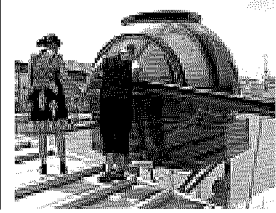


GL \*LRYHGu PDJJLR

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
1+29	Corriere della Sera	21/05/2020	<i>VENEZIA LA RIMOZIONE DELL'OVOVIA SUL PONTE DI CALATRAVA E' UNA SCONFITTA VERA (G.Stella)</i>	3
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
1	Il Sole 24 Ore	21/05/2020	<i>Int. a P.De Micheli: "GRANDI LAVORI, PARTE UN PIANO DA 20 MILIARDI" (G.Santilli)</i>	5
1	Il Sole 24 Ore	21/05/2020	<i>GRANDI APPALTI, 15 ANNI PER TERMINARLI (G.sa.)</i>	8
9	Italia Oggi	21/05/2020	<i>TANTI SOLDI, NESSUN CANTIERE (C.Valentini)</i>	10
<b>Rubrica Information and communication technology (ICT)</b>				
22	Il Sole 24 Ore	21/05/2020	<i>AREE BIANCHE, OPEN FIBER ATTIVO NEL 4% DEI COMUNI (A.Biondi)</i>	11
<b>Rubrica Imprese</b>				
1	Italia Oggi	21/05/2020	<i>L'INDENNIZZO INAIL NON RESPONSABILIZZA IL DATORE DI LAVORO (D.Cirioli)</i>	12
1	Italia Oggi	21/05/2020	<i>PRESTITI GARANTITI DA 30 MILA EURO</i>	13
<b>Rubrica Innovazione e Ricerca</b>				
18	Il Sole 24 Ore	21/05/2020	<i>IL ROBOT PRODUCE E SANIFICA LA FABBRICA (B.Ganz)</i>	14
<b>Rubrica Economia</b>				
8	Italia Oggi	21/05/2020	<i>PRETENDERE DALL'UE SUSSIDI A FONDO PERDUTO, COME FANNO PD E M5S, CI SPINGE VERSO LA SOCIETA' (T.Oldani)</i>	15
<b>Rubrica Professionisti</b>				
13	Corriere della Sera	21/05/2020	<i>PROFESSIONISTI FUORI DALLA LISTA DEGLI AIUTI (C.Voltattorni)</i>	16
12/13	Corriere della Sera	21/05/2020	<i>SCONTI, SOGLIE E APP: I BONUS DEL DECRETO</i>	17
1	Il Sole 24 Ore	21/05/2020	<i>PARTITE IVA, IL 60% DEGLI AUTONOMI HA PERSO UN TERZO DEL FATTURATO (M.Mobili/G.Trovati)</i>	24
9	Il Sole 24 Ore	21/05/2020	<i>SUPERBONUS E PROFESSIONISTI, E' GIA' ASSALTO AL DECRETO (Em.pa./M.per.)</i>	27
1	Italia Oggi	21/05/2020	<i>LAVORATORI IN DEROGA LASCIATI SENZA SOLDI: L'80% NON HA ANCORA RICEVUTO UN EURO (F.Bechis)</i>	28
27	Italia Oggi	21/05/2020	<i>PER I BONUS CI VUOLE PAZIENZA (C.Bartelli)</i>	30
34	Italia Oggi	21/05/2020	<i>PROFESSIONISTI, SOSTEGNO DIVERSO (M.Damiani)</i>	31
<b>Rubrica Fisco</b>				
1	Italia Oggi	21/05/2020	<i>UN PERCORSO A OSTACOLI PER IL CONTRIBUTO A FONDO PERDUTO (A.Bongi)</i>	32
<b>Rubrica Fondi pubblici</b>				
28	Italia Oggi	21/05/2020	<i>UN FONDO NON SI NEGA A NESSUNO (F.Tassi)</i>	34



## Venezia

La rimozione dell'ovovia sul ponte di Calatrava è una sconfitta vera

di **Gian Antonio Stella**  
 a pagina 29

# VENEZIA L'OPERA E LE POLEMICHE

## Ovovia del ponte di Calatrava, una sconfitta per tutti

La rimozione dopo 7 anni e una spesa di 2 milioni di euro  
 È il fallimento della lotta contro le barriere architettoniche

di **Gian Antonio Stella**

**E**i disabili? Continueranno comodamente a varcare il Canal Grande, per dirla con l'«archistar» Santiago Calatrava, con «l'attraversamento orizzontale mediante vaporetto». La rimozione dell'ovovia costata quasi due milioni di euro chiude infatti, dopo un quarto di secolo, la battaglia dei disabili perché quel ponte avveniristico fosse finalmente il primo aperto anche ai portatori di handicap. Una sconfitta che brucia. Per tutti.

Certo, il sindaco Luigi Brugnaro probabilmente non aveva scelta. Così com'era ridotta, quell'ovovia rossa inaugurata tra mille polemiche degli stessi disabili nel febbraio 2013, finita subito nel mirino della Corte dei Conti per i costi raddoppiati e abbandonata a se stessa dopo l'umiliazione inflitta a due turisti bloccati per un guasto nella cabina rovente sotto un sole a picco, non aveva senso. Gli stessi magistrati contabili avevano detto: basta, toglietela. Decisione accolta dal celebre architetto valenciano rivendicando «non solo di non

aver progettato l'ovovia, ma di essersi a suo tempo opposto alla sua realizzazione».

Questo è vero. Anzi, lui il tema dell'apertura ai disabili del «suo» ponte veneziano, non se l'è proprio posto. Certo, al momento di proporre il suo progetto alla città più bella del pianeta, sapeva che mai un disabile aveva avuto la possibilità, nei secoli dei secoli, di superare un rio e men che meno il Canal Grande. Sapeva che tutti i 434 ponti fatti sotto la Serenissima compresi quello di Rialto edificato agli sgoccioli del '500 e i due successivi (degli Scalzi e dell'Accademia) eretti sotto gli austriaci, erano stati progettati senza la minima attenzione al tema.

Altri tempi. Sapeva anche (e se non lo sapeva sarebbe ancora più grave) che dopo anni di battaglie il parlamento italiano aveva infine varato nel 1989 una legge che imponeva di adeguare via via gli edifici e le strutture pubbliche al principio dell'eliminazione delle barriere architettoniche. Obiettivo già fissato nel 2005): «Non ho seguito nei dettagli tecnici il progetto di Calatrava. Mi risultava del tutto evidente che esso dovesse essere in perfetta conformità alle regole vigenti sulle

barriere architettoniche. Questa è senz'altro l'indicazione della Giunta che presiedevo e il progetto a noi sottoposto era semplicemente un progetto di massima e non un esecutivo, e in sede di approvazione dell'esecutivo tutto avrebbe potuto e dovuto essere corretto».

Il successore, Paolo Costa, tenterà una pallida difesa: «Nel progetto originario i servoscala c'erano ma poi si è convenuto, anche da parte di chi si occupa di barriere architettoniche, che sarebbero stati inutilizzabili viste le caratteristiche del ponte... Naturalmente si è tenuto conto del fatto che c'è la più comoda alternativa del vaporetto che collega piazzale Roma alla stazione...». Mah...

Fatto sta che, tira e molla, molla e tira, tra idee buttate lì alla rinfusa (dalla «passerella orizzontale sostenuta da due torri con ascensore» all'«ascensore inclinato») e contestazioni durissime le cose vanno avanti per anni. Parallelamente alle polemiche, alle accuse di grandi intellettuali in carrozzina come Bernardo Bertolucci («Venezia per noi resta una città invivibile»), all'inchiesta sui rincari dell'opera, alle sortite più infelici che incendiano l'indi-

gnazione dei disabili come la motivazione del via libera della Commissione comunale di Salvaguardia al rifiuto del servoscala: «Senza quegli infissi metallici così poco estetici, l'opera offre un impatto visivo certamente migliore». Sic...

Per non dire dello sfogo dell'Avvocato dello Stato Marco Corsini, ai tempi assessore ai Lavori pubblici con Costa: «Il dialogo con Calatrava è difficile. Credo che non torni volentieri su scelte progettuali già fatte perché caratterizzanti la sua espressività artistica, un po' come se chiedessimo al Manzoni di riscrivere qualche capitolo dei *Promessi sposi*...». Ma per favore!

Furono decine, gli architetti che, indignati per le violazioni della legge sulle barriere architettoniche e il cattivo esempio dato a «tutti i progettisti, soprattutto i più giovani, che potrebbero intendere che il requisito dell'accessibilità possa essere quanto meno opzionale», firmarono l'appello: «Fermate quel ponte!».

Tutto inutile. Il ponte è lì. Bellissimo, per carità. Ma insieme offensivo per tutti coloro che si erano illusi che, dopo 434 ponti sbarrati ai disabili, ne fosse disegnato davvero uno aperto ai più fragili.

La vicenda



● Sono partiti i lavori per smantellare l'ovovia del Ponte di Santiago Calatrava (nella foto) a Venezia

● L'opera è stata inaugurata nel novembre 2013, 5 anni dopo l'apertura del ponte, ma non è mai entrata a regime anche se è costata 2 milioni di euro



**Sotto accusa**  
Il ponte della Costituzione con l'ovovia: meglio noto come ponte di Calatrava, attraversa il Canal Grande di Venezia fra piazzale Roma e la stazione ferroviaria Venezia Santa Lucia. È il quarto sul Canal Grande. Disegnato dall'architetto spagnolo Santiago Calatrava, è stato aperto al traffico pedonale l'11 settembre 2008 (Ansa)



159329

# «Grandi lavori, parte un piano da 20 miliardi»

L'INTERVISTA

PAOLA DE MICHELI



La ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, scopre le carte, in questa intervista al Sole 24 Ore, su codice appalti, commissari e un piano da 15-20 miliardi da spendere in 12 mesi. «Ho inviato un dossier a Palazzo Chigi, decreto legge entro 15 giorni», dice.

**Santilli** — a pag. 5

L'INTERVISTA

**Paola De Micheli.** La ministra delle Infrastrutture: «Il modello Genova non va bene per tutto. Nella maggioranza confronto aperto su quanti commissari, con quali poteri, per quali ragioni»

## «Codice appalti e commissari, piano da 20 miliardi in 12 mesi»

**Giorgio Santilli**

**V**uole «mettere a terra fra 15 e 20 miliardi di opere nei prossimi dodici mesi, oltre agli 11 miliardi che abbiamo già avviato nei mesi passati». Ecco-

lo l'obiettivo della ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, alle prese con le emergenze Covid, i piani straordinari per rilanciare gli investimenti pubblici, la partita dei super-commissari per le grandi opere, la riforma del codice degli appalti. In questa intervista al Sole 24 Ore scopre le carte ed espone i suoi piani, nel pieno del confronto dentro la maggioranza.

**Ministra De Micheli, come si rilanciano le opere pubbliche? Con i commissari, la sospensione del codice**

**appalti, la riforma del codice stesso?**

La sospensione del codice appalti non so cosa significhi. Dobbiamo migliorarlo prendendo le cose buone che ci sono e correggendo quelle che non hanno funzionato. Su alcuni punti c'è già una convergenza sia fra i partiti della maggioranza sia fra gli operatori del settore. Ho già inviato un documento alla Presidenza del Consiglio in questi giorni. Cominciamo da lì.

**Quali sono queste convergenze?**

Anzitutto la qualificazione delle stazioni appaltanti, su cui dobbiamo andare avanti superando il blocco che si è creato nei mesi scorsi. Poi, le procedure negoziate sotto la soglia Ue dei cinque milioni di euro. Terzo punto, la semplificazione delle procedure di finanziamento delle grandi opere, a partire dai contratti di programma di Anas e Rfi. Quarto, la semplificazione

delle autorizzazioni e la riduzione dei livelli di progettazione.

**Come si fa questa semplificazione delle autorizzazioni per i progetti?**

Non esproprieremo dei loro poteri i soggetti che devono dare pareri e autorizzazioni. In alcuni casi faremo riduzione dei tempi e dentro questi tempi bisognerà decidere. In altri casi ridurremo a una sola volta le autorizzazioni che dovrebbero essere ripetute su tutti i livelli di progettazione.

**Sui contratti Anas e Rfi farete un'approvazione per legge o semplificherete la procedura?**

L'approvazione per legge l'avevamo proposta ma abbiamo preferito una semplificazione a regime della procedura che applicheremo anche alla coda dei contratti in corso di approvazione. Tre anni per approvare quei finanziamenti non sono tempi da Paese

civile e industriale.

#### **E i contratti in corso?**

Abbiamo ricevuto i pareri parlamentari. Ci siamo messi al lavoro per approvarli in fretta. Inoltre la Commissione Greco ha terminato il testo del Regolamento Unico. Il Regolamento risponde alle necessità di chiarezza poste da operatori e amministrazioni e risolve le questioni applicative.

#### **Veniamo alla parte su cui non c'è ancora accordo nella maggioranza, a partire dai commissari. Quanti? Quando? Con quali poteri?**

Non ci siamo ancora confrontati. Ma è cominciato un lavoro che sono fiduciosa porterà a una sintesi con le forze di maggioranza.

#### **È noto che lei è contraria al modello Genova sempre e comunque come molti nel governo propongono.**

Io penso che il modello Genova abbia funzionato bene per alcuni aspetti, per esempio per i protocolli antimafia e sulla sicurezza del lavoro. Però è evidente che Genova aveva alcune condizioni che non sono replicabili. Non sempre troveremo chi ci regala un progetto, non avremo un sistema di finanziamento a pie' di lista come quello del decreto Genova, non avremo neanche la facilità di autorizzazioni per un'opera che doveva sostituire un'opera già esistente, nello stesso posto e con la stessa funzione.

#### **Poi c'è una gara che è stata svolta con modalità non so se replicabili per un'opera di quelle dimensioni.**

Quello attiene appunto ai poteri commissariali che è uno dei temi in discussione.

#### **Ma lei quanti commissari pensa**

#### **che siano necessari?**

A legislazione vigente con l'articolo 4 dello sblocca cantieri, ne avevo proposti una trentina. Se si modificano i criteri cambierà anche l'elenco.

#### **Lei partirà sempre da quella trentina, immagino.**

Dipende dai criteri che sceglieremo nel confronto in maggioranza. Presenterò il lavoro fatto in questi mesi.

#### **Quanto ci vorrà per approvare il decreto legge?**

Immagino un paio di settimane, compreso il confronto con gli stakeholders e le regioni, le province e i comuni.

#### **Ma lei pensa comunque a un piano straordinario chiuso in cui sperimenterà le procedure emergenziali?**

Non dobbiamo assolutamente perdere di vista la programmazione ordinaria su cui noi continuiamo a lavorare. Nell'allegato al Def, che porteremo in Consiglio dei ministri a giugno, abbiamo un piano da 196 miliardi, tutti già finanziati, da realizzare per i prossimi 15 anni. Una notizia: in questi giorni abbiamo consegnato i lavori dell'Alta velocità Brescia-Verona per un importo di 514 milioni e abbiamo finanziato la progettazione dell'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria per 40 milioni. I lavori per questa opera saranno finanziati dal 2021, tre miliardi. Se ne parla da anni, a un certo punto bisogna decidere. E io l'ho fatto. Aggiunga che due giorni fa abbiamo sbloccato l'Asti-Cuneo al Cipe con un nuovo piano economico finanziario che va incontro alle richieste dell'Europa. E che nel decreto rilancio, all'articolo 207, siamo riusciti a inserire la norma che porta le anticipazioni per

le imprese appaltatrici al 30%. Una bella iniezione di liquidità che vale qualche miliardo per le imprese.

#### **Emergenza Covid: si può pensare che si torni a una normalità?**

Anzitutto mi faccia dire che la chiusura totale dei cantieri che qualcuno ci chiedeva e qualcuno temeva non c'è stata: il 48% dei cantieri pubblici sono rimasti aperti. Aggiungo che opere bloccate per inerzia burocratica non ci sono. Ce ne sono molte bloccate per le crisi delle aziende appaltatrici, alcune bloccate per progettazione insufficiente o inadeguata, per problemi autorizzativi ambientali e delle sovraintendenze o ancora per ricorsi sulle aggiudicazioni. Altre hanno problemi politici a monte e sappiamo che fra i lavori del ministro delle Infrastrutture c'è anche farsi carico di trovare un consenso.

#### **Per i trasporti si può immaginare un ritorno alla normalità?**

Diciamo che la fase di maggiore emergenza ce l'abbiamo alle spalle e sono fieri di aver contenuto i danni. Li abbiamo contenuti perché abbiamo anticipato i problemi e li abbiamo risolti. Io intravedo una normalità cui arriveremo con molta pazienza.

#### **Ci fa un esempio?**

Prendiamo il trasporto aereo, dove siamo scesi al 30% dei posti occupati per i modelli di distanziamento e anche per il calo della domanda. Ora siamo al 50% con le nuove linee guida che per esempio consentono a chi vive sotto lo stesso tetto di sedere vicino. La prossima settimana partiranno altre modifiche, e arriveremo al 66% di occupazione. Mi pare un buon inizio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il dossier Turco.** I dati raccolti in questi giorni dal sottosegretario alla programmazione di Palazzo Chigi, Mario Turco, per la messa a punto del Dl semplificazioni, confermano una situazione drammatica dei tempi di approvazione e realizzazione delle grandi opere

# 30%

#### **L'ANTICIPAZIONE ALLE IMPRESE APPALTATRICI**

È entrata in extremis nel decreto Rilancio, all'articolo 207, la norma per dare liquidità alle imprese che avviano i lavori



IMAGOECONOMICA

**Ministra delle Infrastrutture.**  
Paola De Micheli ha inviato a Palazzo Chigi un documento per avviare la discussione sulla riforma del codice degli appalti e sui commissari



**IL DOSSIER**

Ho inviato a Palazzo Chigi le proposte di modifiche del codice appalti, il decreto legge entro quindici giorni

**30**

**I COMMISSARI PROPOSTI** dalla ministra in base allo sblocca cantieri. Ma con le modifiche ai poteri dei commissari e alle condizioni per nominarli la lista sarà rivista



**AEREI**

Con le nuove linee guida chi vive sotto lo stesso tetto potrà sedere vicino: porteremo il load factor dal 50 al 66%



159329





























































