

**Bono sferza Renzi e i democratici: «Il problema del Paese sono le leggi scritte male»
«Pd senza classe dirigente»**

di Mattia Pertoldi PORDENONE Giuseppe Bono non è mai stato un uomo che si nasconde dietro ai giri di parole. Alla diplomazia del politichese, il leader di Confindustria Fvg e Ad di Fincantieri, ha sempre preferito le dichiarazioni chiare e precise per quanto - spesso - dure. Ma le staffilate rifilate ieri al Pd e, in via trasversale, a Matteo Renzi - pur senza nominarli mai direttamente - all'assemblea di Unindustria Pordenone pesano parecchio. Non soltanto perché pronunciate di fronte ad alcuni tra gli esponenti di vertice del principale partito di governo come il ministro Graziano Delrio e la presidente Debora Serracchiani. Ma anche perché, muovendosi in controtendenza rispetto a quello che spesso abbiamo ascoltato in questi anni a Roma, non sono pronunciate da un personaggio qualsiasi. Bono è l'Ad di una delle più grandi imprese del Paese (controllata al 71,6% da Fintecna spa, finanziaria del ministero dell'Economia) e, particolare tutt'altro che insignificante, il presidente di Confindustria Fvg. Cosa significa? Probabilmente che pare eccessivo leggere nelle parole di Bono una frattura insanabile con largo del Nazareno, ma, forse, quantomeno un allontanamento dell'associazione - fino a qualche tempo fa tra i principali sponsor delle riforme renziane e schieratasi apertamente per il Sì al referendum - dal Pd. Non a caso, inoltre, Bono parte da Parigi e dai risultati di Emmanuel Macron per lanciare il suo j'accuse ai dem. «I francesi quando la posta in palio è alta - ha detto - si mettono assieme. Prendete Macron. È vero che ha vinto, ma alle sue spalle si muove una classe dirigente che non si è inventata dall'oggi al domani. In Italia, e lo dico senza schierarmi a favore o contro qualcuno, un giovane di belle speranze (Renzi ndr) è arrivato al vertice privo di quella classe dirigente che gli avrebbe consentito di governare meglio. Si è trovato nel deserto e non è stato lui a distruggere i corpi intermedi: questi si sono annientati da soli». Primo affondo, cui ne segue, immediatamente, un altro paio. «Il problema dell'Italia non è tanto la burocrazia - ha continuato -, ma le leggi che opprimono le imprese. La burocrazia, infatti, vive sulle norme malfatte. Non possiamo aspettare l'arrivo di un cavaliere bianco, ci dobbiamo salvare da soli. La politica deve avere il coraggio di sviluppare un progetto a 20 anni che riesca, davvero, a cambiare un Paese contrario a qualsiasi idea di imprenditorialità e di innovazione. Lo Stato deve trovare le soluzioni, ed esistono se si vogliono vedere, perché se la progettualità spetta alle aziende, queste devono potersi muovere all'interno di un sistema chiaro e semplice». Il Paese, per Bono, deve sostenere «l'industria manifatturiera e, con tutto il rispetto per le istanze ambientali, non è possibile che i dragaggi dei canali di Monfalcone, dove si trovano cantieri navali fra i più importanti del mondo, debbano essere bloccati per difendere la passera (un pesce di mare)». Per cui, dopo una stoccata anche a Confindustria «rimasta ancorata al Novecento», l'ultimo affondo, che è pure un appello, è sempre per Delrio. «Le aziende che funzionano vanno sostenute anche con una fiscalità di svantaggio e non soltanto di vantaggio - ha concluso Bono -. Non è possibile che il 20% delle imprese continui a produrre quasi il 90% del Pil italiano». Una serie di accuse precise cui ha risposto Delrio. «Le classi dirigenti devono nascere dal territorio - ha detto il ministro delle Infrastrutture -, perché le scuole di partito servono, ma non sono sufficienti. L'esperienza si conquista sul campo, è innegabile, ma la buona politica deve lasciare la porta aperta agli esponenti della società». Il ministro, poi, ha rivendicato le leggi dei Governi Renzi e Gentiloni spiegando che «dal 2014 andiamo nella direzione indicata da Bono e ad esempio abbiamo facilitato i dragaggi industriali» considerato anche come «il denaro e la decontribuzione garantita alle aziende serve a sostenere il tessuto imprenditoriale e a creare nuovi posti di lavoro». In precedenza, invece, il ministro aveva sottolineato gli investimenti e le scelte di palazzo Chigi «con 1,7 miliardi di euro destinati al piano triennale delle Ferrovie e 1,5 a favore di Mercitalia per trasporti e logistica» visto che il Paese non può più «permettersi di perdere 30 miliardi all'anno per l'inefficienza delle proprie infrastrutture». Confermata, infine, anche la prossima acquisizione di Trenitalia della compagnia ferroviaria greca Trainose. «Una scelta strategica ben precisa - ha detto Delrio - perché voglio servire i Balcani partendo da Trieste».

il retroscena

Camera unica: Da Pozzo chiede l'aiutino, Serracchiani preme su Calenda

PORDENONE L'assemblea degli industriali di Pordenone, ieri, ha raccolto il gotha degli esponenti politici e delle categorie del Fvg. Si è parlato - e pure tanto - di imprese e di sviluppo del territorio, ma tra i capannelli di partecipanti che si sono sviluppati alla fine dell'incontro, e al momento del buffet in particolare, si è discusso anche di altro. Come del destino della Camera di commercio di Pordenone, il cui presidente Giovanni Pavan era presente in sala, evocata da Michelangelo Agrusti nel corso del suo intervento. Così, tra una chiacchierata e l'altra, si sono scoperte alcune strategie in relazione alla legge di riforma del sistema che prevederebbe l'accorpamento di Udine e Pordenone "salvando" invece la Venezia Giulia. Le resistenze e i ricorsi della Destra Tagliamento, d'altronde, sono noti e proprio per cercare di superarli si è mosso Da Pozzo. Il presidente udinese, infatti, ha interpellato Giuseppe Ferruccio Saro affinché l'ex senatore funga da "ambasciatore" nei confronti di Agrusti per favorire un incontro nel quale - nelle intenzioni di Da Pozzo - convincere il numero uno di Unindustria a una sorta di moral suasion nei confronti di Pavan. Il tutto mentre la Regione - che da sempre preme per la Camera unica - gioca le proprie carte. Pare, infatti, che Debora Serracchiani abbia incontrato il ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda per convincerlo a varare un decreto che, appunto, porti all'ente unico. Una mossa che - si dice - avrebbe allarmato il numero uno della Cciao della Venezia Giulia Antonio Paoletti fortemente contrario all'unione con Udine e Pordenone. Qualcosa in più, in ogni caso, si saprà a stretto giro di posta con la consapevolezza, in ogni caso, che un decreto legge, poi, ha 60 giorni di tempo per essere convertito. Pena la decadenza. (m.p.)

Dai costruttori agli industriali alla politica, il resto del Friuli rischia l'isolamento

Agrusti: «Destra Tagliamento strategica per il Veneto e per l'export in Europa»

Asse Pordenone-Trieste che taglia fuori Udine

di Mattia Pertoldi PORDENONE Il destino, a volte, regala combinazioni temporali quantomeno curiose. Nello stesso giorno, infatti, in cui in Consiglio regionale si celebravano i 70 anni dall'approvazione dell'emendamento di Tiziano Tessitori che sanciva la nascita (e l'Autonomia) della Regione, nei locali della "Marine Interiors" andava in scena l'ennesima tappa di un avvicinamento (e di un'alleanza) destinata, in un modo o nell'altro, a lasciare il segno nel futuro del Fvg. All'assemblea di Unindustria Pordenone il grande assente, infatti, è stato il Friuli. E Udine in particolare. Si è parlato di porto di Trieste come volano per l'economia regionale e di un asse, sempre più stretto, con l'interporto della Destra Tagliamento metafora economica di una strategia di collaborazione e sinergie che rischia di schiacciare il capoluogo friulano. La mossa - geniale per il suo territorio, bisogna ammetterlo - di Michelangelo Agrusti di piazzare Pordenone e il tessuto economico-imprenditoriale locale al centro di un triangolo che comprende i porti di Trieste, Monfalcone (con Fincantieri in primis) e Marghera in Veneto, infatti, certifica come in questo schema il Friuli (inteso come provincia di Udine) difficilmente sia in grado di trovare spazio. «Il nostro territorio è strategico - ha detto il presidente degli industriali pordenonesi - sia per la composizione dell'imprenditorialità, tradizionalmente dedicata all'export nei Paesi dell'Europa centrale, sia come funzione di retroporto. Per Trieste, senza dubbio, ma pure per Marghera visto che da qui siamo in grado di servire l'intero Veneto orientale». L'ennesima mano tesa, in altre parole, alla Venezia Giulia che difficilmente, conoscendo l'abilità strategica di Agrusti, nasce a caso. D'altronde fa seguito alle voci, sempre più incessanti, di unione tra Unindustria Pordenone e Confindustria Venezia Giulia (nata dal matrimonio di Trieste e Gorizia). «Non ci sono novità di rilievo - ha commentato ieri Agrusti a margine del direttivo regionale dell'associazione -, ma abbiamo semplicemente stabilito la necessità di una maggiore integrazione interna». Tutt'altro che una smentita e in fondo il recente passato - uscendo dai confini degli industriali - rappresenta la migliore cartina tornasole possibile. A maggio i costruttori della Destra Tagliamento e quelli di Trieste hanno votato all'unanimità la fusione. Parla chiaro, poi, la storia delle Camere di commercio. Pordenone «che si opporrà fino in fondo alle furbizie dell'ultimo momento» - parola di

Agrusti - non ne vuole sapere dell'unione con Udine come stabilito dalla legge nazionale di riforma del sistema. Adesso insiste sulla Camera unica, ma in precedenza aveva deliberato per due volte l'unione con Gorizia e Trieste ricevendo in entrambe le circostanze un secco «no grazie». Insomma, al tradizionale sguardo a ovest (leggasi il Veneto) di Pordenone, da qualche anno a questa parte, la Destra Tagliamento ha aggiunto il salto triplo sopra al "grande fiume" rompendo quello storico asse con Udine che nei decenni ha funzionato da baricentro e collante - fondamentale per una regione "artificiale" come la nostra - con possibili rischi per la tenuta della Specialità ancora da valutare. Il tutto, va detto, nella quasi immobilità del Friuli orientale. Sarebbe facile, ma fuorviante, gettare la croce addosso a Pordenone ripetendo la solita litania (ormai anche un po' stantia) di un territorio che teme «di essere fagocitato da Udine» e che guarda oltre Tagliamento con sospetto. Agrusti, come il resto della classe dirigente pordenonese e giuliana, fa soltanto il proprio mestiere e punta a tutelare il territorio di cui è espressione. No, quello che sta mancando - a Roma come a Trieste e non da oggi, beninteso - è la classe dirigente udinese. Incapace di valorizzare il ruolo del Friuli a livello regionale così come - dal mondo dell'economia a quello della politica - a immaginare uno scenario futuro per il territorio sottovalutando, allo stesso tempo, i pericoli di un divorzio dallo storico matrimonio con Pordenone. Da ieri, poi, si è aperta la partita del porto franco di Trieste. Potenzialità enorme per tutta la regione, senza dubbio, ma anche rischio concreto - in caso di rinnovata immobilità e miopia di imprenditori e politici friulani - di tagliare fuori Udine dai corridoi economici che contano davvero. Per sempre.

Tra le novità meno tasse e stoccaggio illimitato delle merci Regime agevolato per il porto di Trieste

di Silvio Maranzana TRIESTE A quasi trecento anni dalla sua proclamazione, avvenuta nel 1719 con la patente di Carlo VI, il Porto franco di Trieste è stato "resuscitato" con un decreto del governo che il ministro di Infrastrutture Graziano Delrio ha firmato ieri nel salone di rappresentanza della Regione che non a caso evidentemente sorge in quello che fu il Palazzo del Lloyd. Un decreto che più di qualcuno ha definito di portata epocale. Grazie al decreto attuativo che norma il regime speciale - e che porta la firma anche del ministro delle Finanze Pier Carlo Padoan -, vengono prima di tutto messe nero su bianco tutte le agevolazioni derivanti dell'extraterritorialità doganale con la libertà di accesso e di stoccaggio illimitato delle merci, il pagamento differito e la riduzione delle tasse (tutta materia che finora era rimessa alla libera interpretazione dei vari funzionari doganali). Inoltre, con un ampliamento di opportunità che per Trieste potrebbe rappresentare un nuovo 1719 (fino ad allora la città era un villaggio di pescatori), si prevede l'estensione delle agevolazioni anche al settore della trasformazione industriale delle merci stesse. Caso unico in modo così accentuato a livello europeo, che potrebbe vedere nel giro di qualche anno l'insediamento di decine di nuove aziende internazionali nelle aree ex Ezit e sul Canale navigabile. Nel decreto sono espliciti i richiami all'Allegato VIII del Trattato Internazionale di pace del 1947, al memorandum di Londra del 1954, ai decreti del commissario del Governo del 1955 e del 1959 che testimoniano da parte governativa la vocazione internazionale dello scalo giuliano, come singolo caso particolare nel panorama del nostro Paese. Ma, come ha sottolineato lo stesso presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale Zeno D'Agostino, dal momento in cui l'Italia è rientrata a governare questo territorio, cioè dal 1954, non c'era una norma che fornisse chiarezza giuridico amministrativa per l'applicazione di queste prerogative. «Si va a sanare una lacuna normativa che dal punto di vista gestionale era aperta da più di 60 anni - ha specificato D'Agostino - stabilendo che sia l'Authority a organizzare, gestire e promuovere i Punti franchi del Porto franco di Trieste. L'emendamento Russo che permette lo spostamento dal Porto vecchio unito a questi nuovi poteri - ha aggiunto - ci dà una capacità organizzativa di un sistema logistico-industriale che ora rappresenta un unicum a livello continentale. E avere un'area con queste caratteristiche non a Dubai o a Tangeri ma all'interno dell'Europa, fornisce a Trieste opportunità immense a livello mondiale. E infatti - ha svelato il presidente dell'Authority - abbiamo già manifestazioni di interesse sia a livello immobiliare che

industriale per milioni di metri quadrati». Tra i contenuti salienti del decreto, l'attribuzione all'Authority del potere di modificare l'area dei Punti franchi. È la novità più importante che attualizza i principi contenuti nell'Allegato VIII del Trattato di pace: prevede infatti che la valutazione spetti al presidente del porto, quale soggetto istituzionalmente deputato alla gestione dei Punti franchi. L'Autorità avrà anche il potere di autorizzare le attività di manipolazione e trasformazione industriale delle merci nei Punti franchi, fornendo assistenza agli investitori. All'inizio dell'incontro una raggiante Debora Serracchiani aveva ricordato come siano 77 i milioni di risorse pubbliche messi a disposizione negli ultimi anni a favore della componente ferroviaria del porto. «Tutta l'Italia sta imparando da Trieste come si possano togliere migliaia di Tir dalle strade - aveva chiosato Delrio -. Ora questo porto deve seguire fino in fondo la propria vocazione internazionale». «Sono contento - ha aggiunto il senatore dem Lodovico Sonigo - il decreto è un passo avanti per Trieste e per la regione. Il provvedimento contribuirà ad arricchire lo spettro delle attività che si possono svolgere con profitto nello scalo ma anche a spingere lo sviluppo dell'intera attività retroportuale».

IL PICCOLO 28 GIUGNO 2017

Il governo fa decollare il Punto franco di Trieste

Portualità

di Silvio Maranzana TRIESTE A quasi trecento anni dalla sua proclamazione, avvenuta nel 1719 con la patente di Carlo VI, il Porto franco di Trieste è stato resuscitato con un decreto del governo che il ministro di Infrastrutture Graziano Delrio ha firmato ieri davanti ai triestini nel salone di rappresentanza della Regione che non a caso evidentemente sorge in quello che fu il Palazzo del Lloyd Triestino. Un decreto che più di qualcuno, tra i presenti, ha definito di portata epocale. Grazie al decreto attuativo che norma il regime speciale - e che porta la firma anche del ministro delle Finanze Pier Carlo Padoan -, vengono prima di tutto messe nero su bianco tutte le agevolazioni derivanti dell'extraterritorialità doganale con la libertà di accesso e di stoccaggio illimitato delle merci, il pagamento differito e la riduzione delle tasse (tutta materia che finora era rimessa alla libera interpretazione dei vari funzionari doganali). Inoltre, con un ampliamento di opportunità che per Trieste potrebbe rappresentare un nuovo 1719 (fino ad allora la città era un villaggio di pescatori), si prevede l'estensione delle agevolazioni anche al settore della trasformazione industriale delle merci stesse. Caso unico in modo così accentuato a livello europeo, che potrebbe vedere nel giro di qualche anno l'insediamento di decine di nuove aziende internazionali nelle aree ex Ezit e sul Canale navigabile. Nel decreto sono espliciti i richiami all'Allegato VIII del Trattato Internazionale di pace del 1947, al memorandum di Londra del 1954, ai decreti del commissario del Governo del 1955 e del 1959 che testimoniano da parte governativa la vocazione internazionale dello scalo giuliano, come singolo caso particolare nel panorama del nostro Paese. Ma, come ha sottolineato lo stesso presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale Zeno D'Agostino, dal momento in cui l'Italia è rientrata a governare questo territorio, cioè dal 1954, non c'era una norma che fornisse chiarezza giuridico amministrativa per l'applicazione di queste prerogative. «Si va a sanare una lacuna normativa che dal punto di vista gestionale era aperta da più di 60 anni - ha specificato D'Agostino - stabilendo che sia l'Authority a organizzare, gestire e promuovere i Punti franchi del Porto franco di Trieste. L'emendamento Russo che permette lo spostamento dal Porto vecchio unito a questi nuovi poteri - ha aggiunto - ci dà una capacità organizzativa di un sistema logistico-industriale che ora rappresenta un unicum a livello continentale. E avere un'area con queste caratteristiche non a Dubai o a Tangeri ma all'interno dell'Europa, fornisce a Trieste opportunità immense a livello mondiale. E infatti - ha svelato il presidente dell'Authority - abbiamo già manifestazioni di interesse sia a livello immobiliare che industriale per milioni di metri quadrati». Tra i contenuti salienti del decreto, l'attribuzione

all'Authority del potere di modificare l'area dei Punti franchi. È la novità più importante che attualizza i principi contenuti nell'Allegato VIII del Trattato di pace: prevede infatti che la valutazione spetti al presidente del porto, quale soggetto istituzionalmente deputato alla gestione dei Punti franchi. L'Autorità avrà anche il potere di autorizzare le attività di manipolazione e trasformazione industriale delle merci nei Punti franchi, fornendo assistenza agli investitori. «Quando hanno sentito parlare di Punti franchi, gli occhi a mandorla hanno incominciato a brillare». Più o meno così D'Agostino aveva sintetizzato i risultati dell'ultima missione in Cina e già qualche settimana fa funzionari dell'ambasciata di Pechino in Italia si erano recati in visita allo scalo triestino subito dopo che le massime autorità cinesi avevano ribadito al premier Paolo Gentiloni l'interesse per il porto di Trieste. Alla domanda su cosa il governo stia facendo per fare di Trieste, assieme a Genova il principale gate italiano della nuova Via della seta, il ministro Delrio ha risposto così: «Stiamo aumentando gli investimenti nel porto, nei raccordi ferroviari e nella digitalizzazione delle Dogane e abbiamo completato un adempimento cruciale come questo del regolamento del Punto franco: sono elementi determinanti che faranno correre Trieste». All'inizio dell'incontro una raggiante Debora Serracchiani aveva ricordato come siano 77 i milioni di risorse pubbliche messi a disposizione negli ultimi anni a favore della componente ferroviaria del porto. «Tutta l'Italia sta imparando da Trieste come si possano togliere migliaia di Tir dalle strade - aveva chiosato Delrio - Ora questo porto deve seguire fino in fondo la propria vocazione internazionale». Soddisfattissimi i molti operatori portuali intervenuti ieri tra cui Stefano Visintin e Alessandro De Pol, presidenti rispettivamente di spedizionieri e agenti marittimi, e in particolare Enrico Samer, Francesco Parisi e Fabrizio Zerbini protagonisti di forti finanziamenti privati sui Moli V, VI e VII, i primi due con colossi turchi e il terzo con la società di Pierluigi Maneschi assieme a Msc. Presenti anche alcuni lavoratori accompagnati dal sindacalista Renato Kneipp.

**Serracchiani sottolinea le ricadute in termini di attrattività e lavoro. Dipiazza: «Giornata storica. Mi sono emozionato»
«Una svolta epocale che cambierà la città»**

TRIESTE«Una svolta epocale che segna un momento storico per il porto di Trieste». Così Debora Serracchiani ha definito il regolamento sui Punti franchi reso operativo ieri. «La firma del decreto - ha continuato la presidente - significa la possibilità di poter fare manifattura industriale, trasformazione delle merci e logistica in un sistema doganale unico in Europa. Lo sblocco di una situazione di stallo che attendeva una soluzione operativa da sessant'anni». Quanto allo scalo, Serracchiani ha ricordato che «da due anni si sta già sviluppando con 250 posti in più, ma adesso avrà un'ulteriore impennata che può tradursi in tanti posti di lavoro». Anche a detta del sindaco Roberto Dipiazza, questo «è un momento storico per la città e porterà interesse, lavoro e sviluppo per Trieste perché credo che oggi siamo l'unico scalo d'Europa Porto Franco. Mi sono emozionato - ha proseguito - perché ho capito l'importanza della giornata. I triestini forse non lo ricordano, ma il Porto franco era fermo da 20-30 anni. Ora il decreto attuativo lo sblocca, con grandi opportunità di lavoro e crescita. Dopo l'approvazione del Piano regolatore e la sdemanializzazione di Porto vecchio arriva la firma da parte del ministro Delrio del decreto attuativo per i Punti franchi. In meno di quattro anni assieme a Zeno D'Agostino e a Mario Sommariva - ha concluso il sindaco - si può davvero sostenere senza peccare di enfasi eccessiva che abbiamo cambiato il futuro della portualità triestina». Così il senatore democratico Francesco Russo, raggiunto a Roma dalla decisione del ministro dei Trasporti. «Ricordo che il giorno della sdemanializzazione in tanti ci avevano attaccato sostenendo che stavamo togliendo a Trieste la possibilità di usare le potenzialità della zona franca. In realtà spostando i Punti franchi lì dove sono funzionali e rendendoli finalmente operativi abbiamo creato le condizioni perché succeda esattamente il contrario. Finalmente. Questo ulteriore strumento mette Trieste e il Fvg - ha concluso il senatore dem - in grado di giocare con ancora più chance le proprie carte sullo scacchiere della logistica internazionale in particolare alla luce delle opportunità aperte dalla nuova Via della seta. Alla politica il compito di continuare unitariamente il

lavoro fin qui svolto». Anche il presidente dei deputati del Pd, Ettore Rosato, ha voluto sottolineare «il lavoro di grande spessore fatto da Delrio, Serracchiani e D'Agostino per una rivoluzione nel porto di Trieste finora sempre promessa, ma mai attuata». «È una giornata straordinaria - ha affermato -. I risultati non tarderanno ad arrivare sia in termini di nuovi insediamenti sia di creazione di posti di lavoro. Siamo di fronte a un decreto che cambierà radicalmente in positivo la stessa essenza del nostro porto, ma anche dell'intera città». Sulla stessa riga la segretaria dem Antonella Grim: «Governo, Regione e Autorità portuale mettono la firma su un momento di svolta per la nostra città. Un percorso di grande successo in cui il Pd, a tutti i suoi livelli istituzionali, in questi anni ha contribuito in modo insostituibile. Ne siamo fieri». «Sono contento - ha aggiunto il senatore dem Lodovico Sonigo - il decreto è un passo avanti per Trieste e per la regione e contribuirà ad arricchire lo spettro delle attività che si possono svolgere con profitto nello scalo ma anche a spingere lo sviluppo dell'intera attività retroportuale». Soddisfatti anche gli esponenti M5S. «Una grandissima notizia per la città e il frutto dell'ottimo lavoro svolto dal presidente D'Agostino - afferma il capogruppo in Comune Paolo Menis -. Si tratta di un atto che chiediamo fin dal 2012 con mozioni a tutti i livelli istituzionali. Purtroppo a quell'epoca il Pd non aveva minimamente compreso l'importanza di questo strumento, preso dalla follia di togliere il punto franco dall'area del Porto vecchio. Ora per fortuna si pone in parte rimedio all'ottusità del centro sinistra». (s.m.)

il rebus RICANDIDATURA

Tormentone in casa dem sul futuro di Serracchiani

di Marco Ballico TRIESTE «Debora, quando decidi?». Glielo continuano a chiedere. Non c'è più l'urgenza delle elezioni politiche anticipate, ma il tormentone in casa dem resta aperto. Tanto più che il primo a volere che Debora sciolga le riserve al più presto è il suo successore in pectore, Sergio Bolzonello. Il tema è la candidatura alle regionali 2018. Con il Pd a inseguire un centrodestra che ha dominato le amministrative, non c'è più tempo da perdere, si incalza nel partito. Giorgio Brandolin, per esempio, è chiarissimo. Criticata l'assenza di riflessioni sui «segnali di difficoltà per l'azione del governo regionale e della segreteria già emersi in passato», il deputato della minoranza orlandiana considera «indispensabile che Serracchiani decida sulla sua ricandidatura». Fosse per Brandolin, il percorso sarebbe scritto: «Ritengo sia un obbligo morale che chi ha ricoperto una carica si sottoponga al giudizio dei cittadini, ricandidandosi per un secondo mandato. Qualunque sia la decisione, però, auspico che sia presa presto, senza attendere gli ultimi mesi». Non è solo, Brandolin. Perché la questione irrisolta crea ulteriore attrito in un Pd già in crisi. Francesco Russo è uno di quello che più tutti ha posto il problema. «Mi pare perfino superfluo riparlarne - commenta il senatore triestino -. Il centrosinistra ha visto confermate le sue sofferenze, dobbiamo perciò avere il tempo per costruire un programma e una nuova squadra. E invece, anziché accelerare, aumentiamo il ritardo». C'è chi parla e chi no, chi solleva la questione negli organi di partito e nei circoli e chi si limita ai sussurri fuori verbale. Ma il tema è sempre quello: «Debora, quando decidi?». Una soluzione del rebus «a breve», nei mesi scorsi, era stata annunciata dalla segretaria regionale Antonella Grim. Il capogruppo Diego Moretti, più prudentemente, aveva parlato di «valutazione nei tempi che il Pd riterrà opportuni». Mentre Isabella De Monte, tra Natale e Capodanno 2016, era stata molto precisa: «Se si va a scadenza naturale, le riserve andranno sciolte un anno prima del voto». Inviti o appelli che siano, Serracchiani al momento non ha risposto. E pare intenzionata a non rispondere se non a fine estate o a inizio autunno. I motivi della strategia? Dando per scontata la candidatura in Parlamento, la presidente preferirebbe non trasmettere il messaggio di un disimpegno anticipato. Eppure più d'uno nel Pd ricorda che in situazioni senz'altro più favorevoli le candidature non sono mai state ufficializzate a ridosso del voto. La stessa Serracchiani scese in campo nel luglio 2012. E Riccardo Illy, nel 2002, ancor prima rispetto alla chiamata elettorale.