

**Le dighe**

Una prova di sollevamento delle paratoie del Mose. Quando la marea prevista supera i 110 centimetri il protocollo prevede che le bocche di porto si chiudano per bloccare l'afflusso d'acqua



# Mose, è gelo imprese-commissari E ora pesa il conto della Finanza

Le ditte chiedono i danni, ma dovranno coprire il buco dei conti del bilancio

**La vicenda**

● Il 4 giugno scorso la Finanza esegue 35 arresti disposti dal gip di Venezia. Secondo i pm lagunari al Consorzio Venezia Nuova ci sarebbe stato un uso sistematico della corruzione per ottenere i fondi dallo Stato

● A fine ottobre il presidente dell'Anac Raffaele Cantone annuncia la richiesta di commissariamento del Consorzio. A fine dicembre arrivano l'ex finanziere Luigi Magistro e il docente Francesco Ossola

● Martedì scorso è stato nominato dal prefetto di Roma il terzo commissario, il vice Avvocato generale dello Stato Giuseppe Fiengo

**VENEZIA** Nemmeno 24 ore ed è arrivato già a Venezia. Giuseppe Fiengo, il terzo commissario del Consorzio Venezia Nuova, nominato martedì dal prefetto di Roma Franco Gabrielli in aggiunta a Luigi Magistro e Francesco Ossola, ieri era già nella sede all'Arsenale di Venezia, dove ha incontrato il Comitato consultivo, cioè i cinque rappresentanti delle imprese che stanno costruendo il Mose. E di fronte a loro i commissari – e lui in particolare, visto che ha una lunga esperienza ministeriale come membro di vari uffici giuridici (ora era invece stato nominato vice Avvocato generale dello Stato) – hanno ribadito che faranno il massimo per ottenere lo sblocco dei finanziamenti da parte dello Stato e che dunque per giugno i cantieri, che sono di fatto bloccati da otto mesi per quello che riguarda le assegnazioni e da un paio di mesi per i lavori veri e propri, ripartiranno. «Prima di luglio», sarebbe stata la formula usata, ma a quel punto i referenti dei privati sono sbottati: «Auspichiamo che i lavori ripartano l'1 giugno, non il 20», hanno detto.

Insomma, i rapporti tra i commissari e le imprese restano gelidi. D'altra parte queste ultime stanno spendendo milioni di euro per tenere fermi i cantieri, che come tutti quelli marittimi sono costosissimi e che proprio ora, con la bella stagione, potrebbero andare con l'acceleratore. Ieri il Comitato ha dunque ribadito l'intenzione di chiedere i danni allo Stato per le lungaggini burocratiche che hanno costretto le imprese a rallentare la costru-

zione delle dighe mobili che difenderanno Venezia dall'acqua alta: dai 230 milioni attesi dal 2012, fino all'ultima delibera del Cipe, attesa per giugno, firmata a novembre e pubblicata solo cinque mesi dopo, il 17 aprile scorso. I conti non sono ancora stati fatti e toccherà agli avvocati mettere uno dietro l'altro i soldi «sprecati» in attesa che si sblocchi lo stallo. Di fronte a questo annuncio i commissari non hanno potuto fare altro che prenderne atto.

Ieri però non si è parlato solo di «quei» soldi. I commissari

hanno messo sul tavolo un altro problema che è in piedi da mesi, fin dall'epoca in cui c'era ancora Mauro Fabris come presidente, ma che rischia di costringere le imprese a un ulteriore salasso: quello del verbale di contestazione presentato dal Nucleo di polizia tributaria della Guardia di Finanza di Venezia. La cifra che le Fiamme gialle contestano al Consorzio per le imposte evase con le false fatture e le mazzette è di circa 25 milioni di euro e di fronte ci sono due possibilità: l'«adesione», che potrebbe comportare

**Il summit**  
Ieri le imprese hanno incontrato il nuovo commissario Fiengo

**Costo lievitato a 2,2 miliardi**

## Pedemontana, la Corte dei Conti apre un fascicolo dopo l'esposto grillino

**VENEZIA** A fine febbraio era stato ricevuto a Roma dal procuratore generale Salvatore Nottola, che gli aveva promesso che avrebbe girato l'incartamento ai colleghi veneti. Detto, fatto: nei giorni scorsi la procura regionale del Veneto della Corte dei Conti ha aperto un fascicolo sulla Pedemontana Veneta sulla base dell'esposto presentato dal senatore vicentino del Movimento 5 Stelle Enrico Cappelletti. Il magistrato titolare è il viceprocuratore Giancarlo Di Maio, che ora delegherà le indagini alla polizia giudiziaria per valutare le contestazioni dei grillini. «La Pedemontana è un'opera che si sta realizzando in violazione dei più basilari principi di trasparenza - aveva spiegato Cappelletti - inizialmente doveva costare 1,829 miliardi di euro, ma a seguito degli aggiornamenti progettuali, il costo è lievitato a 2,258

miliardi di euro». Nell'esposto il senatore pentastellato, sottolineava «l'eccessivo sbilanciamento di interessi a tutto svantaggio della parte pubblica», attirando l'attenzione su alcune ipotesi di irregolarità, tra cui la discutibile legittimità del finanziamento aggiuntivo di 370 milioni di euro (a cui il commissario Silvano Vernizzi aveva sempre risposto che si trattava di richieste dei Comuni) e della defiscalizzazione dell'Iva, oltre alla ingiustificata sovrastima dei ricavi derivanti dai pedaggi e dei flussi di traffico, con conseguente grave danno erariale a carico della Regione. Ora starà alla procura fare luce, dopo che peraltro ci sono già due istruttorie aperte sull'opera: da un lato dalla sezione di controllo di Roma della stessa Corte, dall'altro dall'Autorità anticorruzione di Cantone. (a.z.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**25**

**Milioni di euro**  
È la cifra contestata dalla Guardia di Finanza di Venezia al Consorzio Venezia Nuova per le imposte evase con le false fatture e le mazzette

**200**

**Milioni di euro**  
È la cifra fatturata l'anno scorso dal Consorzio Venezia Nuova. I veri introiti sono stati il 12,5% dei cosiddetti oneri del concessionario

**La proposta**  
La mappa Ance dei 436 cantieri «Creiamo 2.500 posti di lavoro»

**PADOVA** Il cantiere più costoso è a Nove, nel Vicentino, dove l'amministrazione comunale, guidata dal sindaco Chiara Luisetto, ha un sogno: «Realizzare un plesso scolastico che costa sei milioni di euro», dice. L'opera meno cara, invece, è radicata a Fossalta di Portogruaro, nel Veneziano. Diecimila euro per il ripristino della linea di fognatura e la sede stradale in via Repele. Il sindaco Natale Sidran: «Decine di persone abitano in quella zona, ora degradata», si infervora. «La ditta che seguiva i lavori è fallita, l'asfalto cede. Ma per il nostro Comune anche diecimila euro sono troppi».

Ma a voler percorrere il Veneto delle incompiute si potrebbero fare 436 soste, in altrettanti cantieri. È questa la mappa che l'Ance, l'Associazione nazionale dei costruttori edili, ha consegnato al Governo, battezzandola «La carica dei cantieri per far ripartire l'Italia» in occasione del «building day». A livello nazionale, in ballo ci sono 5.300 progetti per un valore complessivo di 9,8 miliardi. «Sono tutte opere rapidamente cantierabili, ferme a causa del patto di stabilità o per mancanza di finanziamenti, ma tutte in avanzato stato di progettazione da parte di Comuni e Province», fa sapere l'Ance, che spera che il pacchetto diventi un decreto legge nel quale si recepiscano, oltre ai cantieri, anche qualche cambiamento nella normativa sui piccoli appalti. In Veneto, le ricadute sarebbero enormi: 160 milioni di investimenti (gli oltre quattrocento cantieri ipotizzati rappresentano l'8% a livello nazionale). Il che si tradurrebbe «in 2.500 posti di lavoro», dei quali 1.600 nel settore specifico delle costruzioni. «E' una stima - precisano ancora dall'Ance - che si innesta sulle nostre analisi sul superamento del patto di stabilità in Veneto: se si liberassero quei 1,3 miliardi che stimammo due anni fa, avremmo 22 mila posti di lavoro in più».

Ma non è solo una questione di lavoro. Le opere sono state condivise col tessuto associativo e incidono nella routine delle vite di migliaia di persone. «Con questo piano è possibile centrare un doppio obiettivo - incalza il presidente di Ance Veneto Giovanni Stralmistrari - soddisfare le esigenze dei cittadini e svolgere un immediato ruolo anticiclico». Qualche esempio? In testa alle segnalazioni ci sono interventi su edifici scolastici (27%), opere di riqualificazione urbana (19%), manutenzione delle strade (11%) e mobilità urbana (10,32%).

**Mauro Pigozzo**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Confronto a Confindustria

**Zoppas: «Tolleranza zero sugli appalti»**  
**Nordio: «È colpa delle lungaggini»**



**Il presidente**  
Matteo Zoppas guida l'associazione degli imprenditori di Venezia

**VENEZIA** «Le lungaggini burocratiche sono i genitori della corruzione. La diffusione delle competenze, la complessità delle procedure e l'incertezza delle leggi sono un ostacolo quasi insormontabile a una veloce e rapida esecuzione delle opere». Così Carlo Nordio, procuratore aggiunto di Venezia, ieri al convegno «Legalità motore dello Sviluppo» organizzato da Confindustria. «Il messaggio che voglio dare agli industriali - continua Nordio - è che il rispetto delle regole è soprattutto utile, non solo doveroso. Dovremmo imparare e insegnare alle nuove generazioni che è utile rispettare le re-

gole. Se ciascuno di noi facesse il proprio dovere tutti vivremmo meglio e anche le imprese potrebbero agire in un regime di vera concorrenza che ridurrebbe i prezzi e aumenterebbe paradossalmente anche i profitti». Il procuratore aggiunto aggiunge anche che il metodo migliore per combattere la corruzione è la semplificazione normativa, teoria condivisa anche da Giovanni Pitruzzella, presidente dell'autorità Garante della Concorrenza e del Mercato. «Abbiamo troppe leggi che si intersecano e che arrivano dai soggetti più disparati, questo crea terreno fertile per la corruzione. Semplificare la

legislazione è uno dei modi per batterla, è un processo lungo ma che il governo ha già intrapreso». Sulla corruzione vigileranno attentamente anche gli stessi industriali, come sottolineato dal presidente Matteo Zoppas: «Nell'ultimo periodo all'estero hanno messo in dubbio la nostra onestà. Non deve mai più verificarsi una cosa del genere, controlleremo noi sugli imprenditori se non lo farà chi di dovere. Siamo pronti a denunciare tutte le storture che troveremo, applicheremo la nostra tolleranza zero a cominciare dagli appalti».

**Davide Tamiello**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA