Francia dai panzer nazisti all'Autosole, il traforo del Monte Bianco e l'av-

veniristico tunnel sotto la Manica. E il Mose? Il contatore del sistema a dighe mobili è già arrivato a segnare sedici anni tondi tondi - maggio fatale si diceva - senza che ancora ci sia una data di ultimazione. Solo la speranza che entro l'inizio dell'estate si completino i lavori di San Nicolò. Chioggia dovrebbe essere in funzione anche prima, poi toccherà a Malamocco. Per fine anno, insomma, le dighe del Mose potrebbero essere in grado di chiudersi.

Previsioni, non si avverò quella di Pietro Lunardi che, allora, sedeva sulla poltrona di Toninelli: «I lavori saranno conclusi entro otto anni e finalmente, i veneziani potranno lasciare a casa gli stivali». Impossibile dimenticare la battuta *tranchant* e, questa sì, profetica del sindaco filosofo Massimo Cacciari negli anni Novanta: «C'è acqua alta? Veneziani, mettetevi gli stivali!». Chissà che ne pensa oggi Cacciari, l'unico a tentare di fermare un'opera che in tanti definiscono «nata male». E fra processi, faide istituzionali, liti sui costi e ritardi infiniti, è proseguita anche peggio.

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Una tassa per il Mose». Zaia: mai

► Il ministro delle Infrastrutture vuole introdurre un'imposta di scopo per coprire i costi di gestione: 100 milioni ogni anno ► Il governatore: farò di tutto perché non venga approvata. Sarà nominato un commissario per completare l'opera

«Non sono d'accordo e mi adopererò perché non venga approvata. Il Mose è un'opera nazionale e se ne deve occupare il Governo». Netta la contrarietà del governatore Zaia alla nuova tassa per coprire i costi di gestione del Mose, che dovrebbero ammontare a 100 milioni l'anno. La previsione dell'imposta, che dovrebbe essere pagata dai turisti, è contenuta nell'emendamento allo sblocca-cantieri depositato ieri dal ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli. Nel testo è anche prevista una figura commissariale che avrà tutti i poteri necessari per concludere l'opera, avocan-

do a sé quelli di stazione appaltante dell'ex Magistrato alle Acque. Per la prima volta è poi prevista una sorta di agenzia pubblica per la gestione e manutenzione dell'opera, i cui costi saranno almeno in parte finanziati appunto da una tassa di scopo che andrà a gravare sui turisti. «Non se ne parla nemmeno - dice ancora Zaia - Se lo Stato esiste, gestisca in proprio la questione nazionale del Mose. Per giunta tutto questo accade mentre si continua a negarci, ritardando un processo inarrestabile, l'autonomia».

Fullin e Pederiva
 alle pagine 2 e 3



Grandi opere

«Un'imposta per il Mose La pagheranno i turisti»

► Sorpresa nello "sblocca cantieri", nuova società e tassa per i costi di gestione: 100 milioni l'anno ► Il ministro ha previsto un supercommissario che avrà tutti i poteri per concludere i lavori

LA STRUTTURA PUBBLICA DOVRÀ AFFIDARE LA MANUTENZIONE E GARANTIRE I FONDI PER PAGARLA

IN SERATA TONINELLI LANCIÀ UN MESSAGGIO PIÙ POSSIBILISTA: «SONO IN CORSO RIFLESSIONI SUL MODO DI RACCOGLIERE I SOLDI»

LA POLEMICA

VENEZIA Mesi e mesi di pressing sul Governo da parte del Comune e della Città metropolitana di Venezia, forze politiche e singoli parlamentari. Alla fine, Palazzo Chigi si è ricordato che Venezia sta aspettando l'ultimazione del Mose, il sistema che dovrebbe difenderla dalle acque alte, e la sua entrata in funzione. Questa volta il governo ha deciso quindi di affrontare di petto la situazione, ma ha scatenato le ire di Re-

gione e Comune, prevedendo una figura commissariale che avrà tutti i poteri necessari per concludere l'opera, avocando a sé quelli di stazione appaltante dell'ex Magistrato alle Acque, con in più la possibilità di affidare progettazione e lavori nel caso in cui il Consorzio Venezia Nuova non rispettasse i tempi.

Ma c'è di più: per la prima volta è prevista una sorta di agenzia pubblica per la gestione e manutenzione dell'opera, i cui costi (100 milioni l'anno) saranno al-

meno in parte finanziati da una tassa di scopo che andrà a gravare sui turisti. In tarda serata, a porta Pia era però ancora in cor-



so una riflessione sull'opportunità della tassa, soprattutto dopo la levata di scudi da Venezia. Potrebbe essere quindi essere affidata a una formulazione successiva oppure saltare del tutto.

SBLOCCA CANTIERI

Questo è il senso del corposo emendamento al disegno di legge per la conversione del decreto "Sblocca cantieri" depositato ieri dal ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli. Quest'ultimo ha convenuto che sia necessario superare le difficoltà derivanti dalla attuale gestione del Consorzio Venezia Nuova (a sua volta commissariato) e dai limitati poteri del Provveditorato alle Opere pubbliche, che è subentrato al Magistrato alle Acque come stazione appaltante: in caso di ritardi, il dirigente ministeriale può solo sollecitare, non certo avere più controllo e potere, come pensa il Governo istituendo questo commissario che si porrà al di sopra dei due commissari del Consorzio.

L'impasse è stata evidenziata anche a livello parlamentare: solo 90 milioni spesi nel 2018 e poco più di 10 nel primo quadrimestre del 2019. Se si andasse avanti di questo passo, con oltre 900 milioni (già a disposizione) da spendere, il Mose sarebbe pronto forse nel 2030. I tempi previsti per la nomina del commissario sono 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto, quindi presumibilmente nel corso dell'estate.

L'UOMO FORTE

«Vedo molto positivamente questa decisione - è il commento del Provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto, Roberto Linetti - perché questo è l'unico modo per poter completare il Mose in tempi ragionevoli».

La nuova norma sembra esse-

re cucita sulla sua figura, visto che vanta una grande conoscenza dell'opera (è a Venezia da due anni e mezzo) e che questo nuovo commissario ad acta avrebbe pieni poteri nei confronti del Consorzio Venezia Nuova.

NUOVA AGENZIA

Il testo da convertire in legge istituisce però anche una società a partecipazione pubblica con il compito di sovrintendere alla gestione e alla manutenzione del Mose. Una "bazzecola" da 100 milioni l'anno, che per forza di cose dovrà avere come capitale quello proveniente dallo Stato e da altri enti. L'articolato scrive testualmente:

Ministero dell'Economia e finanze, Ministero delle Infrastrutture, Ministero delle politiche agricole, Ministero dei Beni culturali, Regione Veneto, Città metropolitana e Comune di Venezia, Autorità portuale. Sarà questa società a mettere in gara la gestione vera e propria del Mose, scegliendo tra i soggetti più qualificati a livello tecnico. Un "piccolo" particolare manca però nel testo: quanti soldi i soci dovrebbero conferire alla società e con quali modalità. Secondo fonti ufficiose ministeriali il capitale sociale proverrebbe con 15 milioni da ciascun ministero interessato e Regione Veneto; da Città metropolitana e Comune di Venezia con 10 milioni ciascuno, e dall'Autorità di sistema portuale con 5 milioni.

TASSA DI SCOPO

Una buona parte del denaro per provvedere alla gestione e alla manutenzione arriverà anche dall'introduzione di un'imposta di scopo «il cui ricavato - si legge nella relazione illustrativa dell'emendamento governativo - sia vincolato per legge a sostenere le spese di gestione del sistema e che andrebbe a gravare sui turisti, anche giornalieri, di Venezia quali beneficiari ultimi del servizio di difesa della laguna di Venezia».

E qui si presenta un problema, e nemmeno tanto piccolo. Il

Comune di Venezia è stato autorizzato dall'inizio di quest'anno dal Parlamento ad introdurre una nuova forma di imposizione sul turismo non pernottante, chiamata "contributo di sbarco". Questa tassa entrerà in vigore da settembre con una tariffa flat di 3 euro a persona (esclusi i bambini fino a 6 anni e le numerose categorie esenti) e dal 2020 potrà arrivare fino a 10 euro a testa. Come sarà conciliabile un'altra tassazione sul turismo, che già oggi paga l'imposta di soggiorno? «Chiedere un contributo straordinario in nome della specialità di Venezia è un conto - attacca il deputato Pd Nicola Pellicani - altra cosa è fare di Venezia una città a pagamento, che fa venir meno qualsiasi principio di equità e uguaglianza e che mortifica questa città. Altro che mani nelle tasche, qui si stanno strappando i pantaloni ai turisti».

ARRIVANO I SOLDI

La Legge di bilancio del 2018 aveva rifinanziato la Legge speciale per Venezia con 25 milioni per il 2018 e poi 40 milioni per ogni anno dal 2019 al 2024. Questi soldi devono essere ripartiti tra Venezia (destinataria della maggior parte dei fondi) e gli altri Comuni che si affacciano sulla gronda lagunare con un atto del cosiddetto "Comitatone" che è un comitato interministeriale presieduto dal presidente del Consiglio (il quale delega quasi sempre il titolare delle Infrastrutture) nonché dalla Regione e dalle amministrazioni comunali interessate alla ripartizione. Il problema è che negli ultimi due anni il Comitatone non si è riunito e i soldi sono rimasti nel bilancio dello Stato, stanziati ma non impegnati. L'emendamento del Governo mette una pezza anche a questo problema, prevedendo la ripartizione per il 2018 e il 2019 attraverso un decreto che sarà emanato dal ministro Toninelli, in modo da far arrivare i fondi per la salvaguardia entro pochi mesi.

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il commissario Sul modello delle grandi opere

Il commissario sarà sul modello di quelli utilizzati per l'esecuzione delle grandi opere: pieni poteri per arrivare alla conclusione in tempi brevi. nel caso in questione, il soggetto esecutore, il Consorzio Venezia Nuova, è a sua volta commissariato dallo Stato. Il nuovo commissario sarà comunque prevalente su tutti e, in caso di ritardi nella progettazione e affidamento delle opere, potrà prevedere egli stesso utilizzando risorse del Consorzio, del Provveditorato alle Opere pubbliche o anche risorse esterne.

Nuova tassa Dal 2020 già 10 euro a testa

È il punto più controverso e contestato da Regione Veneto e dalla città di Venezia. Una nuova tassa di scopo per finanziare la gestione del Mose a carico dei turisti (di cui non si sa nulla se non l'idea) significherebbe rendere Venezia una città molto più cara per i suoi visitatori, dal momento che da questo settembre entrerà in vigore il "contributo di accesso" per i turisti che non dormono in città. Dal 1 gennaio 2020 potrà costare anche 10 euro a testa e una ulteriore tassa potrebbe essere ritenuta intollerabile.

2

La società Le risorse per gli affidamenti

Gestire il Mose significa disporre il sollevamento delle paratoie in previsione di acque alte superiori ai 110 centimetri (questo il livello di guardia attualmente deciso), per quanto tempo tenere la laguna chiusa e quando farle abbassare. Per questo servirà una società pubblica che avrà in dotazione risorse finanziarie per poter affidare ad un gestore tecnico e terzo il compito. Tra gestione e manutenzione si calcola siano necessari circa 100 milioni di euro l'anno a causa della complessità dell'opera.

4

I fondi I soldi bloccati dal Comitato

Dopo diversi anni, la Legge speciale per Venezia è stata rifinanziata con la manovra di bilancio approvata a fine 2017, anche per l'intercessione del Capo dello Stato. Quei soldi, però, non possono essere trasferiti agli enti locali se non sono prima distribuiti dal Comitato, il quale da oltre due anni non si riunisce anche perché sul piatto oltre al Mose c'è la questione delle grandi navi da crociera. Che fare, dunque? Sarà il Mit emanare un decreto che ripartisca le risorse per 2018 e 2019.

I numeri del Mose





LAVORI La posa dell'ultima paratia del Mose, alla bocca di porto del Lido di Venezia

INFRASTRUTTURE Il ministro Danilo Toninelli



Commissari e consulenti, giro milionario al Consorzio

Il retroscena

Commissari e consulenti, quel giro milionario

Centinaia di milioni in opere di ingegneria e di modifica ambientale, ma diversi milioni spesi anche in compensi, consulenze, incarichi e nomine. Il Mose non ha dato solo lavoro a centinaia di operai, ha anche consentito buone entrate a professionisti chiamati al capezzale di un'opera gigantesca, anche nei costi. Quattro anni fa l'opera era al 94 per cento, oggi siamo poco più avanti. Nel frattempo però le consulenze, pagate con soldi pubblici, sono comunque rimaste in gran numero. Alla vecchia struttura del Consorzio Venezia Nuova, il braccio "costruttore", si sono sostituiti i commissari straordinari: tre all'inizio, due attualmente: Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola: il loro compenso è di circa 270 mila euro l'anno, in base ai dati di bilancio del 2016, quando tutti e tre (c'era anche Luigi Magistro) erano in carica per l'intero periodo. Dal loro arrivo alla fine del 2018, sono costati circa due milioni e 100mila euro. Nominati dal prefetto di Roma su indicazione dell'Autorità anti corruzione, resteranno in carica finché il Mose non sarà finito. (...)

(...) Ciascuno di loro, poi, ha nominato a sua volta consulenti in vari ambiti. Il più attivo è stato Ossola, con una trentina di incarichi: ingegneri e tecnici, per lo più. Alcuni incarichi sono stati anche sui centomila euro l'anno. Oltre a questi c'è Antonio Gesualdi, addetto stampa esterno a contratto, portato dall'ex presidente del Consorzio, Mau-

ro Fabris, con cui condivide la vicinanza e l'antica militanza democristiana. Fabris (estraneo ad ogni vicenda negativa legata al Mose) se ne è andato con l'arrivo dei commissari, Gesualdi è rimasto, a fianco di un'addetta alla comunicazione assunta dal Cvn.

Ci sono poi altri consulenti, di recente nomina, incaricati di mettere mano alla riorganizzazione del personale: il consulente del lavoro Enzo De Fusco e Mario Grillo, esperto in gestione di sistemi industriali complessi. Quest'ultimo riceve 700 euro al giorno fino a un massimo di 80mila euro. De Fusco prende 25mila euro per l'incarico ad hoc, che si sommano ai 100mila annui già stabiliti in precedenza.

Poi ce ne sono molti altri, di cui si conoscono i nomi, ma non i compensi. A spanne, l'importo totale si aggira sugli 800mila euro annui, che varia secondo la natura e la durata dell'incarico.

L'arrivo dei commissari ha portato molta trasparenza al Consorzio Venezia Nuova, fino al 2013 roccaforte impenetrabile dalla quale usciva solo ciò che faceva comodo e a volte neanche quello. La ventata di trasparenza è arrivata, il sito web è una miniera di informazioni, ma manca ancora la voce trasparenza, dove si trovano gli incarichi di consulenza e i loro importi. Questa mancanza sarebbe dovuta alla natura giuridica mai definita del Consorzio. Soggetto privato o pubblico? In linea di principio, è un consorzio di imprese private e quindi privato. L'attività che svolge è però

di interesse pubblico, essendo concessionario del Ministero delle Infrastrutture e attualmente è gestito da amministratori straordinari come i commissari per conto dello Stato.

Le rimostranze per la privacy sono state tali che finora a bilancio compare solo l'importo dei compensi dei commissari: il conteggio più recente è quello del 2017, visto che l'approvazione e pubblicazione del bilancio 2018 del Consorzio è slittata. Nel 2017 i commissari sono costati 681mila 668 euro: sono i compensi di Fiengo e Ossola oltre al rateo fino al 4 maggio di Luigi Magistro, che a quella data aveva abbandonato l'incarico.

Infine, anche il commissario che il Governo nominerà per completare il Mose avrà un costo. Ma, almeno sulla carta, questo sarà più limitato. La normativa citata nell'emendamento di Governo allo "Sblocca cantieri" cita la Legge 111 del 2011, la quale prevede che questo tipo di commissario possa percepire al massimo 50mila euro annui come retribuzione fissa e una parte variabile che non potrà superare i 50mila annui e strettamente correlata agli obiettivi da conseguire.

M.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il sindaco Brugnaro: «Scelte indecenti e assurde, contro i veneziani»



Davide Scalzotto

Luigi Brugnaro, come Zaia, alza le barricate: «Iniziativa assurda contro i veneziani. Ci opporremo in ogni modo. Gli emendamenti presentati sono indecenti».

Il sindaco Brugnaro: «Iniziativa assurda presa senza consultarci»

LE REPLICHE

VENEZIA Luigi Brugnaro, come Zaia, alza le barricate. Da uomo d'impresa - e di schéi - il sindaco guarda anche al soldo e agli interessi della città. L'incipit della sua dichiarazione è tutto un programma: «Iniziativa assurda contro i veneziani. Ci opporremo in ogni modo. Gli emendamenti presentati oggi dal ministero al Decreto "Sblocca-cantieri" sono indecenti». Che con il ministro Danilo Toninelli non ci fosse feeling, era risaputo. Queste parole aumentano le distanze. Certo, nella relazione introduttiva all'emendamento del Governo al decreto si dice che "la dotazione finanziaria...potrà essere alimentata anche attraverso l'introduzione di un'imposta di scopo... che andrebbe a gravare sui turisti", e quindi il condizionale lascia aperte alcune porte, ma la posizione del Comune veneziano e del suo sindaco è chiara fin da subito.

«Sono rimasto incredulo e scandalizzato - tuona il sindaco - da questa iniziativa confusa ed estemporanea del ministero, che non è stata condivisa con gli enti locali. Sembra proprio una manovra da burocrati di palazzo, che con l'aiuto di qualche "manina" locale ha partorito uno strafalcione, viziato da evidenti profili di incostituzionali-

tà. Come si può solo pensare di proporre tali testi normativi senza consultare il Comune di Venezia, la Città Metropolitana e la Regione Veneto? Sono d'accordo con il presidente Zaia e da oggi saremo insieme in battaglia, perché una tale assurdità non venga mai approvata. Ricordiamo che, da quattro anni, come Città Metropolitana aspettiamo dal Governo l'autonomia delle competenze su tutte le acque lagunari, stabilita da una legge dello Stato e, per tutta risposta, oggi ci propongono questa forma di statalismo raffazzonato».

Ma non basta, perché c'è un altro passaggio che irrita il sindaco. «Tra le tante stupidaggini - conclude - hanno anche inventato una nuova società di gestione del Mose che, per finanziarsi, non fa altro che mettere le mani nelle tasche dei cittadini. Quante volte dovremmo pagare il Mose? Una volta come veneziani, la seconda come cittadini metropolitani, la terza come veneti, la quarta come italiani? Tutto questo è inaccettabile. Valuteremo, anche a fianco della Regione, ogni iniziativa prima politica e poi, qualora fosse necessario, anche giudiziaria, per contrapporci a queste assurdità».

I CONTI

I conti sono presto fatti, del resto: la manutenzione del Mo-

se costerà circa 100 milioni l'anno, il Comune ne incassa già 30 dalla tassa di soggiorno e ne metterà in cantiere 10 all'anno quando entrerà in vigore a pieno regime (2020-2021) il "Contributo di accesso", balzello alternativo alla tassa di soggiorno, in quanto non sarà pagato dal turista che dorme in hotel o in strutture ricettive, ma verrà prelevato alla fonte (leggi vettore di trasporto) dalle tasche di ogni visitatore, non residente in Veneto, che non dormirà in città e che raggiungerà Venezia con un qualsiasi mezzo per una visita giornaliera. A Ca' Farsetti temono che il Governo voglia l'istituzione di una nuova tassa sui turisti. Inoltre a lasciare sbigottita l'amministrazione c'è quella frase della relazione in cui si dice che i turisti sono i beneficiari ultimi del Mose. E i residenti?

Decisamente più soft il tono del presidente dell'Autorità di sistema portuale, Pino Musolino. «Basta che, dall'altro lato, il Governo sostenga la crocieristica a Venezia i cui passeggeri sono tra i maggiori contribuenti di questa tassa, altrimenti con che cosa la finanzierebbero?».

Davide Scalzotto

© RIPRODUZIONE RISERVATA





INCREDULO
Il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro è contrario alla decisione del governo

Zaia: «Una tassa? Mai L'opera è dello Stato»

► Il governatore del Veneto: «Già versiamo 15 miliardi di residuo fiscale con un bilancio sano» ► «Ci vuole coraggio a pretendere i soldi proprio da noi, che chiediamo l'autonomia»

«TONINELLI NON VUOLE DARCI LE CONCESSIONI AUTOSTRADALI PERÒ PRETENDEREbbe CHE CI ACCOLLASSIMO UN'OPERA SIMILE»

L'INTERVISTA

VENEZIA «Già ho l'orticaria a sentir parlare del Mose, figuriamoci se ne farò pagare il conto ai veneti: non esiste proprio». Più istintiva di così non potrebbe essere la reazione di Luca Zaia al piano del ministero dei Trasporti. Al governatore, che a pelle apprezzava poco il sistema delle dighe mobili ancora prima dello scandalo giudiziario, fa ribollire il sangue la sola idea che la Regione debba versare ogni anno 15 milioni di euro per la sua gestione, in aggiunta alle contribuzioni degli altri enti locali e alla tassa di scopo sui turisti.

Perché?

«Non voglio fare il guastafeste. Mi sforzo con tutte le mie energie di vedere il lato positivo di questa storia e cioè il fatto che il Mose deve essere messo in esercizio, perché sotto l'acqua ci sono 5 miliardi e non possiamo permetterci che diventino un mostro di Lockness. Ma non così».

Allora come?

«Non voglio sembrare insolente, ma in un Paese serio quando si progetta, si programma. Invece qua si sta cercando di far passare per locale un'infrastruttura che in realtà è statale, come se non bastasse il conto inimmaginabile che abbiamo già pagato in termini di immagine: visto che per col-

pa della triste vicenda fortunatamente scoperchiata dai pubblici ministeri Stefano Ancilotto e Stefano Buccini, il mondo pensa che questa sia un'opera della Regione. E sapete qual è la beffa? Quando dicevo che il vero problema non era completare il Mose ma farlo funzionare, e che per questo sarebbero serviti almeno 80 se non 100 milioni l'anno, venivo pure sbeffeggiato. Proprio io che ero un ragazzo negli anni in cui venne ideata un'opera ciclopica che mai avrei avallato se fossi stato un amministratore».

A chi tocca provvedere?

«Ovviamente allo Stato, perché parliamo di un intervento per la messa in sicurezza di una città come Venezia che è patrimonio mondiale dell'umanità. Come si può chiedere che a farsene carico siano le istituzioni locali? Mi opporrò con tutte le mie forze al solo fatto di ipotizzare che si possa scaricare il costo della gestione sui veneti. Ci vuole coraggio da vendere a pretendere 15 milioni dalla Regione, unica in Italia a non applicare le aliquote, come se fossero poche le tasse che il Veneto già versa, con i suoi 15 miliardi di residuo fiscale. E il prurito mi aumenta ancora di più quando penso che vengono chiesti soldi proprio a noi, che chiediamo l'autonomia».

Crede che lo slittamento dell'intesa sia legato agli emendamenti del Mit?

«Le due situazioni potrebbero essere legate solo se ci fosse stata concessa un'autonomia estrema. Della serie: siccome vi tenete tutte le funzioni e tutte le risorse, allora potete pagarvi le opere situate sul vostro territorio. Invece no, il ministero delle Infrastrutture

non vuole darci le concessioni autostradali e le competenze portuali, però pretenderebbe che ci accollassimo il Mose. Ma vi pare?».

Ritiene che sia una decisione del solo pentastellato Danilo Toninelli? E i suoi colleghi leghisti al Governo cosa dicono?

«Ho l'impressione che il ministro sia stato frettolosamente e mal consigliato da qualcuno che pensava di vendergli l'idea del secolo. Quindi posso assicurare che seguiremo la partita politicamente e, se serve, anche giuridicamente. Questo è un provvedimento che dovrà passare per Camera e Senato, dove abbiamo tanti parlamentari... Non possiamo accettare che lo Stato vada sui territori alla questua, perché allora vuol dire che lo Stato non esiste più».

Così però torniamo al punto di partenza: chi deve pagare?

«Di sicuro non il Veneto, che ha un bilancio sanissimo ma tirato all'osso, dato che su 14 miliardi solo 52 milioni sono lasciati alla disponibilità degli assessorati. Toglierne 15 vorrebbe dire levarli al sociale, all'ambiente, alle strade: non ci sto. Quindi vadano a chiederli agli spreconi, non ai virtuosi. In un Paese in cui si sperperano ogni anno 30 miliardi nella Pubblica Amministrazione, sarebbe sufficiente applicare l'autonomia a tutti per recuperare una cifra mostruosa. Invece no, si va avanti con 22.000 forestali in Sicilia e 400 in Veneto. E allora, siccome parliamo di Mose, lo dico alla veneziana: è ora di finirla che a pagare sia sempre Pantalone».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA





GOVERNATORE Luca Zaia davanti a una paratia del Mose

Infrastrutture

Anas investe sulla Romea La Mestre-Orte? Resta nel cassetto

MESTRE La Mestre-Orte è destinata a rimanere in un cassetto. In compenso per la statale 309 Romea si prepara una lunga stagione di cantieri per la sicurezza stradale: sono 81 gli interventi di manutenzione ordinaria in programma da parte dell'Anas con un impegno di spesa di 361,52 milioni di euro. Lo ha annunciato ieri, nel corso del Question Time alla Camera, il sottosegretario alle Infrastrutture Michele Dell'Orco, in risposta a un'interrogazione del deputato veneziano Nicola Pellicani (Pd). Il progetto della superstrada a pedaggio Mestre-Orte, ha spiegato Dell'Orco, è all'esame dell'Anas, dove è stato istituito già lo scorso anno un tavolo tecnico «volto a verificare l'attualità dell'interesse» a realizzare l'autostrada con il project financing. Nel frattempo «si valuterà di portare all'attenzione del tavolo tecnico anche ipotesi progettuali alternative». Quanto alla sicurezza lungo la Romea, una delle strade più pericolose d'Italia che collega Mestre a Ravenna, l'Anas ha in programma 81 interventi di manutenzione: quattro cantieri risultano già aperti, con una spesa prevista di 2,65 milioni. Gli altri 77 interventi risultano in fase di attivazione per un importo di 359 milioni. «Dobbiamo ringraziare i governi di centrosinistra - ha commentato Pellicani - se finalmente qualcosa si muove per la messa in sicurezza della Romea». (a.fra.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Anche il Comune contro le crociere nel terminal di Punta Sabbioni

► Il sindaco Nesto si affianca al Porto
nella battaglia in Consiglio di Stato

**«QUESTO TIPO
DI INTERVENTO
È UN MODELLO
DI SVILUPPO TURISTICO
CHE DANNEGGIA
IL NOSTRO TERRITORIO»**

CAVALLINO-TREPORTI

Dopo l'Autorità portuale è il Comune di Cavallino-Treporti a costituirsi in giudizio contro il progetto delle Grandi navi a Punta Sabbioni. Prosegue così la battaglia a carte bollate per contrastare la realizzazione del terminal crociere a Punta Sabbioni. Per questo ieri il Comune ha deciso di costituirsi a resistere in giudizio davanti al Consiglio di Stato nel ricorso promosso lo scorso ottobre, dall'Autorità portuale.

Il Porto aveva infatti deciso di ricorrere contro il parere del Tar che aveva dato ragione alla società Duferco e dalla Dp Consulting srl (la società dell'ex viceministro Cesare De Piccoli, ndr), sul progetto Venise Cruise 2.0. Vale a dire realizzare il un nuovo terminal per l'ormeggio delle navi da crociera in mare, fuori dal centro storico veneziano. In pratica di fronte alla bocca di porto di Lido, giusto di fronte alla spiaggia di Punta Sabbioni. Proprio per questo il progetto è sempre stato contestato dalla maggioranza degli abitanti e degli operatori turistici di Cavallino-Treporti, che temono pesanti ripercussioni a livello ambientale per l'inquinamento provocato dalle navi. Ma anche dai mezzi di approvvigionamento che percorrono via Fausta. Quanto basta per mettere in bilico la quali-

tà della vita e l'offerta turistica.

LA DECISIONE

Da ciò la decisione dell'Amministrazione comunale, più volte in prima linea, assieme all'intero Consiglio comunale, per ribadire la propria contrarietà ad un nuovo porto grandi navi a Punta Sabbioni. E con questo presupposto, dal Comune è stata avviata la procedura contro il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con l'obiettivo di ottenere l'annullamento del parere positivo sul progetto, espresso dalla commissione tecnica Via del Ministero dell'Ambiente.

IL COMMENTO

«Ribadiamo le nostre perplessità e criticità del progetto – spiega il sindaco Roberta Nesto – e le valutazioni espresse anche dal Consiglio Comunale. “Venise Cruise 2.0” ha degli effetti devastanti che ricadrebbero su tutto il nostro territorio, è un modello di sviluppo turistico che non rispecchia la nostra economia. Non darebbe nuova occupazione e metterebbe ulteriormente in difficoltà la viabilità. Gli impatti ambientali poi sarebbero devastanti per la zona di Punta Sabbioni, già fortemente penalizzata dal Mose. Per questo abbiamo deciso di sostenere il ricorso dell'Autorità portuale. Faremo di tutto per difendere i nostri cittadini e il nostro territorio». Ad esprimere un parere contrario a questo tipo di Terminal sono state anche le associazioni di categoria.

Giuseppe Babbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





VENICE CRUISE 2.0 Il progetto di Duferco e De Piccoli per le grandi navi

TRISSINO. Preoccupazioni e interrogativi

Caso rifiuti in Spv «Troppi ritardi nello smaltimento»

Il Comitato Pedemontana Alternativa interviene sulla questione ambientale

Il Coordinamento Veneto Pedemontana Alternativa ha preso posizione, in un comunicato, sulla questione rifiuti rinvenuti nelle aree di cantiere e ricorda come in zona già sia sentito il problema Pfas.

«Quello che preoccupa di più - dice fra l'altro la nota - è il tempo trascorso tra il rinvenimento e lo smaltimento, quattro anni in cui può essere accaduto di tutto e possono essere stato aggiunto al miscuglio qualunque cosa. In pratica si è passati da un rifiuto non pericoloso nel 2015 così a vista, a uno cancerogeno e pericoloso per la salute nel 2017».

«È una questione non indifferente e con risvolti gravi, soprattutto se non si mostrano le carte. La definizione del codice è compito del produttore o del gestore del cantiere, che si attiva in coordinamento con Arpav. Si vuole far apparire uno stop di 4 anni nel trattamento del materiale sversato, come normale. Viene citato il decreto commissariale n. 61 del 6 aprile 2016, senza fornire però quello che Sis impone agli espropriati negli accordi di acquisizione delle proprietà: vale adire la



Le ruspe in azione

matrice suolo, cioè l'atto tecnico citato in ogni contratto di accordo bonario con gli espropriati e posto a carico loro in caso di rinvenimento di rifiuti».

Il comunicato termina con degli interrogativi sullo smaltimento e sui costi dell'operazione.

«È lecito chiedersi perché per smaltire 5 mq di amianto si devono rimuovere 270 mc di terreno? Perché si decuplicano le spese di smaltimento all'inverosimile per questo sito? Noi crediamo che sia il caso di interrogarci se non ci sia dell'altro». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mose, tassa per residenti e turisti

Emendamento di Toninelli, scoppia la bufera
Brugnaro e Zaia indignati: «Non pagheremo»
E arriva anche un nuovo super commissario

Tassa di scopo per residenti veneti e turisti per far fronte all'aumento dei costi del Mose, in ritardo e con costi che lieviti a dismisura, arrivando a cento milioni all'anno per la manu-

tenzione. Un emendamento voluto dal ministro Toninelli è inserito nel decreto "Sblocca Cantieri" del governo. Emendamento che prevede ulteriori spese a carico dei cittadini, oltre

alla nomina di un super commissario. Scoppia la bufera politica: indignati il sindaco Brugnaro e il governatore Zaia: «Indecente, i veneti non pagheranno». VITUCCI / PAGINE 2 E 3

Tassa di scopo e super commissario Su Toninelli un coro di critiche

Il ministro propone una nuova struttura con Regione, Porto e Comune per la gestione. Ossola e Fiengo a rischio

Alberto Vitucci

VENEZIA Il Mose è in ritardo, serve un nuovo commissario. Di fronte all'evidenza delle difficoltà in cui versa il progetto delle dighe mobili, il ministro delle Infrastrutture volta pagina. E presenta un emendamento al decreto "Sblocca cantieri". Proposta destinata a modificare radicalmente il quadro della salvaguardia. Un nuovo commissario, ma anche una «struttura pubblica organizzata eventualmente anche in forma societaria», che dovrà gestire la fase di completamento dell'opera, la sua manutenzione e la sua gestione.

La manutenzione, che adesso il governo ammette costerà «100 milioni l'anno» - nei progetti originari si parlava di 20 - sarà finanziata con una nuova «tassa di scopo», da far pagare ai turisti. «Sono loro», si legge nella relazione, «i beneficiari ultimi del servizio di difesa della laguna di Venezia». La struttura sarà finanziata anche con i contributi degli enti che ne faranno parte. Il Comune e il Porto, la Regione e la Città metropolitana, oltre ai ministeri dell'Economia, delle Infrastrutture, dell'Agricoltura e dei Beni culturali. Una sorta di nuovo Comitato, che però non avrà più bisogno della convocazione del go-

verno e dei pareri degli enti locali. Ma si muoverà come una "società". La Regione ha già detto "no". «Non sono d'accordo su una sola riga», sbotta il presidente Luca Zaia, «è un'opera dello Stato, non saranno i veneti a pagare i costi del Mose. Lo avevamo detto anni fa. Io mi metto per traverso». Si salta anche il passaggio per la distribuzione dei fondi della salvaguardia. I fondi stanziati un anno e mezzo fa dal governo Gentiloni e ancora nel cassetto (265 milioni per la manutenzione nei comuni della gronda lagunare), saranno resi disponibili da un decreto del Ministero.

Ma la parte più importante dell'emendamento, sottoscritto dal ministro Danilo Toninelli, riguarda il commissario e la "struttura". Il commissario straordinario sarà nominato con decreto del presidente del Consiglio, «su proposta del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, sentiti gli altri ministri, il presidente della Città metropolitana e il sindaco». Dovrà «sovrintendere alle fasi di completamento, collaudo e avviamento del sistema Mose». Assumerà direttamente le funzioni di «stazione appaltante e dovrà agire in sintonia con il Provveditore alle Opere pubbliche. Potrà avvalersi di un «supporto tecnico amministrativo» e potrà operare «in deroga alle leggi in mate-

ria di appalti». Il suo compenso sarà quello fissato dalla legge del 2011 sui dirigenti pubblici.

Altri passaggi prevedono la possibilità di sottoporre al controllo preventivo della Corte dei Conti i contratti superiori ai 150 mila euro. Lo scopo, si legge nella relazione illustrativa, «è quello di conciliare le esigenze di legalità con un incremento del controllo preventivo, con l'autonomia degli enti locali e delle amministrazioni. «Le stazioni appaltanti», dice il Ministero, «potrebbero godere attraverso il controllo preventivo dello "schermo" relativo alla responsabilità erariale». Più veloci, dunque. E con una sola persona - il commissario straordinario - che dovrà decidere.

Altro punto che farà discutere è quello che prevede la «cessazione anticipata dei contratti». Questo potrebbe avere conseguenze dirompenti, anche dal punto di vista legale, per la Convenzione in vigore fra Stato e concessionario, Consorzio Vene-



zia Nuova, del 1991. Infine, la proposta di affidare le verifiche progettuali dei lavori fino a 20 milioni di euro alle stesse stazioni appaltanti. Sempre nella relazione illustrativa, il ministero prevede «la possibilità di «esperire una gara pubblica al massimo ribasso per l'affidamento del servizio di gestione».

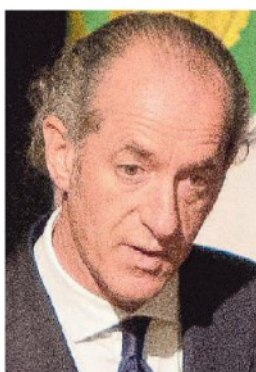
Una mossa del ministro Cinque Stelle che adesso dovrà però ottenere l'appoggio dell'alleato di governo della Lega. Chiaro che se l'emendamento sarà approvato au-

menterebbe il potere decisionale del Ministero. Superando la legge del 2014 che prevedeva il passaggio delle competenze del Provveditorato alla Città metropolitana. Ma anche l'ipotesi contenuta nella legge per l'Autonomia del Veneto, che prevede invece l'accentramento dei poteri in capo all'Ente Regione. Resta anche da stabilire che fine faranno gli altri due commissari, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, nominati dall'Anac dopo lo scandalo Mose. —

BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Danilo Toninelli



Luca Zaia



Lavori alle paratoie del Mose: la manutenzione costerà 100 milioni all'anno



Giuseppe Fiengo



Roberto Linetti

LE CRITICITÀ DELLA GRANDE OPERA

Mille microvalvole sono da sostituire Gli ingegneri: «Sicurezza a rischio»

VENEZIA. «Le valvole del Mose difettose? Un difetto grave, con possibili rilevanti conseguenze e impatto sulla funzionalità e sulla sicurezza del sistema e sulla sua manutenzione». Un atto di accusa molto duro quello lanciato da tre ingegneri specialisti in offshore e tecnologie sottomarine. Vincenzo Di Tella, Paolo Vielmo e Gaetano Sebastiano ricordano di aver presentato pochi mesi fa un esposto al Ministero e alla Procura perché siano verificati «la tenuta e il funzionamento del Mose». Adesso, la scoperta da parte degli stessi tecnici dei Comar dell'ennesimo "malfunzionamento" porta nuove preoccupazioni.

«Le barriere rischiano il degrado funzionale, sarà necessaria un'onerosa attività di periodica sostituzione delle tubazioni e delle valvole con costi che è facile valutare nell'ordine dei milioni di euro», scrivono gli ingegneri, «affidare alle valvole di tenuta il compito di realizzare, per anni e senza la possibilità di una manutenzione frequente, una sigillatura totale tra gli ambienti delle paratoie e quello degli impianti pneumatici in presenza di detriti ci pare una scommessa persa in partenza».

Gli ingegneri, autori di un progetto alternativo al Mose (le paratoie a gravità) bocciato dal governo Prodi, tornano a chiedere ai commissari un confronto tecnico sul funzionamento dell'opera alla presenza di "tecnici indipendenti". «Un sistema complesso e dalla manutenzione impossibile», dicono, «bisognoso di energia e di cure continue».

Mentre a Roma si discute sulla divisione dei poteri e sul

nuovo governo del Mose, in laguna la grande opera fa i conti con l'ennesimo flop. Dopo gli allagamenti, la corrosione dei tubi sott'acqua, il malfunzionamento di alcune parti delle cerniere che andranno sostituite, i detriti e la ruggine, adesso tocca alle valvole. 936 piccoli ingranaggi che dovrebbero isolare la paratoia dall'acqua e dall'aria. Nuovi costi, e tempi che si allungano. Lo dicono ormai gli stessi progettisti, i commissari e il provveditore Linetti, nell'ultima relazione della commissione Ambiente della Camera inviata al presidente dell'Anac, Raffaele Cantone, si fa presente che con questi ritmi la grande opera non potrà essere completata e collaudata per il 31 dicembre del 2021.

Non è soltanto una questione di burocrazia e di incomprensioni tra i commissari e gli uffici dello Stato. Mancano i progetti. Mancano gli impianti per far funzionare il sistema e per riscaldare-raffreddare i corridoi sott'acqua ed evitare dunque la formazione di muffe. Infine occorrerà riparare tutti i "guasti" scoperti in questi anni. Le tubature con i buchi, l'acciaio utilizzato che non risponde alle prescrizioni contrattuali; le corrosioni degli "steli" e di alcune parti delle cerniere, il cuore del sistema. Ma anche gli errori della conca di navigazione. Troppo piccola per le navi di ultime generazioni, danneggiata dalla prima mareggiata due anni fa. E infine il nodo manutenzione. Adesso il Ministero ammette che ci vorranno almeno 100 milioni di euro l'anno. E pensa a una nuova tassa di scopo. Il dibattito è aperto. —

A.V.



Brugnaro: «Proposta indecente» Da Zaia arriva uno stop assoluto

Un coro di critiche all'emendamento del ministro. I dem Moretti e Pellicani: «Una presa in giro»

Il Provveditore Roberto Linetti candidato a diventare il nuovo super commissario

VENEZIA. «Gli emendamenti di Toninelli sul Mose sono indecenti. Iniziativa assurda contro i veneziani. Una manovra confusa, da burocrati di Palazzo con l'aiuto di una manina locale, strafalcione viziato da profili di incostituzionalità. Un'assurdità, ci opporremo in ogni modo». Il sindaco Luigi Brugnaro si dice «incredulo e scandalizzato» sull'iniziativa del Mit e del ministro Toninelli. Commissario nominato dal governo e tassa di scopo per finanziarlo. «Statalismo raffazzonato», continua. E ricorda che il Comune «aspetta da quattro anni l'autonomia delle competenze sulle acque lagunari». «Tra le tante stupidaggini», continua Brugnaro, «hanno anche inventato una nuova società che per finanziarsi non fa altro che mettere le mani nelle tasche dei cittadini. Quante volte dovremmo pagare il Mose? Una volta come veneziani, poi come cittadini metropolitani, come veneti, come italiani? È inaccettabile. E come si fa a non consultare gli enti locali?».

Durissimo anche il commento di Luca Zaia: «Si vogliono scaricare i costi su una Regione tax free, che non applica nessuna addizionale regionale ai suoi cittadini e addirittura ci si vorrebbe desi-

gnare come esattori di una tassa. Non se ne parla nemmeno. Se lo Stato esiste, gestisca in proprio la questione nazionale del Mose. Lo dissi in tempi non sospetti che non avrei accettato da nessun Governo di nessun colore di dover tirare fuori soldi per un'opera che più nazionale di così non si può; dissi anche, e qualcuno rise, che sarebbero serviti 100 milioni l'anno per la sola manutenzione. Ecco, il nodo è venuto al pettine, ma nessuno pensi che a scioglierlo siano le tasche del Veneto e dei Veneti».

Opposizione alla proposta del ministro Cinque Stelle viene anche dal Pd. Nicola Pellicani ricorda a colui che chiama «il ministro alla confusione» la sua proposta di legge mai presa in considerazione.

«Un'altra tassa per i turisti che arrivano a Venezia. Il governo ci sta prendendo in giro», scrive, «il turismo di Venezia come bancomat. Una nuova, generica e confusa tassa di scopo, introdotta con un emendamento al decreto "Sblocca cantieri", finalizzata al finanziamento della gestione del Mose. Se questa fosse la soluzione significa che il governo ancora una volta prende in giro la città».

«Un'opera nata male e proseguita peggio, con il conto da presentare ai contribuenti veneti», dice Andrea Zannoni, consigliere regionale del Pd, «dopo la beffa delle tan-

genti, i pesantissimi costi ambientali e disagi di ogni genere ecco che spunta anche la tassa di scopo per concludere i lavori. Così la Regione rischia di andare definitivamente in bolletta ed è singolare che il Veneto venga bistrattato proprio dal governo gialloverde, il governo amico».

Così Alessandra Moretti: «Adesso è chiaro: Matteo Salvini ha mollato il Nordest. tanto che decide, insieme a Toninelli, di tassare i veneti per completare il Mose. Zaia si agita, ma la sua Lega lo ha fregato su tutto: dall'autonomia al reddito di cittadinanza al Mose».

Favorevole alla proposta il Ministero, insieme ai parlamentari Cinque Stelle. Lo avevano annunciato durante il loro sopralluogo a Venezia: «Per ultimare il Mose serve un terzo commissario».

Adesso la proposta dovrebbe essere inserita nello Sblocca cantieri. Se troverà l'accordo degli alleati di governo (la Lega di Salvini) e approvata dopo le Europee. Ma la strada è ancora in salita. Intanto, per il nome del possibile commissario, si parla di Roberto Linetti, stimato provveditore alle Opere pubbliche, autore anche della proposta di ripristinare il Magistrato alle Acque abolito nel 2014. —

A.V.

BY NC ND AL QI UNI DIRITTI RISERVATI





Prove di sollevamento delle paratoie alla bocca di porto di Lido

LA STORIA

Agenzia per le dighe idea che risale a 30 anni fa

VENEZIA. Mose, la storia infinita. La proposta di un commissario straordinario per sveltire i lavori e portare a termine la grande opera è soltanto l'ultima avanzata nei 35 anni, da quando è stata approvata la seconda Legge speciale, la 798 del 1984.

Allora veniva istituito il "concessionario unico dello Stato" per realizzare le opere di salvaguardia e il Mose, sistema di dighe mobili per chiudere le tre bocche di porto. Un monopolio che ha portato negli anni ad allungare i tempi, aumentare i costi, realizzare interventi non sempre compatibili con l'ambiente, i migliori e meno impattanti. Niente confronto sulle alternative progettuali, niente controlli di esperti "terzi". Già dalla fine degli anni Ottanta si ipotizzava un'Agenzia per la gestione del Mose.

Oggi i lavori sono stati completati al 95%, spesi

quasi cinque dei sei miliardi necessari alla grande opera. Dopo il grande scandalo e cinque anni di amministrazione straordinaria (con i commissari nominati dal prefetto di Roma su proposta del presidente dell'Anac, Raffaele Cantone) si pensa al "dopo". Alla gestione del sistema e alla sua complicata manutenzione.

Un'opera "infinita", questa, che non può attendere. Anche se il Mose non è ultimato, emergono i gravi problemi legati alla manutenzione di un sistema ideato per vivere sott'acqua. Ed ecco la nuova "struttura" ideata dal ministero di Toninelli, con un commissario e una tassa di scopo per finanziare le attività. Proposta di legge che potrebbe modificare il quadro trentennale della salvaguardia. —

A.V.



Anas, ottantuno nuovi cantieri per la sicurezza della Romea

Lo ha annunciato il sottosegretario rispondendo a un'interrogazione dei Dem
Tra i progetti anche il completamento della bretella Cavanzere-Chioggia

Pellicani (PD): «Merito dei precedenti governi che hanno assegnato priorità ai lavori»

CHIOGGIA. Ottantuno interventi di manutenzione straordinaria per 361 milioni di euro. Questi i numeri che ha sciorinato ieri il sottosegretario Michele Dell'Orco (Cinque Stelle) rispondendo nel question time in commissione trasporti a un'interrogazione presentata dal deputato veneziano Nicola Pellicani (Partito Democratico) che chiedeva conto degli interventi di messa in sicurezza della Romea e del progetto per l'autostrada Mestre-Orte, un'arteria di 400 chilometri, progettata in project financing dalla Gefip di Vito Bonsignore per un importo di 9 miliardi di euro (di cui circa 1,6 miliardi finanziati dalla parte pubblica).

Anas ha aperto quattro cantieri per 2,65 milioni di euro, ma sta per avviarne altri 77 per i restanti 359 milioni. Sulla Mestre - Orte invece nessuna novità anche se rimane in piedi il tavolo tecnico aperto per verificare l'attualità dell'interesse di Anas alla realizzazione della nuova infrastruttura in project financing.

«Se qualcosa si muove per la messa in sicurezza della statale tre le più pericolose d'Italia», spiega Pellicani, «dobbiamo ringraziare gli ultimi governi di centrosinistra. Quei governi, accantonato il faraonico progetto della Mestre-Orte, avevano previsto ingenti risorse, precedentemente destinate al project financing, per assegnare priorità agli interventi di riqualificazione, manutenzione e messa in sicurezza dei 120 chilometri della Romea attuale».

Nell'interrogazione Pellicani aveva espressamente chiesto di conoscere le intenzioni del Governo sul progetto della Romea commerciale che prevede la realizzazione di un'autostrada a pagamento, parallela all'attuale strada statale, di collegamento tra Mestre, Cesena e Orte (Lotto E45-E55); sulle manutenzioni straordinarie previste per i 120 km di Romea (70 in territorio veneto, 50 in Emilia-Romagna); sulle opere complementari dell'autostrada Mestre-Orte come la bretella dal casello di Cavarzere a Chioggia e il completamento della strada provinciale "Arzerone", unica alternativa alla Ro-

mea per decongestionare il nodo di Chioggia, soprattutto nel periodo estivo.

«Oggi il sottosegretario Dell'Orco ha fornito qualche indicazione», spiega il deputato dem, «ci ha annunciato che Anas ha in programma l'apertura di 81 cantieri per la manutenzione straordinaria, un investimento di 361,52 milioni di euro. Quattro cantieri sono già attivi, per un importo di 2,65 milioni, altri 77 sono in fase di attivazione per altri 359 milioni. Sarà mia cura ora chiedere a Anas cosa prevedano i singoli interventi e seguire passo passo la messa in sicurezza di una delle strade più trafficate e pericolose. Spiace invece che non sia arrivata dal Governo nessuna risposta sul completamento dell'Arzerone di cui dopo i lavori di qualche anno fa sul primo tratto manca l'adeguamento su una quindicina di chilometri che garantirebbe la piena sicurezza degli automobilisti e lo scorrimento più veloce del traffico. Bisogna continuare a incalzare il governo gialloverde e la Regione per dare risposte concrete alle esigenze dei cittadini». —

Elisabetta B. Anzoletti

BY NC ND AL CUNIDIRITTI RISERVATI





Una delle tante code in Romea causate da incidenti anche mortali

LA SINDACA: «DIFENDIAMO IL LITORALE»

Cavallino-Treporti al Consiglio di Stato per fermare il piano De Piccoli-Duferco

«Ci costituiamo a resistere in giudizio anche nel ricorso al Consiglio di Stato, dopo che al Tar, contro il progetto De Piccoli-Duferco promosso dall'Autorità Portuale di Venezia. In più occasioni, in più sedi ed attraverso atti, abbiamo evidenziato la nostra contrarietà al porto grandi navi di Punta Sabbioni». Il comune di Cavallino-Treporti ribadisce l'ennesimo "no" all'ipotesi di un approdo per le grandi navi nel suo territorio, diventando parte in causa del ricorso che si oppone al progetto De Piccoli-Duferco. «Continueremo a difendere il litorale in prima linea con l'Autorità Portuale», conferma il sindaco Roberta Nesto, «portando avanti l'interesse di territorio e abitanti».

Venerdì l'amministrazione ha avviato la procedura contro i Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture per ottenere l'annullamento del parere positivo sul progetto espresso dalla commissione Via del Ministero all'Ambiente. «Ribadiamo le perplessità segnalando le molte criticità del progetto. Valutazioni, queste, espresse anche dal consiglio comunale», aggiunge Nesto, «Il progetto Venice Cruise 2.0, se attuato, provocherebbe effetti devastanti che ricadrebbero sul nostro territorio, con un modello di sviluppo turistico che non rispecchia la nostra economia. Inoltre non porterebbe a Cavallino-Treporti nuova occupazione e metterebbe ulteriormente in difficoltà la viabilità. Gli impatti ambientali sarebbero devastanti per la zona di Punta Sabbioni, già fortemente penalizzata dal Mose».

Anche il comitato "No Grandi navi a Punta Sabbioni" sei mesi fa aveva scritto al ministro Toninelli esprimendo contrarietà all'ok della Via. —

Francesco Macaluso

