

Rassegna del 16/04/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

16/04/2020	Arena	29	«Ora corsia veloce per i cantieri»	Giardini Enrico	1
16/04/2020	Arena	29	Ma tra regole, vincoli e varianti è già scontro sull'idea di città	E.G.	3
16/04/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	Percorsi, distanze, mascherine Fincantieri pronta a partire «Ma c'è ancora tanto da fare»	Rossi Tonon Andrea	4
16/04/2020	Corriere della Sera	17	Il piano per la ripartenza che apre il paracadute per autostrade e aeroporti	De Rosa Federico	6

SCENARIO

16/04/2020	Adige	12	Via libera a 500 edili da fuori provincia	Terrini francesco	8
16/04/2020	Arena	9	Bassi (Fdi): «Il marmo deve ripartire al più presto»	C.M.	10
16/04/2020	Corriere delle Alpi	30	Viabilità per i Mondiali bando Anas per i lavori da Castellavazzo	De Col Enrico	11
16/04/2020	Gazzettino	4	Deroghe e decreto: in Veneto al lavoro metà delle imprese	Pederiva Angela	12
16/04/2020	Gazzettino	4	Indennità di 600 euro liquidate 197mila istanze Cig, esaminata una su 3	...	14
16/04/2020	Gazzettino	5	Intervista a Renato Franceschelli - «Noi prefetti sommersi dalle richieste di riapertura» - «Noi prefetti sommersi dalle richieste di deroga»	Pipia Gabriele	15
16/04/2020	Gazzettino Padova	15	Stadio Euganeo, stanziati altri 36 mila euro	Al.Rod.	18
16/04/2020	Gazzettino Venezia	10	Intervista a Michele Boldrin - «La vera svolta può arrivare solo dall'immobiliare»	Amadori Gianluca	19
16/04/2020	Gazzettino Venezia	11	I conti infiniti del Mose: c'è un miliardo da spendere - Un altro miliardo da spendere: i conti infiniti del Mose	Brunetti Roberta	22
16/04/2020	Gazzettino Venezia	11	Intervista a Devis Rizzo - Rizzo sollecita la politica ad agire: «I soldi ci sono, Roma li sblocchi»	R.Br.	25
16/04/2020	Gazzettino Venezia	13	Un parcheggio in via Forte Marghera: serbatoio da 300 posti per i pendolari - Super-parcheggio per Forte e Venezia	Fenzo Fulvio	27
16/04/2020	Gazzettino Venezia	14	Nel porto un carico da record di 135 metri	Perini Roberto	29
16/04/2020	Gazzettino Venezia	16	Dopo lo stop ripartono i lavori di ripascimento	Babbo Giuseppe	31
16/04/2020	Giornale di Vicenza	3	Crollo degli edili con cantieri vuoti Gli imprenditori: «Fateci ripartire» - Crollo degli edili con i cantieri vuoti «Fateci ripartire»	Bassan Roberta	32
16/04/2020	Giornale di Vicenza	3	Il coronavirus potrebbe costare 2 mila compravendite in meno	Tomasoni Stefano	35
16/04/2020	Messaggero Veneto	20	Nuovo asfalto su A28 e A4 ecco tutte le chiusure	...	37
16/04/2020	Nuova Venezia	14	Distretto hotel rimasto vuoto «Due anni per ripartire» - Distretto degli hotel, 2900 posti vuoti Il costruttore: «Due anni per ripartire»	Chiarin Mitia	38
16/04/2020	Nuova Venezia	15	Il settore ricettivo continua a investire a Mestre e Marghera	...	40
16/04/2020	Nuova Venezia	19	Munir e l'uovo da 30 mila euro «È il mio grazie al Veneto»	Berlinghieri Laura	41
16/04/2020	Nuova Venezia	32	Chiarotto ora chiede di riunire il vecchio Cda - Mose, Churotto vuol riunire il vecchio Cda e scrive all'ex presidente Mauro Fabris	Vitucci Alberto	42
16/04/2020	Nuova Venezia	32	«Sotto il segno del Mose» Dibattito con autori e comitati	...	44
16/04/2020	Nuova Venezia	37	Novemila tonnellate di sale in val da Rio Porto operativo e sempre in crescita	Anzoletti Elisabetta B.	45
16/04/2020	Sole 24 Ore	2	Lettere. Alberghi, edilizia e autosaloni in apnea	Bonvecchi Luciano - Moneta Alessia - Paternoster Enrica	47
16/04/2020	Sole 24 Ore	30	Bonus casa Sopravvenienza attiva tassata nell'esercizio di acquisto - Sopravvenienza attiva tassata nell'esercizio di acquisto del credito	De Stefani Luca	49

«Ora corsia veloce per i cantieri»

Trestini (Costruttori): «Meno burocrazia, più filosofia del fare. Noi aperti al confronto»
Il settore edile stima una perdita di fatturato negli ultimi mesi dal 18 al 35 per cento

Si dovrà ripensare l'idea di casa: giardini e più spazi comuni nei condomini

CARLO TRESTINI
PRESIDENTE DI ANCE VERONA
Enrico Giardini

Rigenerare Verona dal punto di vista urbanistico ed edilizio, partendo dal recuperare aree dismesse e dal minor consumo di suolo nuovo? Certo. «Ma ci vuole minore burocrazia, per rendere più rapidi l'approvazione dei progetti e le assegnazioni dei lavori e dei cantieri, con l'obiettivo del fare. Perché, diversamente, la ripresa faticherà ancora di più a decollare». Parola di Carlo Trestini, imprenditore, presidente di Ance Verona-costruttori edili.

Trestini dà seguito a quanto ha detto a *L'Arena* Ilaria Segala, assessore a urbanistica, edilizia privata e ambiente - riprendendo la richiesta di minore burocrazia espressa anche dal sindaco Federico Sboarina - presentando le linee guida della nuova variante urbanistica 29 sui "Vuoti a

rendere". Cioè sessanta proposte progettuali di riconversioni di aree dismesse, quasi tutte a Verona sud, per farne case, negozi, uffici, ma anche con verde.

«La filosofia della variante 29, cioè la rigenerazione urbana sull'esistente, è la stessa da noi espressa al Comune in autunno», dice Trestini. Il quale però pone richieste. Anzitutto «ridurre la burocrazia, ma per quanto riguarda i lavori pubblici bisogna dare la possibilità ai Comuni, per interventi fino a un milione, di svolgere una trattativa negoziata, invitando a partecipare a un appalto massimo 15 imprese, e non un numero illimitato. Ciò per velocizzare l'assegnazione dei lavori».

C'è poi un aspetto, relativo ai lavori pubblici ma anche all'edilizia privata, su cui Ance rivolge un appello: «Bisogna rivedere la responsabilità sui procedimenti e il rischio del danno erariale ai dirigenti pubblici, per evitare che la loro firma su un progetto, per i rischi in cui possono incorrere tra i mille pareri che servono», dice il presidente. «E poi quando si è pronti, dovrebbe valere il silenzio-assenso, per costruire.

Ciò per iniziare i cantieri. E poi si fanno i controlli».

Ora la maggior parte dei cantieri è ferma per l'emergenza Covid-19. E Ance Verona - che rappresenta 350 imprese, tra città e provincia, mentre sono 1.800 quelle iscritte alla cassa edile - fornisce stime della perdita di lavoro. Se la ripresa fosse dopo il 3 maggio, si calcola che il calo di fatturato accumulato fino ad allora sarà dal 15 al 18%. Se non si dovesse riprendere fra tre settimane, ma più avanti, il calo potrebbe ammontare al 35%. «E questa è una stima nazionale», precisa Trestini, «il che significa che per Veneto e Lombardia, dove c'è una grande concentrazione di imprese, il danno è il doppio. Insomma, un disastro».

In futuro in cui anche l'edilizia andrà ripensata? «Ci stiamo ragionando. Le restrizioni hanno fatto riscoprire la casa come luogo di vita, non come dormitorio», conclude Trestini. «È chiaro allora che una abitazione con un giardino, un terrazzo più ampio, o magari, e penso ai grandi condomini, con spazi per allestire una palestra o servizi comuni, sarà più appetibile». ●





Panoramica sulla Zai, una delle aree della città più interessata ai progetti di riqualificazione

IL FRONTE POLITICO. L'annuncio della nuova pianificazione e del documento urbanistico

Ma tra regole, vincoli e varianti è già scontro sull'idea di città

Bertucco: «Guai a dar mano libera soltanto al mercato»

Segala: «C'è una visione e sarà condivisa con tutti»

Sburocratizzare, l'urbanistica e l'edilizia, o arrivare alla deregulation, cioè togliere tutti i vincoli? A lanciare il sasso, avvertendo il rischio di lasciare mano libera solo al mercato - «come vuole la Lega di Salvini a livello nazionale», anticipa, - è Michele Bertucco, consigliere comunale di Verona e Sinistra in Comune. Che sfida l'Amministrazione Sboarina. «Il tema della sburocratizzazione viene declinato a senso unico a favore degli intermediari immobiliari (neanche delle imprese) che hanno assoluta urgenza di realizzare il valore dei propri investimenti sul territorio», dice Bertucco in una nota, «mentre nulla viene concesso ad altri soggetti, a partire da comitati di cittadini e associazioni ambientaliste, che sul tema avrebbero da dire la loro. Ad esempio sui biblici ritardi della pubblica amministrazione che da decenni tiene inchiodati progetti di grande valore anche economico, come il sistema dei parchi o la stessa messa in sicurezza del territorio.

Bertucco sottolinea che «in questa eterna diatriba quella che manca è ancora una volta la voce del Comune che non ha una politica urbanistica. E

in nessun modo la variante 29, sulle aree dismesse, può recuperare queste mancanze visto che è solo una collezione di proposte di accordi pubblico-privato, in gran parte recuperate dalle precedenti varianti urbanistiche».

Ma è così, chiediamo all'assessore all'urbanistica e all'edilizia privata Ilaria Segala? «Parla Bertucco che ha voluto inchiodare la variante 23 con più di mille emendamenti, parla il signor no che per qualsiasi progetto fa solo ostruzionismo. Cosa vogliamo noi per la Verona di domani? Il recupero delle aree dismesse senza consumare nuovo suolo. È chiaro che sburocratizzare vuol dire cercare di accelerare i processi», spiega la Segala, «per cui non è certo declinare a senso unico ma è a vantaggio di tutti, dai piccoli ai grandi operatori. Io stessa ho interpellato Ance-Costruttori e ordini, architetti in primis, coinvolgendo oltre al settore urbanistica ed edilizia anche i lavori pubblici con il vicesindaco Zanotto, e la risposta c'è stata». Entrambi, conclude la Segala, «mi hanno già presentato proposte e abbiamo iniziato a discuterne a con sindaco e Ance. Per rimettere in moto il Paese spero che si attivi anche il Governo partendo dalle opere pubbliche che da sempre sono un traino importante per ripartire». • E.G.



Percorsi, distanze, mascherine Fincantieri pronta a partire «Ma c'è ancora tanto da fare»

I sindacati chiedono sicurezza, l'azienda l'ok del governo

VENEZIA Un serpentone da percorrere mantenendo un metro e mezzo dalle altre persone, termoscanner per misurare la temperatura di chi varca i tornelli e turni che più frazionati non si può. Dove eravamo rimasti: nel cantiere di Porto Marghera tutto è pronto per ripartire dopo un mese di stop. Il problema è che rimettere in moto la Fincantieri significa rimettere in circolazione oltre 4 mila persone: un piccolo paese che torna ad animarsi e in cui i cittadini rischiano di essere a contatto troppo ravvicinato. Per evitare che ciò avvenga si sta pensando di scaglionare i lavoratori, richiamando prima i diretti e poi quelli dell'indotto e magari solo quelli residenti in Veneto. All'ingresso principale è stato predisposto un percorso che gli addetti devono percorrere mantenendo la distanza di 1 metro e al termine del quale viene misurata la temperatura corporea con un termoscanner: se è superiore ai 37,5 gradi si resta fuori. Non potrà entrare chi si presenterà sprovvisto di mascherina, che comunque sarà fornita dall'azienda e che mai potrà essere levata all'interno del cantiere. Divieto d'accesso anche per chi è stato a contatto con persone positive al Covid-19 nei 14 giorni precedenti. I turni dei reparti produttivi saranno frammentati, con blocchi di 8 ore suddivisi in 2 sottogruppi: dalle 6 alle 14 e dalle 6.30 alle 14.30, poi dalle 15 alle 23 e dalle 15.30 alle 23.30.

Doppio turno anche per i dipendenti amministrativi. Si mangerà divisi: ci saranno orari differenziati per uffici e officine, e l'afflusso verrà contingentato. Infine gli interventi sugli spazi che gli operai condivideranno: transenne delimiteranno percorsi da seguire per evitare i contatti, la frequenza delle pulizie e delle igienizzazioni di tutti gli ambienti, compresi ascensori e

montacarichi, verrà raddoppiata mentre i distributori automatici di bevande e snack (tranne quelli per l'acqua) saranno spenti. A Porto Marghera tutto è pronto per ripartire e anche il prefetto Vittorio Zappalorto sarebbe d'accordo. Ma bisogna aspettare che il governo definisca in maniera univoca il concetto di «azienda strategica» e assicurare che fuori da ciascun cantiere sia garantita la stessa sicurezza osservata all'interno, evitando per esempio assembramenti alle fermate dei mezzi pubblici. A Venezia tutte le misure sono già state predisposte grazie all'intesa trovata con Actv durante la riunione in Prefettura della scorsa settimana, nella quale Fincantieri si è detta pronta a pagare corse dedicate. Oggi si terrà un nuovo incontro sindacati-azienda. «C'è voglia di tornare alla normalità ma lo dobbiamo fare in maniera intelligente e senza abbassare la guardia — commenta il segretario Uilm, Diego Panisson — Dobbiamo garantire continuità produttiva mettendo al primo posto la salute». «Sarà difficile aprire anche dopo il 19 aprile - dice il segretario Fiom, Michele Valentini - bisogna discutere di molti aspetti legati alla sicurezza».

Resta invece chiuso il settore delle costruzioni. «Certo ci domandiamo perché un soggetto come Fincantieri possa aprire e l'edilizia in generale no - osserva il presidente di Ance Venezia Giovanni Salmistrari - Il vero criterio dovrebbe essere quello della sicurezza e del rispetto di norme e protocolli». Salvo opere urgenti (ospedali, ponti, strade), il settore è stato bloccato. A Venezia lavora non più di un'impresa su dieci.

Andrea Rossi Tonon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ance

Salmistra
ri: perché
l'edilizia
ancora
chiusa?
Lavora
una ditta
su dieci



IL DOCUMENTO

La road map di Palazzo Chigi punta sulle infrastrutture ma rischia di complicare gli appalti. Il Cipe torna ad avere un ruolo centrale. Mancano riferimenti al digitale

Il piano per la ripartenza che apre il paracadute per autostrade e aeroporti

di **Federico De Rosa**

Il documento è stato messo a punto dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica di Palazzo Chigi e traccia la road map per gestire la ripartenza dopo l'emergenza Coronavirus. E' una bozza, si intitola «L'Italia e la risposta al Covid-19» e in 150 pagine definisce le modalità per riordinare competenze e procedure, in particolare negli appalti. «Le proposte di questo documento — si legge — sono orientate al perseguimento contestuale e urgente di 2 obiettivi: 1. La semplificazione e l'accelerazione degli investimenti in materia di opere pubbliche e dell'attività amministrativa; 2. La crescita economica e lo sviluppo sostenibile delle comunità locali». A corredo del lavoro ci sono nuovi articoli di legge, modifiche a norme esistenti e relazioni illustrative che a detta di chi tra gli addetti ai lavori ha avuto modo di leggerle, rischiano di rendere in realtà ancora più farraginose le procedure per l'avvio dei cantieri. Ma soprattutto si fa notare l'assenza di programmi su temi fondamentali come le infrastrutture digitali o le industrie in crisi.

Le infrastrutture

Non è insomma l'atteso «Piano Marshall», ma un piano che affronta soprattutto il te-

ma delle infrastrutture, costruito tutto attorno al Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, i cui poteri, che si sono andati riducendo da quando nel 2006 è stato messo sotto la Presidenza del Consiglio, ne uscirebbero decisamente rafforzati, insieme a quelli di Palazzo Chigi sulle materie economiche.

«Lo sforzo di questo documento — scrivono gli esperti del Dipe — è di formulare proposte per ricentralizzare il ruolo del Cipe in materia di investimenti infrastrutturali, associando la programmazione degli interventi più importanti con forme di semplificazione procedurale nelle fasi di approvazione» e «assicurando dei poteri reali di coordinamento ed indirizzo per il Presidente del Consiglio, in materia di programmazione economica del Paese».

I tecnici che hanno redatto il documento spiegano che si tratta della sintesi delle istanze avanzate da diverse parti, dalla Cdp, all'Ance, dall'Ance a Investitalia, dall'Aiscat ad Assoaeroporti.

A queste ultime due, in particolare, è dedicato molto spazio. Nel documento vengono illustrate nel dettaglio le proposte avanzate dalle associazioni dei concessionari autostradali e di quelli aeroportuali per la sospensione del pagamento degli oneri concessori, fiscali e contributivi in questo periodo di emergenza. Insieme a quella di

mettere a carico dello Stato il costo per tenere aperti gli aeroporti attualmente operativi. E di far fronte all'erogazione di un contributo per assicurare la continuità e la sicurezza del servizio autostradale. «Alcune di queste misure sono già incluse nel decreto "Cura Italia" — scrivono gli esperti di Palazzo Chigi —, per le quali, quindi, si potrebbe pensare a un rafforzamento, e alcune altre sono incluse in emendamenti che sono stati presentati».

Ampio spazio è dedicato anche al ruolo dei comuni per il rilancio delle infrastrutture. Insieme al riordino delle funzioni negli appalti viene affrontato anche il tema delle risorse, che non vanno limitate: «I Comuni — notano gli esperti del Dipe — sono soggetti a vincoli risalenti a quasi 10 anni fa su voci di spesa essenziali per far funzionare la struttura e attuare le riforme».

Lo snodo del Cipe

Sebbene si tratti di una bozza, per come è impostata rischia di creare qualche discussione tra le forze di governo, andando a intervenire in ambiti che non ricadono esclusivamente sotto le competenze del premier. Il piano del Dipe tocca settori di grande peso, visto che si tratta di appalti e infrastrutture, attraverso cui il documento arriva però a ridefinire anche il ruolo degli enti locali e a rivederne, ampliandoli, i poteri di spesa.



E poi c'è il tema del rafforzamento del Cipe, oggi di fatto svuotato dopo aver perso le competenze sul Documento di economia e finanze e aver visto ridursi il potere decisionale su atti tornati di esclusiva competenza dei ministeri. Il Cipe diventerebbe una super cabina di regia, aumentando il perimetro dei poteri di Palazzo Chigi. Nel quadro del piano di rilancio per l'Italia viene infatti ritenuto tra le altre cose «indispensabile costituire una Cabina di regia nazionale (individuata nel ruolo che le norme già oggi assegnano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri mediante il Dipe e il Cipe) — si legge — che dia certezza alla programmazione degli investimenti necessari, la loro durata nel tempo e coordini l'insieme delle misure dell'intervento pubblico, oggi eccessivamente parcellizzato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La parola



CIPE

Il Comitato interministeriale per la programmazione economica ha competenze sul programma delle infrastrutture strategiche



Aeroporto

Alcuni passeggeri in partenza dal terminal 3 dell'aeroporto "Leonardo Da Vinci" di Roma (Ansa/Telenews)

Via libera a 500 edili da fuori provincia Cantieri: li autorizza Trento, non il governo Allarme dei sindacati: si moltiplicano i rischi

Ieri il tavolo Covid sulle linee guida per la riapertura e la nuova ordinanza di piazza Dante che integra quella di lunedì. Gli alloggi vacanza possono ospitare i lavoratori
Misconel: misure necessarie. Qualche mini cantiere è ripartito. Cgil Cisl Uil: prendono la temperatura? Hanno le mascherine? Serve più tempo per lavorare in sicurezza

FRANCESCO TERRERI

Ammessi i lavoratori edili provenienti da altre regioni, che sono almeno 500. Autorizzazione all'apertura dei cantieri dal presidente della Provincia e non più dal Commissario del governo. Lavori al chiuso svolti solo dal titolare e non da dipendenti. Sono le principali novità che riguardano l'edilizia nella nuova ordinanza del governatore **Maurizio Fugatti**, che corregge quella di Pasquetta. Per le imprese del settore sono chiarimenti necessari e utili. Per i sindacati, invece, si moltiplicano i motivi di allarme: troppi i rischi a cui i lavoratori non sono preparati e per cui le stesse aziende non sono attrezzate. Intanto ai 6.000 dipendenti stabili del comparto costruzioni, a casa da un mese, sono arrivate le buste paga di marzo: lo stipendio per lo più è dimezzato perché hanno lavorato, nel migliore dei casi, due settimane e solo una parte delle imprese anticipa la cassa integrazione. **Alloggi aperti agli edili.**

Ieri mattina si è riunito, al solito in videoconferenza, il tavolo Covid tra Provincia, Azienda sanitaria, organizzazioni imprenditoriali e sindacati. Partono i tavoli settoriali per definire le linee guida per la riapertura dei diversi comparti. Nel pomeriggio, in un'altra videoconferenza, il presidente della Provincia Fugatti illustra la nuova ordinanza. Più tardi partono da Piazza Dante le indicazioni operative. Per quanto riguarda le costruzioni, l'ordinanza precisa che decade «la misura della chiusura dei cantieri che per proseguire l'attività necessitano di personale che non disponga di medico di base sul territorio provinciale, in quanto non residente sul medesimo

territorio». È il via libera all'arrivo di lavoratori edili da fuori regione. Tra cantieri come la Loppio-Busa e squadre itineranti, parliamo di almeno 500 addetti sugli 11 mila iscritti alla Cassa edile. Nelle indicazioni operative, si precisa che gli alloggi per vacanze, di norma chiusi, possono ospitare lavoratori di aziende autorizzate ad operare, previa comunicazione a Provincia e Commissariato del governo.

Da solo soltanto il titolare.

Nella nuova ordinanza si dice inoltre che l'autorizzazione ai cantieri che non siano già compresi nei codici Ateco ammessi dal decreto del presidente del Consiglio del 10 aprile (che proroga quello del 10 marzo) viene data dal presidente della Provincia sentito il Commissario del governo e non direttamente dal Commissario. Tra le altre modifiche, una va incontro alle preoccupazioni dei sindacati: le attività al chiuso devono svolgersi con la presenza di una sola persona e non possono essere svolte da lavoratori dipendenti ma solo dai titolari. Questo perché in edilizia, in certe situazioni, lavorare da soli andrebbe contro le misure di sicurezza anti infortuni.

Primi cantieri ripartono.

«La nuova ordinanza e le nuove linee guida chiariscono alcuni qui pro quo. Abbiamo bisogno di direttive chiare - afferma il presidente dell'Associazione trentina dell'edilizia-Ance Trento **Giulio Misconel** - Aspettavamo la possibilità di far venire gli operai da fuori provincia. Io sto lavorando a Bolzano e ho operai sul confine che non potevano muoversi». Va detto che l'azienda Misconel rientra in alcuni dei codici Ateco già permessi da metà marzo. «Ma ho aperto solo ieri (martedì ndr) due cantieri e oggi (ieri ndr) uno. I 120 dipendenti sono stati

formati e ci siamo procurati gli strumenti per misurare la temperatura e i dispositivi di protezione come le mascherine, anche se ci siamo trovati di fronte alla speculazione».

Lavoratori in bilico.

Ieri in giro per il Trentino si è visto qualche piccolo cantiere edile aperto. «Non so come facciano ad operare. Hanno già avuto l'autorizzazione? - si chiede **Sandra Ferrari** della Fillea Cgil - Le linee guida non ci sono ancora. Hanno sanificato il cantiere? La temperatura viene presa? Le mascherine ci sono? Dove vanno a mangiare i lavoratori?». I sindacati non sono contrari alla riapertura dei cantieri, ma chiedono che avvenga con tutti i tempi e le modalità necessarie per garantire la sicurezza. «L'arrivo dei lavoratori da fuori provincia è l'aspetto più negativo per la sicurezza - sottolinea **Matteo Salvetti** della Feneal Uil - Ci hanno chiamato imprenditori che hanno paura a riaprire: ci stiamo assumendo dei rischi, dicono. La Cassa edile si è procurata 30 mila mascherine. Per la sicurezza è importante far intervenire Centfor, ma i tecnici per i controlli sono troppo pochi, la Provincia dovrebbe investire su questo». Per **Fabrizio Bignotti** della Filca Cisl «hanno aperto una porta senza verificare cosa c'era dall'altra parte. Ho paura dell'entusiasmo della riapertura perché non siamo pronti a dare indicazioni».





I cantieri edili vogliono ripartire ma sono molte le misure necessarie per lavorare in sicurezza

SETTORI. Lapideo

Bassi (Fdi): «Il marmo deve ripartire al più presto»

Far ripartire, e al più presto, la produzione del settore lapideo veronese. A sostegno del comparto lancia un appello il consigliere regionale Andrea Bassi di Fratelli d'Italia/Movimento per la cultura rurale. «Le aziende chiedono di poter riaprire per evitare il collasso, cioè per riuscire innanzitutto a consegnare la merce già pronta e custodita nei magazzini oltre che ricominciare a produrre per soddisfare le richieste dei clienti senza rischiare di dover chiudere per sempre bottega» afferma Bassi in una nota.

«Da qualche settimana arrivano dall'estero richieste di forniture che non possono essere soddisfatte». Aspettare fino al 4 maggio, per iniziare la ripartenza «sarebbe stato drammatico», precisa Bassi. «Oltre agli ordini, le nostre aziende rischiano di perdere quote di mercato. In regioni contermini attività del medesimo settore sono già ripartite con il nullaosta del ministero della Salute. A questo punto i nostri imprenditori chiedono che la normativa sia estesa a Verona. Dovranno essere adottate tutte le misure richieste», auspica Bassi, «nel rispetto della sicurezza degli operatori, ma si tratta comunque di attività che possono essere svolte in sicurezza, attuando minimi accorgimenti». • C.M.



LONGARONE

Viabilità per i Mondiali bando Anas per i lavori da Castellavazzo

LONGARONE

Prosegue l'iter dei lavori alla viabilità programmati da Anas nel Longaronese nell'ambito del piano per i mondiali di Cortina del 2021. Stanno continuando infatti le procedure riguardanti la seconda parte dei cantieri sul territorio, quelli che avranno un impatto maggiore e riguarderanno la zona di Castellavazzo.

Anas ha fatto sapere che sono finalmente stati pubblicati tre bandi di gara per gli interventi alla Statale Alemagna che vanno dallo svincolo di Castellavazzo fino alla galleria a Termine di Cadore.

Le opere avranno complessivamente un costo di 9,4 milioni di euro e sono comprese nel quarto stralcio funzionale del piano straordinario di potenziamento della viabilità per i Mondiali.

Per la precisione, questo stralcio è suddiviso in sei diversi interventi ed è dedicato interamente a migliorare la percorribilità della statale Alemagna nel tratto urbano del comune di Longarone attraverso interventi sulle intersezioni, allargamento e adeguamento del corpo stradale e delle barriere di sicurezza nonché rettifiche plano-altimetriche.

In sostanza si dovranno creare dei marciapiedi da Lon-

garone a Castellavazzo e dei viadotti che rettificheranno le curve dopo Castellavazzo con l'obiettivo di migliorare la sicurezza del percorso. Il cantiere sfrutterà anche lo spazio della ciclabile, da tempo chiusa dopo essere stata danneggiata da Vaia, che sarà alla fine risistemata e allargata.

Le ditte interessate devono presentare le loro offerte entro il 5 maggio, si conta poi di procedere ai cantieri nei mesi estivi o autunnali. Si tratta di lavori che avranno ripercussioni importanti sulla circolazione, con probabili disagi.

L'amministrazione comunale vuole quindi organizzare un incontro pubblico per spiegare il dettaglio del progetto alla popolazione, non appena finirà l'emergenza sanitaria e appena Anas presenterà un piano dettagliato.

In parallelo stanno anche procedendo i lavori per la riapertura della strada di sfogo del traffico ovvero via Uberti, indicata dall'amministrazione come una priorità assoluta, anche in vista dei nuovi lavori a Castellavazzo. In questi ultimi giorni sono poi ripresi i cantieri degli altri interventi ovvero quelli sullo svincolo in zona industriale e la creazione di una nuova corsia preferenziale all'ingresso di Longarone verso la val Zoldana. —

ENRICO DE COL



Deroghe e decreto: in Veneto al lavoro metà delle imprese

►Unioncamere: per effetto del silenzio-assenso ►In regione operative 200mila aziende. I dubbi e dell'ultimo Dpcm il 46% del sistema è in attività del sindacato: «Tante aperture sono ingiustificate»

IN VIRTÙ DELLE NUOVE MISURE DECISE DAL GOVERNO, MARTEDÌ HANNO RIPRESO 10.500 DITTE E 48MILA LAVORATORI I DATI

VENEZIA Da questa settimana in Veneto è salito a 200.000 il numero delle imprese operative, per un totale di 883.000 addetti coinvolti. Questo significa che la "fase 2" di fatto è già cominciata per il 46,1% delle aziende e per il 49% dei lavoratori. A dirlo sono i calcoli di Unioncamere, sulla base dello sblocco produttivo concesso dai decreti nazionali che si sono susseguiti e delle deroghe ammesse dalle prefetture tramite un meccanismo di silenzio-assenso.

NUMERI E SETTORI

L'ultima ondata di aperture è scattata martedì, con il via libera ad altri 90 codici Ateco, che si è tradotto nella ripartenza immediata di 10.500 ditte per un ammontare di 48.000 dipendenti. Nel gruppo sono comprese 565 attività di silvicoltura, 4.400 imprese manifatturiere (di cui circa 3.000 nel settore legno, le restanti nella metalmeccanica, inclusi computer ed elettronica), 3.000 ditte del commercio e 2.000 del verde. A queste, e alle altre già riattivate fin dal decreto del 22 marzo, vanno però aggiunte le richieste di deroga avanzate dalle aziende funzionali alle filiere autorizzate, o alle attività di rilevanza strategica per l'economia nazionale, o ai servizi essenziali e di pubblica utilità, nonché da quelle che hanno impianti a ciclo produttivo continuo. Per ricominciare a produrre, basta presentare la domanda al prefetto (nel caso di Vicenza, tramite la piattaforma attivata in via sperimentale dalla Camera di Commercio): se non arriva il diniego, il permesso è tacitamente accordato. Questo spie-

ga gli ulteriori numeri riferiti in queste ore dai vari Uffici territoriali di Governo, da considerare per eccesso in quanto risultano svariati doppioni nelle comunicazioni. Ad ogni modo, a Treviso sono state depositate 3.700 richieste, di cui 2.030 già esaminate, ma le sospensioni adottate sono solo 195; a Venezia, poco meno di 3.000 comunicazioni; a Padova, 5.160 istanze scaricate e un altro migliaio arrivate ieri, con 77 rigetti; a Belluno, 1.350 dichiarazioni e 47 rifiuti; a Rovigo, rispettivamente 533 e 16. Lo stesso accade in Friuli Venezia Giulia: a Pordenone 2.082 domande e 280 tra dinieghi e ed errori; a Udine 1.869 comunicazioni e 17 sospensioni.

LE PRESSIONI

«Tante aperture indiscriminate e ingiustificate», vanno ripetendo da giorni i sindacati, intravedendo in questo ormai mezzo-lockdown «l'assalto alla diligenza» (Gerardo Colamarco, Uil) e «troppi lavoratori senza protezione» (Christian Ferrari, Cgil). Mario Pozza, presidente di Unioncamere Veneto, rivendica però il diritto delle imprese di fare pressioni sul Governo affinché allarghi ulteriormente le maglie: «Questo dev'essere solo l'inizio, qui c'è la locomotiva del Paese. E il Veneto può sperimentare la fase di completa riapertura con le dovute garanzie, perché nessuno ha piacere che si ammali nessuno. Ho appena parlato con un imprenditore che opera nell'automazione: non ha comprato solo mascherine, guanti, gel e visiere, ma anche un termoscanner da 7.000 euro che gli permette in pochi istanti di misurare la temperatura a tutti. Quindi man mano che le aziende dimostrano di essere pronte a garantire le condizioni di sicurezza, devono poter riprendere la produzione, in modo da poter pagare stipendi, contributi e tasse che alimentano il sistema degli ammortizzatori sociali. È assurdo che ad esempio i mobilifici, in gran parte ad alta tecnologia e



dunque con bassa concentrazione di personale, siano ancora costretti a stare fermi».

I DOCUMENTI

Le rappresentanze imprenditoriali sono in fermento. Confartigianato Vicenza fa sapere che il settore benessere ha inviato «un vademecum al Governo affinché saloni di acconciatura e bellezza possano tornare ad aprire in piena e totale sicurezza». Confindustria Veneto anticiperà oggi alla Regione il documento, elaborato dall'Università di Padova, che dà «una valutazione scientifica degli interventi di prevenzione e mitigazione del contagio, che dovranno essere implementate per la ripartenza in sicurezza delle attività lavorative». Chiosa il presidente Enrico Carraro: «I settori della moda e del legno-arredo, vanto del nostro tessuto imprenditoriale, stanno soffrendo moltissimo questo lockdown. Si tratta di campioni dell'export, strategici per l'economia nazionale, che rischiano di non sopravvivere». L'Ateneo suggerisce tre passaggi: un'ipotesi di procedura interna, da declinare nelle diverse realtà produttive; una diagnosi preliminare su sintomi pregressi; un test diagnostico che identifichi sintomatici e asintomatici. Osserva il rettore Rosario Rizzuto: «L'utilizzo delle misure preventive combinate alle modalità diagnostiche potrebbero indirizzare verso una strategia immediata per la ripresa delle attività economiche».

I LABORATORI

Sui test sierologici, in grado di individuare gli anticorpi, è boom di richieste ai laboratori privati. Solo ieri ne sono arrivate 200 al Centro di Medicina, gruppo da 1,5 milioni di esami all'anno, che è il riferimento scientifico dell'iniziativa-pilota promossa dall'azienda Tecnostrutture e coordinata da Assindustria Venetocentro. «Ci telefonano soprattutto Pmi - spiega l'amministratore delegato Vincenzo Papes - e noi vogliamo fare la nostra parte, per poter dare loro quella sicurezza e quella fiducia di cui hanno bisogno».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Indennità di 600 euro liquidate 197mila istanze Cig, esaminata una su 3

L'ATTIVITÀ DELL'INPS: VERONA, PADOVA E VENEZIA SUL PODIO PER I SUSSIDI A LIBERI PROFESSIONISTI E AUTONOMI

GLI AMMORTIZZATORI

VENEZIA È quasi ultimata in Veneto l'attività di pagamento dell'indennità di 600 euro per liberi professionisti, collaboratori coordinati e continuativi, lavoratori autonomi, nonché addetti del turismo, dell'agricoltura e dello spettacolo. Ad annunciarlo è la direzione regionale dell'Inps. Le domande presentate sono complessivamente 320.489, di cui 197.788 sono già state messe in liquidazione, mentre per altre 46.260 è in corso la verifica dell'Iban.

Al momento, dunque, sono state vagliate 244.648 pratiche, pari al 76% del totale. Guardando alle province, il maggior numero di richieste riguarda Vero-

na con 67.202 (di cui 50.435 pagate), seguita da Padova con 59.724 (46.880), Venezia con 59.532 (41.725), Treviso con 53.464 (41.441), Vicenza con 50.502 (40.125), Rovigo con 17.507 (13.827) e Belluno con 12.558 (10.145).

CASSA INTEGRAZIONE

Sono invece 14.706 in Veneto le istanze di accesso alla cassa integrazione ordinaria. Finora ne sono state esaminate 5.061, cioè il 34,4%. «Considerato che tecnicamente è possibile lavorarle solo da giovedì scorso - rileva l'Inps - è un dato incoraggiante perché ottenuto in pochi giorni e frutto dell'impegno dei dipendenti durante le festività pasquali». La sede di Treviso ne ha autorizzate oltre 3.000 e quella di Belluno 580. Se l'azienda ha optato per il pagamento diretto all'Istituto, anziché il meccanismo anticipo-conguaglio, la liquidazione scatta dopo l'invio del modello da parte dell'impresa o dell'intermediario.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I sussidi		
Provincia	Domande pervenute	Domande pagate
Belluno	12.558	10.145
Padova	59.724	46.880
Rovigo	17.507	13.827
Treviso	53.464	41.441
Venezia	59.532	41.725
Verona	67.202	50.435
Vicenza	50.502	40.125
Veneto	320.489	244.648



L'intervista

«Noi prefetti sommersi dalle richieste di riapertura»

Gabriele Pipia

«Siamo sommersi da una marea di carte, il lavoro è tanto e non ci si può fermare» sorride nel suo grande ufficio di Padova Renato Franceschelli. È uno dei tanti prefetti del Nordest subissati da una raffica di richieste inviate da tutte quelle aziende che intendono mantenere aperte dichiarandosi «parte di una filiera fondamentale». L'intera provincia di Padova conta oltre 100 mila imprese e le autocertificazioni arrivate nelle ultime tre settimane superano quota seimila. Gli imprenditori padovani non vogliono fermarsi, ma più di qualcuno è già stato costretto a stoppare la produzione. «Sono 1.638 quelle che si sono concluse con un via libera, 77 i dinieghi», aggiunge il prefetto Franceschelli.

Segue a pagina 5

 L'intervista **Renato Franceschelli**

«Noi prefetti sommersi dalle richieste di deroga»

► Padova, il rappresentante del governo: «Ne sono arrivate 5.160, 1.638 i sì, 77 i no» ► «Tante aziende chiedono di riaprire, ma chi fa il furbo rischia la chiusura immediata»

«PRATICAMENTE TUTTO IL PERSONALE È IMPIEGATO PER QUESTE PRATICHE. CI AFFIANCA ANCHE LA GUARDIA DI FINANZA»

«QUANDO FINIREMO? NON LO SO. FRA UNA SETTIMANA O UN MESE. DIAMO IL MASSIMO. MA CONTINUANO AD ARRIVARE RICHIESTE»

Ha verificato decine di dichiarazioni e disposto una manciata di sospensioni anche il giorno di Pasqua. «Siamo sommersi da una marea di carte, il lavoro è tanto e non ci si può fermare» sorride nel suo ufficio di Padova Renato Franceschelli. È uno dei tanti prefetti del Nordest subissati da una raffica di richieste inviate da tutte quelle aziende che intendono

mantenere aperte dichiarandosi «parte di una filiera fondamentale». L'intera provincia di Padova conta oltre 100mila imprese e le autocertificazioni arrivate nelle ultime tre settimane superano quota seimila. Gli imprenditori padovani non vogliono fermarsi, ma più di qualcuno è già stato costretto a stoppare la produzione. «Noi invece non ci fermiamo mai» racconta Franceschelli alle

sette di sera, stilando un nuovo report da spedire a Roma.

Prefetto, sembra un lavoro mastodontico.

«Lo è. I primi giorni sono serviti solamente per mettere in ordine alfabetico tutte le pratiche. C'è chi ha mandato richieste doppie o triple, chi ha scritto a indirizzi sbagliati, chi non ha comunicato i codici Ateco. Di tutto e di più».

Molti anche tra gli imprenditori non conoscono bene il meccanismo. Proviamo a riassumerlo?

«Chi ha un'impresa con un codice non incluso tra quelli autorizzati dal decreto, può comunque continuare a lavorare. Deve però inviare una dichiarazione dimostrando l'appartenenza ad una filiera essenziale autorizzata dal governo».

La dichiarazione come deve essere inviata?

«Esiste un modulo da compilare e spedire via Pec. Tutte le prefetture del Veneto hanno deciso di adottare lo stesso per semplificare le procedure».

Quante di queste dichiarazioni sono arrivate in provincia di Padova?

«Siamo a quota 5.160 già scaricate, ma oggi ne è arrivato un altro migliaio. Sono 1.638 quelle che si sono concluse con un via libera, 77 i dinieghi. Ma i numeri si aggiornano ora dopo ora».

Come fate a verificarle tutte dettagliatamente?

«La prefettura impiega una dozzina di persone, praticamente tutto il personale in servizio. Molti sono in smart working: ci siamo suddivisi le pratiche e facciamo del nostro meglio. Ci supportano camera di commercio, guardia di finanza e vigili del fuoco».

In che modo?

«La camera di commercio possiede tutti i dati delle imprese, quindi ci permette di verificare i codici Ateco e le attività prevalenti di un'azienda. La finanza fa un lavoro fondamentale per accertare che le dichiarazioni siano veritiere. Se una ditta dichiara di lavorare per un'altra impresa, i finanziari vanno a controllare

fatture elettroniche, movimenti contabili e lettere d'incarico per vedere se è effettivamente così. I vigili del fuoco, invece, intervengono per le verifiche tecniche quando un'azienda dichiara di essere costretta a lavorare a ciclo continuo. Le richieste di questo tipo sono state una decina».

A questo punto la pratica si può concludere in due modi: autorizzazione o bocciatura.

«Sì. Nel primo caso vale la regola del silenzio-assenso, quindi un'attività può continuare a lavorare legittimamente senza ricevere alcuna comunicazione. Se invece disponiamo un diniego, viene notificato all'imprenditore un provvedimento di sospensione».

Sono previste sanzioni?

«Se riteniamo che abbia agito in buona fede no, se invece ha dichiarato volontariamente il falso si entra nella sfera penale. Ognuno si assume le responsabilità di ciò che scrive».

Con la regola del silenzio-assenso, però, c'è il rischio che molte aziende sfruttino il periodo della vostra valutazione per continuare a lavorare pur magari non potendolo fare.

«Sì, possono farlo. Ed è per questo che noi cerchiamo di sbrigare più pratiche possibili. Mediamente alcune centinaia ogni giorno. E in ogni caso ci sono sempre i controlli anche sulle aziende rimaste aperte».

Chi li compie?

«La guardia di finanza e lo Spisal delle aziende sanitarie. Controllare tutte le aziende in pochi giorni è impossibile, ma l'attività di verifica è ben organizzata ed è difficile che qualcuno riesca a fare il furbo».

E se un'azienda tiene aperta nonostante le sia stato vietato?

«Fa i conti con una denuncia per violazione del decreto. È prevista la chiusura immediata, la sanzione pecuniaria di tremila euro (300 euro in forma ridotta) e una sospensione che va dai 5 ai 30 giorni, che scatterà ovviamente quando la riapertura sarà possibile».

Intanto vi restano oltre quattromila autocertificazioni da verificare. Quanto tempo contate di metterci?

«Non sono imposte scadenze, quindi non so dire se ci metteremo un mese o una settimana. Stiamo dando il massimo ma il problema è che continuano ad arrivare».

Qualche dichiarazione bizzarra o singolare?

«Qui a Padova nulla che mi abbia particolarmente colpito, ma segnalo che più di 800 pratiche erano non dovute. Erano autocertificazioni firmate da parte di chi, secondo il governo, poteva già tenere regolarmente aperto».

L'ultimo decreto prevede per voi un altro onere.

«Sì, alle prefetture ora arrivano anche le comunicazioni di tutte quelle imprese che, pur rimanendo chiuse, fanno entrare qualcuno per lavori di restauro e manutenzione oppure per ritirare merce da consegnare a domicilio. Solo stamattina di queste comunicazioni ne sono arrivate 46».

Tutto il personale è concentrato su questo fronte, quindi.

«Non possiamo fare altrimenti. Ma faccio un appello: non abbassiamo la guardia sui rischi di usura, infiltrazioni mafiose e riciclaggio. In situazioni di crisi, di difficoltà economiche e di fragilità psicologiche, purtroppo queste attività illecite pullulano. Anche a Nordest».

Gabriele Pipia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PADOVA Il prefetto Renato Franceschelli tra i volontari della Protezione civile

(foto NUOVE TECNICHE)

Stadio Euganeo, stanziati altri 36 mila euro

IMPIANTO

PADOVA Il Comune stanziava altri 36.000 euro per la progettazione dello stadio Euganeo. Con una determina ad hoc, infatti, ieri il settore Lavori pubblici ha stanziato 36.100 euro in favore dell'architetto Cristian Lazzarin per la progettazione esecutiva specialistica di opere strutturali, legate al rifacimento dell'impianto di via Nereo Rocco. Ma come sarà il nuovo stadio a lavori finiti? Attualmente la curva sud dista dalla porta circa 60 metri. Nel progetto preliminare realizzato dall'architetto Giulio Muratori, a cantiere chiuso, la distanza scenderà a 6 metri, 10 volte in meno. Curva sud che avrà una capienza di 3.330 spettatori. Non solo. La nuova tribuna sarà incorniciata da una struttura semiovale e collegata ai settori ovest ed est da due moduli all'interno dei quali troveranno posto un bar, un ristorante e i servizi igienici. L'altra novità riguarda, invece, le barriere poste tra il campo di gioco e gli spalti. Barriere che, attualmente sono alte 2,2 metri e realizzate in plexiglass. Quelle del nuovo stadio, invece, saranno uguali a quelle del Nereo Rocco di Trieste: in vetro e alte appena un metro e 10. Una soluzione che permetterà di recuperare i posti a sedere più vicini al campo, attualmente non sono utilizzabili. È prevista anche la realizzazione di ben 9 ascensori. I lavori, emergenza sanitaria permettendo, dovrebbero iniziare la prossima estate.

Al.Rod.



«La vera svolta può arrivare solo dall'immobiliare»

► La ricetta dell'economista Michele Boldrin per attirare attività diverse dal turismo

«LE SCELTE MISERABILI DEGLI ULTIMI 45 ANNI SONO SERVITE SOLO PER FAR ARRICCHE I SOLITI PARASSITI»

Per cambiare direzione la chiave di volta è il mercato immobiliare: negli ultimi 45 anni Venezia si è svenduta al turismo di massa, alle botteghe di paccottiglia, alla ricettività alberghiera totalizzante, ai B&B. Lo shock del coronavirus, che ha azzerato tutto, potrebbe essere l'occasione per imboccare la strada di uno sviluppo diverso, per attirare nuove attività offrendo una possibilità reale di residenza, richiamando i giovani. Ma serve una classe politica lungimirante e coraggiosa, capace di non inseguire più, per motivi di convenienza elettorale, gli interessi di chi finora ha soltanto sfruttato la città».

L'arte della diplomazia non è certamente la caratteristica principale del padovano Michele Boldrin, docente all'Università veneziana di Ca' Foscari, dove insegna Economia del rischio e delle assicurazioni, in passato esponente di Fare, il movimento lanciato nel 2012 assieme a Sandro Brusco, Oscar Giannino ed altri nel tentativo di fermare il declino italiano e provare a progettare un rilancio.

Il professore preferisce sparare ad alzo zero, individuando gli errori e soprattutto puntando l'indice contro i responsabili di quegli errori, a suo avviso l'uni-

► «Politiche lungimiranti e coraggiose, per ridare un'identità sociale alla città»

«LO SHOCK DI OGGI È UN'OCCASIONE PER ABBANDONARE LE STRADE POPULISTE SE NON È GIÀ TARDI»

ca possibilità per poter avere qualche possibilità di cambiare.

Professore, partiamo da qui: dagli errori del passato.

«L'ultimo momento di dibattito risale a metà degli anni Settanta, quando si decise che tutto sarebbe stato al servizio del centro storico, di una città coniugata nel modo peggiore, svenduta ad una monocultura turistica plebea, cialtrona, gestita male e al livello più basso. Lo scriva: da allora si è incentivato il turismo mordi e fuggi e si è iniziato a vendere servizi di basso livello, anche truffaldino. Scelte disdicevoli e miserabili, con il solo obiettivo per qualcuno di continuare ad ingrassarsi; parassitismo che ha impedito la crescita sociale».

Detta così non sembrano esserci molte speranze...

«La situazione è incancrenita, ma in realtà sono ottimista. La sfida consiste nel ridare un'identità sociale e culturale alla città; una sfida che deve coinvolgere i veneziani i quali, abituati a vivere in una cittadina di provincia, devono accettare di trasformare Venezia in un'identità multiculturale. Oggi è soltanto una Disneyland (più sporca) dove si parlano tutte le lingue del mon-



do, ma ci si viene soltanto di passaggio per poche ore. E le altre attività sono tutte confinate in un angolo».

Invece cosa si potrebbe fare?

«Venezia sarebbe ideale per ospitare attività che si occupano di tecnologie avanzate, ma anche se il nome attrae nessuno oggi verrebbe mai ad investire in una città che non offre soluzioni immobiliari adeguate a chi deve lavorare. Tutti sono stati costretti ad andarsene perché a Venezia mancano le condizioni per restare. La stessa Università è anomala, perché non può ospitare gran parte degli studenti, costretti a fare i pendolari».

E per la terraferma che prospettive vede?

«Lo premetto, sono padovano, e dal mio osservatorio ritengo che soltanto la separazione amministrativa potrebbe creare le condizioni necessarie al rilancio di entrambe. Mestre è gestita da sempre come la periferia del centro storico: bisognerebbe aprirla ad investimenti da fuori. L'Università potrebbe potenziare in terraferma il polo scientifico e informatico. Perché no, anche quello economico: tutto quello che è maggiormente legato all'industria. E Venezia deve accettare di diventare un centro storico come quello delle altre grandi città europee: più costoso, come tutti i centri storici, non alla portata di tutti. Nel quale anche chi ha attività economiche deve accettare di pagare di più: fino a ieri non è stato così e in molti ad approfittarne per arricchirsi».

La classe politico - amministrativa è pronta alla sfida che sta immaginando?

«Negli ultimi anni non si è dimostrata adeguata, limitandosi a raccogliere il consenso immediato delle categorie che ha accontentato, senza perseguire un'idea, un progetto di ampio respiro. Ora quello scenario è scoppiato. Fino a ieri tutti erano convinti che a Venezia la gente sarebbe continuata ad arrivare e ne hanno approfittato. Ora la politica ha l'occasione di smetterla con le scelte populiste, sperando che non sia già troppo tardi».

Gianluca Amadori



ECONOMISTA II
professor Michele
Boldrin, docente
all'Università di
Ca' Foscari
A destra, una vista
dal'alto di Venezia
da San Marco



I conti infiniti del Mose: c'è un miliardo da spendere

Oltre un miliardo di euro. Per la precisione 1.101.274, di cui 944.274 già stanziati, ma in parte ancora bloccati a Roma. Sono ancora tantissimi i soldi che devono essere spesi per completare il sistema Mose. E non si finirà tutto entro la scadenza di fine del prossimo anno. Per dicembre 2021 potrà essere garantita solo l'operatività delle barriere alle bocche di porto. Per tutto il resto del sistema - dalla protezione di Piazza San Marco, agli interventi in laguna, ai lavori in Arsenale - i tempi si allungano fino al 2023. E anche oltre per il piano di avviamento della grande opera. Lo scrivono i commissari del Consorzio Venezia Nuova.



LA GRANDE OPERA
I cantieri del Mose

Brunetti a pagina XI

Un altro miliardo da spendere: i conti infiniti del Mose

►Ecco cosa dice il documento del Cvn che pianifica le risorse per i prossimi anni ►Paratoie attive a fine 2021, ma per vedere l'opera completa servirà ancora tanto tempo

LA SOMMA DOVRA' ESSERE MESSA "IN PRODUZIONE" MA NELLO SCENARIO PESA L'EMERGENZA DEL CORONAVIRUS

IL CONSORZIO HA UN DISAVANZO DI 43 MILIONI GLI AMMINISTRATORI CHIEDONO ALTRI SOLDI PER LA STRUTTURA

IL PROVVEDITORATO NON VUOLE DARE ALTRA LIQUIDITA' MA ASSUMERE LA GESTIONE DEL CONCESSIONARIO

LA GRANDE OPERA

VENEZIA Oltre un miliardo di euro. Per la precisione 1.101.274, di cui 944.274 già stanziati, ma in parte ancora bloccati a Roma. Sono ancora tantissimi i soldi che devono essere spesi per completare il sistema Mose. E non si finirà tutto entro la scadenza di fine del prossimo anno. Per dicembre 2021 potrà essere garantita solo l'operatività delle barriere alle bocche

di porto. Per tutto il resto del sistema - dalla protezione di Piazza San Marco, agli interventi in laguna, ai lavori in Arsenale - i tempi si allungano fino al 2023. E anche oltre per il piano di avviamento della grande opera. Sta tutto scritto nei cosiddetti "Scenari di produzione esercizio 2020 e a finire" che gli amministratori straordinari del Cvn, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, hanno inviato, nelle settimane scorse, al commissario straor-

dinario del Mose, Elisabetta Spitz.

Il famoso budget che lo stes-



so commissario aveva richiesto, insieme alla bozza di bilancio 2019, in una accesa riunione con gli amministratori a inizio marzo. Ora quei documenti stanno girando. Il budget, in particolare, riassume il prossimo futuro dell'opera, ribadendo tutte le difficoltà di cassa del Cvn che chiede trasferimenti regolari al Provveditorato alle Opere pubbliche. Colpisce, ancora una volta, tanto la massa di denaro destinata all'opera sulla carta, quanto le difficoltà a tradurla in progetti e lavori veri. Paradossale che, come scriviamo nell'articolo sotto, le imprese consorziate tornano a denunciare con forza.

I SOLDI DA SPENDERE

Ma partiamo dai numeri. Rispetto al costo fissato del Mose, quei 5 miliardi 493 milioni di euro, "al 31 dicembre 2019 sono stati prodotti 5.093 milioni, rimangono da produrre 399,67 milioni tra 2020 e 2021" si legge nel documento. Soldi già stanziati e contrattualizzati. L'altra grossa fetta è quella dei 413 milioni, fondi residui recuperati da mutui accesi in passato, "già stanziati a suo tempo e impegnati in favore del Consorzio", ma per il cui utilizzo serve l'autorizzazione dei ministeri delle Infrastrutture e delle Finanze. Per arrivare al miliardo e passa, ci sono altri 257 milioni necessari per l'avviamento (di cui 157 ancora da stanziare, gli unici) e 31 di Legge speciale, pure stanziati. Tutti soldi da mettere in produzione, ovvero da spendere. Ma con che tempi?

GLI SCENARI

Il budget esamina vari scenari, da quello "al più presto" che immagina di rispettare il cronoprogramma accelerato richiesto dal commissario Spitz, "nell'ipotesi che le risorse vengano rese disponibili secondo le necessità". A quello "al più tardi" che tiene conto dei ritardi che si stanno accumulando per l'emergenza Covid 19 che non consentirà di "completare l'opera in ogni sua parte (smantellamenti, inserimenti architettonici e paesaggistici, sistemazione di tutte le criticità...) né di completare il piano di avviamento, né i connessi interventi ambientali (Piano Europa) e di salvaguardia della laguna".

Un problema anche per i conti del Cvn che restano in affanno, soprattutto per i crediti

verso Comar, svalutati dopo la messa in liquidazione delle grandi società. Anche per il 2020 si ipotizza un disavanzo di 43 milioni. L'intenzione è quella di avviare una serie di economie: taglio del 22% delle consulenze professionali, del 10% di quelle legali, del 15% dei costi di locazioni per l'ufficio di Roma e le due foresterie di Venezia. Ma con uno "scenario di minima", cioè lavori più lenti, si abbasserebbe anche il corrispettivo per il concessionario: 11 milioni, insufficienti a coprire tutti i costi del Cvn. Ed ecco l'ennesima richiesta di un intervento del Provveditorato che dovrebbe garantire al Consorzio "entrate continue e regolari per un totale di 23 milioni".

UN'USCITA ONOREVOLE

Ma il Provveditorato, stavolta, ha una soluzione più radicale. Propone di limitare l'attività del concessionario alla sola conclusione delle opere alle bocche di porto, di riportare sotto il controllo diretto dell'ex Magistrato alle acque tutti gli altri interventi, assorbendo progressivamente anche il personale di Cvn, Comar e Thetis. Il tutto attraverso la firma di un settimo e ultimo Atto aggiuntivo alla convenzione del 1991 che avrebbe "valore transattivo": il Provveditorato rinunciarebbe alle penali per i ritardi dei lavori, il Cvn a riserve e contenziosi, riversando però gli esiti dei giudizi con le vecchie consorziate per gli errori del passato alla stessa amministrazione. Soluzione annunciata a cui il provveditore Cinzia Zincone sta lavorando da mesi, d'accordo con il commissario Spitz. Nei giorni scorsi ha inviato agli amministratori del Cvn una bozza di Atto, sottolineando "il vantaggio di scorporare gli interventi" per "ottimizzarne la conclusione".

Il "carattere transattivo dell'atto" poi "eliminerebbe ogni contenzioso, garantendo, così, il futuro dell'opera e dell'intera città". Un'uscita onorevole per gli amministratori, nell'idea del provveditore. Ma Fiengo e Ossola non sembrano d'accordo. Hanno inviato la bozza a Prefettura di Roma e Anac, da cui dipende la loro nomina, con le loro osservazioni. Dopo lo scontro sulle consulenze del Cvn, sarà un altro terreno di battaglia?

Roberta Brunetti



L'OPERA IN NOTTURNA Uno dei test di sollevamento del Mose



PROVVEDITORE Cinzia Zincone

Rizzo sollecita la politica ad agire: «I soldi ci sono, Roma li sblocchi»

«NO AD UN PROGETTO A DUE VELOCITÀ DOVE VANNO AVANTI SOLO ALCUNI LAVORI A DISCAPITO DI ALTRI, TUTTI VANNO PAGATI»

L'INTERVISTA

VENEZIA Non vuole un "Mose a due velocità". E visto che i soldi per completare tutto ci sono, ma in buona parte devono essere sbloccati a Roma, chiama in causa la politica perché si assuma le sue responsabilità. Devis Rizzo parla chiaro. Da presidente di Kostruttiva, rappresenta quelle piccole medie imprese del Consorzio Venezia Nuova che hanno assunto un ruolo chiave, dopo l'uscita delle grandi società in liquidazione. A fine 2018 hanno avuto affidamenti per centinaia di milioni, ma da allora lamentano i ritardi dei pagamenti di quel poco già realizzato e la lentezza con cui procede tutto il resto.

Ora il budget del Cvn prefigura i prossimi due anni. Che idea si è fatto?

«Da un lato positiva. Emerge una cosa che sapevamo già: i denari per completare tutte le opere ci sono. Ci sono i 399 milioni del residuo, già contrattualizzati. E ci sono i 413 milioni stanziati, ma che attendono di essere sbloccati da Roma. Su questo punto l'assenza della politica a livello nazionale è disarmante».

Perché questo ritardo?

«Credo dipenda da un misto di superficialità, inadeguatezza, incapacità di chi sta al Governo.

Ma mi piacerebbe che anche la politica locale facesse da pungolo su questi temi, piuttosto che su polemiche che perdono di vista il nodo centrale, quello dei denari. È da anni che lavoriamo con enormi problemi di cassa. E allora perché non mettere a disposizione queste centinaia di milioni subito? Basta un atto del governo. Tanto più in questo momento di pandemia, è quel che ci vuole per l'economia. Il budget ci dice che i soldi ci sono, ora il Governo deve farli diventare veri. E i politici locali devono dare una sveglia ai ministri».

Intanto sala la tensione tra amministratori Cvn, provveditore, commissario. Come uscirne?

«Ricordo che in questa vicenda esiste un prima e un dopo 2014. Prima erano tutti d'accordo, la collaborazione era perfetta, in virtù di una gang criminale che pagava tutti. Dopo l'intervento della sempre troppo poco ringraziata Procura di Venezia entrano in scena nuovi soggetti che rappresentano lo Stato. Purtroppo in tutto questo periodo non hanno dimostrato uno spirito collaborativo. Ma così l'opera non si finisce! Ognuno deve mettere da parte interessi e visioni personali, fare un passo indietro e occuparsi del suo, riconoscendo le competenze reciproche. Se ognuno pensa di essere più importante dell'altro, non se ne esce».

Ora il provveditore propone un ultimo Atto aggiuntivo. Può essere una soluzione?

«È una proposta che mette in discussione il perimetro della concessione e rimodula un as-

setto consolidato. Un atto di discontinuità. Dal nostro punto di vista, ci interessano i nostri affidamenti, che non mi pare siano messi in discussione. Soprattutto chiediamo che i lavori vengano fatti rapidamente e che le imprese siano pagate regolarmente».

Quanti soldi avanzate dal Cvn?

«Solo come Kostruttiva avevamo una decina di milioni di crediti. Dopo il braccio di ferro di febbraio, quando abbiamo minacciato di bloccare i lavori, ci hanno dato 2 milioni e mezzo. Avanziamo la differenza. Ma ci interessano di più le garanzie sul futuro».

Quanti progetti sono fermi?

«Abbiamo fatto un calcolo come Kostruttiva e Consorzio San Marco. Abbiamo progetti per 51 milioni che non hanno ancora chiuso il loro iter in Cvn, dove ci mettono un'eternità: anche un anno. Altri 39 milioni hanno chiuso l'esame in Cvn ma non sono stati mandati in Provveditorato, come quello di Piazza San Marco. Altri 17 milioni sono stati approvati dal Provveditorato, ma non ancora avviati dal Cvn, come le manutenzioni delle barriere di San Nicolò e Treporti. Inspiegabilmente manca il contratto! Altri 11 milioni hanno avuto prescrizioni, non ancora recepite dal Cvn. Esempi per ribadire che vogliamo lavorare ed essere pagati. Soprattutto non vogliamo un Mose a due velocità, dove vanno avanti alcuni lavori a discapito di altri. Ci sono i soldi per fare tutto. È nell'interesse di noi imprenditori, ma è nell'interesse della città».

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'IMPRENDITORE
Devis Rizzo (Kostruttiva)

Mestre

Un parcheggio in via Forte Marghera: serbatoio da 300 posti per i pendolari

Oltre trecento posti auto per le manifestazioni a Forte Marghera, ma anche per gli impianti sportivi di San Giuliano e, durante il giorno, per i pendolari verso Venezia che potranno parcheggiare e prendere il tram. Atteso a giorni il via libera per il maxi-park "compatibile con l'ambiente" lungo via Forte Marghera.



Fenzo a pagina XIII FORTE MARGHERA Presto il park

Super-parcheggio per Forte e Venezia

► A giorni il via libera al progetto, già finanziato con 1,5 milioni di euro, per realizzare oltre 300 posti auto in via Forte Marghera che potranno poi prendere il tram andando in viale San Marco

MOBILITÀ

MESTRE Oltre trecento posti auto per frequentare le manifestazioni di Forte Marghera senza finire nel fango e, di giorno, per lasciare la vettura e salire sul tram percorrendo poco più di 200 metri. Insomma, un vero e proprio parcheggio pubblico intermodale su via Forte Marghera che, entro fine mese, andrà in approvazione in una "conferenza dei servizi" che coinvolge anche la Soprintendenza (con la quale il Comune ha comunque già dialogato nella fase di progettazione) e il Provveditorato interregionale alle Opere pubbliche per Veneto, Trentino e Friuli.

DOPPIO USO

L'idea, già finanziata con un milione e 500mila euro, è di sistemare come si deve tutto il terreno lungo via Forte Marghera prima dell'ex postazione militare, ricavando 270 posti auto più altri 45 nel parcheggio coperto di sassi all'ingresso del ponte che conduce al Forte, creando così un servizio che mancava per le attività e le mostre a San Giuliano, ma anche per la pista di atletica e gli impianti sportivi che si trovano dall'altra parte della strada e, non ultimo, un park strategico per chi vuole lasciare

l'auto e raggiungere Venezia prendendo il tram in viale San Marco, percorrendo la pista ciclopedonale che è già in corso di realizzazione. «Il progetto, elaborato dall'ingegnere Marco Sari, è già pronto e, dopo questo passaggio, contiamo di procedere con l'appalto per completare quest'opera per la primavera dell'anno prossimo» spiega l'assessore alla Mobilità Renato Boraso che sta lavorando in tandem con i Lavori pubblici di Francesca Zaccariotto per portare a termine questo intervento e dare un ulteriore segno che, nonostante tutti i problemi di questi mesi, la città "sta andando avanti".

RISPETTOSO DELL'AMBIENTE

La presenza della Soprintendenza nella Conferenza dei servizi è ovviamente dovuta alla vicinanza con Forte Marghera e alla delicatezza dell'ambiente in cui il parcheggio verrà collocato. Ma il progetto, che sarebbe già stato ampiamente condiviso, non prevede di creare un parcheggio "stile centro commerciale" con una distesa di asfalto, utilizzando invece materiali drenanti e naturali da posare sul terreno (in grado cioè di far filtrare l'acqua) oltre alla piantumazione di una quarantina di nuovi alberi. «Il sindaco

co ha chiesto ai progettisti di pensare sia agli aspetti di minor impatto ambientale, sia quelli di massima funzionalità e modernità - riprende Boraso -. Il parcheggio sarà infatti dotato anche di colonnine di ricarica elettrica e di una stazione del Bike sharing, mentre gli stalli per la sosta delle bici saranno posizionati nell'immediata vicinanza dell'ingresso del Forte». Per la gestione dei 270 nuovi posti auto Boraso ipotizza di duplicare quella del "Porta Rossa" di San Giuliano, con tre ore gratuite e poi a pagamento. «Prevista anche una nuova illuminazione e marciapiedi, sempre compatibili con l'ambiente, per permettere a chi parcheggia di arrivare al Forte senza infangarsi interamente scarpe e vestiti, e un nuovo collegamento ciclabile che permetterà a chi percorre in bici la nuova pista in corso di ultimazione tra via Torino e il parco di San Giuliano di raggiungere anche il campo di atletica». I primi lavori dovrebbero partire già a settembre con la riqualificazione del parcheggio esistente. A seguire sarà realizzato il nuovo parcheggio esterno.

Fulvio Fenzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





INVESTIMENTO DA 1,5 MILIONI

«Verrà sistemato anche il posteggio vicino al ponte, con spazi per le bici - spiega l'assessore Boraso -, tutto in accordo con la Soprintendenza»



STRATEGICO L'area dell' parcheggio lungo via Forte Marghera che verrà sistemata e collegata agli impianti sportivi e a viale San Marco

Nel porto un carico da record di 135 metri

►Ieri è approdata una nave che conteneva 8 mila e 900 tonnellate di sale per il Delta

CHIOGGIA

Il porto di Chioggia conferma la propria vocazione per i carichi alla rinfusa. Ieri, infatti, è approdata a Val da Rio la nave italiana Rita BR, lunga 135 metri, con un carico eccezionale di 8 mila 900 tonnellate di sale imbarcato a Zarzis, città portuale che si trova nel Sud Est della Tunisia, punto di riferimento per l'esportazione del prodotto di alcune grandi saline nordafricane.

NEL DELTA

Sbarcata dalle maestranze della società Sorima, la merce sarà successivamente imbarcata sui camion per essere consegnata alla Compagnia italiana sali di Porto Viro. Le operazioni, iniziate alle 9, si sono protratte per l'intera giornata. Presso la grande azienda polesana, fornitrice della grande distribuzione, il prodotto grezzo sarà lavato e depurato, a seconda dell'impiego finale previsto. Quello destinato all'alimentazione umana sarà vagliato, essiccato ed eventualmente iodato nel rispetto delle più rigorose norme igieniche. Più sbrigativa, la lavorazione dei quantitativi riservati all'industria ed al disgelo delle strade. Dell'importazione di sale dalla Tunisia, se ne occupa attualmente l'agenzia veneziana Nuova Elmar. «Chioggia – riferisce lo spedizioniere doganale internazionale Giuliano Godino, direttamente impegnato nelle pratiche di sbarco della Rita BR – è un preciso punto di riferimento per questo prodotto. Val da Rio risulta infatti essere lo scalo più vicino al grande, moderno stabilimento». «Nonostan-

te il Coronavirus - dice l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrional - l'attività portuale clodiense continua anche in altri comparti: merci alla rinfusa oppure stivate in contenitori non standard; esportazione di legname per la Libia; imbarco di tubi in cemento. Chioggia è dunque uno scalo vivo - prosegue il testo - dotato di ottime potenzialità di crescita anche in virtù dei collegamenti fluvio-marittimi di cui già dispone».

I PROBLEMI

Tuttavia, secondo l'Autorità portuale, la situazione potrebbe migliorare sensibilmente qualora fosse finalmente eseguito l'escavo manutentivo dei canali in secca, da riportare urgentemente alla quota di pescaggio prevista dal Piano regolatore portuale. Il problema si trascina ormai da lunghi anni. Sta di fatto che i dossi formatisi lungo la rotta fra la bocca di San Felice e le banchine mercantili rendono impossibile il passaggio dei normali cargo di medie dimensioni. «La Rita BR, nonostante le notevoli dimensioni – fa presente Godino – può andare e venire da Chioggia solamente grazie alla propria particolare carena. In pratica, costituisce un'eccezione». Per l'occasione la "Port Authority" rammenta che è stato finalmente approvato il progetto esecutivo per un primo stralcio di lavori in laguna, con una previsione di spesa di 5 milioni e mezzo di euro. L'intervento è definito assolutamente necessari in vista del mantenimento della competitività dei porti di Venezia e Chioggia.

Roberto Perini



L'AUTORITA' PORTUALE

«Val da Rio si conferma
uno scalo vivo dotato
di ottime potenzialità
di crescita per il futuro»



**LE RINFUSE Chioggia si conferma una destinazione importante.
Qui il carico di sale**

Dopo lo stop ripartono i lavori di ripascimento

**NEI PROSSIMI GIORNI
LA REGIONE AVVIERÀ
ANCHE UN INTERVENTO
DA OLTRE DUE MILIONI
PER LA DIFESA
DELLA SPIAGGIA**

JESOLO

Ripresi i lavori di ripascimento della spiaggia. Dopo la sospensione di circa un mese, le ruspe sono tornate in azione nei giorni scorsi. Per il momento per trasferire la sabbia accumulata nella parte centrale alla Pineta. Terminata questa fase scatterà il dragaggio a mare all'altezza della foce del Piave per recuperare parte della sabbia che verrà distesa sulla battigia, assieme a quella che il Comune ha recuperato nei cantieri edili della zona. In questo modo verranno recuperati i circa 80 mila metri cubi di sabbia necessari per il ripristino dell'arenile dopo le mareggiate dello scorso autunno. Soprattutto nella zona della pineta, ovvero nel tratto di costa maggiormente devastato dalla furia del mare. Proprio per questo la Regione, che sta eseguendo anche il ripascimento, nei prossimi giorni avvierà anche gli interventi per la completa riorganizzazione e il completamento del sistema di difesa della spiaggia. Dopo i lavori dello scorso anno, sarà infatti concluso l'intervento, dal valore complessivo di 2,2 milioni di euro, che permetterà di realizzare

quattro nuovi pennelli a mare nella zona del Villaggio Marzotto e la sistemazione di altri sei già presenti sempre nella zona della pineta. Si tratta di opere attese da anni, che secondo la Regione permetteranno di contenere gli effetti delle mareggiate. E sempre in attesa che venga realizzato anche il famoso intervento legato all'accordo pubblico privato tra la Regione e i privati che hanno costruito la torre Meriville, per realizzare altri 4 pennelli a mare completando così le opere di difesa. «In questa fase – commenta Renato Cattai, presidente di Federconsorzi – per noi è fondamentale che siano ripresi i lavori di ripascimento. Stiamo seguendo quotidianamente i lavori, secondo le nostre stime tutti gli interventi saranno terminati per la fine di maggio. La possibilità di allestire la spiaggia non

sarà comunque preclusa: appena sarà terminato il trasferimento della sabbia dalla zona centrale a quella della pineta, inizieremo gli interventi di pulizia e lo spianamento della duna nella zona centrale». E proprio la pulizia della spiaggia rimane una delle criticità registrate da Federconsorzi. «Con il Comune – conclude Cattai – ci siamo raccomandanti affinché il passaggio dei mezzi attualmente utilizzati per il ripristino della spiaggia non insabbi i vari rifiuti, soprattutto rami e tronchi, presenti sulla battigia. Se ciò accadesse la successiva raccolta diventerebbe ancora più gravosa».

Giuseppe Babbo



ARENILE La Regione porterà 80mila metri cubi di sabbia



ECONOMIA
Crollo degli edili
con cantieri vuoti
Gli imprenditori:
«Fateci ripartire»
BASSAN PAG 3

IL COMPARTO. Le costruzioni rivedono la crisi con questa emergenza

Crollo degli edili con i cantieri vuoti «Fateci ripartire»

Perdite di fatturato che arrivano anche oltre il 60%
Lavori iniziati, lasciati incompiuti e a rischio penali
Ai Comuni: «Asfaltiamo le strade, non c'è nessuno»

Enti pubblici
in smart working
ma pratiche, pareri
e concessioni
risultano in ritardo

LUIGI SCHIAVO
PRESIDENTE EDILI CONFINDUSTRIA

Speriamo
che i privati
non disdicano gli
impegni in attesa
dell'evoluzione

GIOVANNI LOVATO
PRESIDENTE EDILI CONFARTIGIANATO

Roberta Bassan

Quinta settimana di fermo cantieri. Il sole splende, la temperatura sarebbe ottimale per i lavori. C'è un mondo vicentino di 12.300 imprese edili oggi al palo, con un volume d'affari di oltre un miliardo di euro, capaci di muovere una filiera che ruota intorno al sistema casa e solo per il mondo artigiano vale 9.500 ditte. Vengono da 10 anni di crisi finanziaria che ha fatto macerie. Con l'emergenza sanitaria torna l'incubo. «Sembra - afferma Luigi Schiavo, presidente degli edili e impiantisti di Confindustria Vicenza - che sia stato steso un velo pietoso sul nostro comparto. Vediamo che un po' alla volta stanno riaprendo diverse attività e si stanno facendo previsioni sull'apertura di altre. Ma non per il no-

stro mondo. Un collega mi ha detto sconsolato di poter pagare gli stipendi solo per aprile. Un altro è andato in banca per uno di quei finanziamenti di cui si parla tanto: ma poi quei soldi vanno restituiti e se non si inizia ad incassare non si riescono a pagare le rate. Così abbiamo già un calo del 40% dei ricavi con punte del 60%». «Ci aspettavamo francamente un'apertura graduale dal 14 aprile, magari per alcuni cantieri meno impattanti - spiega Giovanni Lovato, presidente degli edili di Confartigianato Vicenza -. E invece siamo alla quinta settimana di blocco senza prospettiva ed è preoccupante per la vita futura di molte nostre imprese. Possiamo anche tollerare un mese di stop perché, nel nostro settore, si mette comunque in conto di dover stare fermi a causa del meteo sfavorevole, ma oltre il mese di

volevole, ma oltre il mese diventa un dramma anche per gestire i pagamenti».

LAVORI PUBBLICI, APPELLO. Il decreto di marzo aveva messo in stand-by buona parte della filiera del mattone che attiene all'edilizia civile, quindi le imprese che costruiscono edifici, residenziali e industriali, e che si occupano di progetti immobiliari. Lasciando invece la possibilità di proseguire le infrastrutture considerate essenziali, tra le quali ad esempio è conti-



nuata «sia pur a ritmo ridotto» la Pedemontana. Ed è al pubblico che si rivolge in modo chiaro Schiavo. «Qualche impresa sta lavorando con le infrastrutture, ma molti cantieri si sono fermati con i Comuni che tentennano a far proseguire i lavori. E invece sarebbe proprio questo il momento». Schiavo indica due vie: «Penso ad esempio ad asfaltature di strade già programmate: questo diventa il momento ideale per fare i lavori e a progettare altri proprio per la pochissima circolazione. Ma penso anche - prosegue - alla manutenzione di tanti edifici scolastici che potrebbe essere portata avanti approfittando del fatto che non ci sono i ragazzi. Come anche, in vista di una ripresa a settembre, si può valutare ora a come ripensare le classi anche perché, lo abbiamo capito tutti, che nei luoghi di lavoro come anche nelle scuole non si potrà più stare come prima. E questo potrebbe essere il momento giusto per fare i lavori».

«VELOCIZZARE LE PRATICHE». Ma Schiavo è preoccupato anche del rallentamento delle pratiche burocratiche in capo agli enti pubblici, come pure alle aziende dell'energia o delle telecomunicazioni. «Mi riferisco ai ritardi sul via libera a concessioni edilizie, ana-

lisi di progetto sia dal punto di vista urbanistico che edilizio, pareri vari. Molto di tutto questo è fermo. Ci risulta che anche nelle amministrazioni pubbliche ci sia personale in smart working ma che molte pratiche con questa modalità di lavoro siano ferme. Per cui siamo preoccupati anche per la ripartenza e per la prosecuzione di appalti e di lavori il cui iter si è arenato».

SICUREZZA ASSICURATA. Torna poi ai cantieri Schiavo: «I sindacati stanno spingendo per tenere tutto fermo. Noi siamo i primi a dire che al primo posto c'è la salute dei lavoratori e credo anche che oggi essi siano più sicuri dentro alle aziende, assoggettati a rigidi protocolli e alla misurazione della temperatura, che non in un supermercato a fare la spesa». «In questo mese di fermo - aggiunge Lovato - ci siamo preparati per assolvere alla procedura per la sicurezza e la maggior parte delle nostre aziende è pronta per attuare i protocolli, ci siamo riforniti di mascherine Dpi pagandole anche 5 volte tanto. Siamo pronti, ma ora bisogna senz'altro ripartire».

EDILIZIA PRIVATA, I RISCHI. Anche perché ogni giorno che passa, soprattutto nel settore dell'edilizia privata, si rischiano nuovi problemi.

«Speriamo - dice con franchezza Lovato - che non vengano disdettati appalti già contrattualizzati e che il privato mantenga i suoi impegni». Il suo nella valle dell'Agno è un caso emblematico che vale per tante piccole imprese edili: «Stavo terminando un appartamento per una coppia in procinto di sposarsi a maggio. Non riusciremo a consegnarlo entro i termini. Certo, dalla nostra ci sono le cause di forza maggiore, ma non vogliamo andare in discordia con i clienti, perché sui rapporti si regge il nostro lavoro». Il settore fa i calcoli: rogiti prenotati, lavori da finire, incassi che non avverranno, debiti da onorare. E gente che non riuscirà ad entrare nelle abitazioni nei tempi perché non saranno pronte. «Sperando di ripartire con i cantieri al più presto - continua Lovato - una cosa importante sarebbe anche che i privati venissero rassicurati dallo Stato con una campagna di incentivi come ecobonus ed efficientamento energetico e forme di credito agevolato. La nostra paura è che dopo questo fermo e al momento di ripartire i privati che avevano intenzione di investire e comprare casa tirino i remi in barca nell'attesa di vedere come si evolverà la situazione. E allora davvero non ne usciremo più». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

12.300 imprese

OLTRE 22 MILA ADDETTI UN MILIARDO DI GIRO

Al 31 dicembre 2019 erano oltre 12.300 le ditte edili iscritte al Registro imprese della Camera di commercio di Vicenza tra unità locali, sede legali e secondarie con oltre 22.180 addetti secondo l'elaborazione della Cciao sui dati Istat. Il volume d'affari del settore costruzioni ammonta a circa un miliardo di euro (ultimo dato disponibile del 2017). Si tratta di un comparto che muove una intera filiera che rischia, con lo stop imposto dall'emergenza sanitaria, di avere non poche ripercussioni. Solo nel comparto artigiano, dall'elaborazione dell'ufficio studi di Confartigianato, si parla di 9.500 ditte con 19 mila addetti esclusi i soci e i collaboratori famigliari.



Anche in cantiere è possibile lavorare in sicurezza. ARCHIVIO

MERCATO IMMOBILIARE. Guglielmi (Fiaip): «Il governo dia respiro al settore e a tutta la filiera»

Il coronavirus potrebbe costare 2 mila compravendite in meno

Magistro (Fimaa): «Concedere agevolazioni sui canoni di locazione»

Per il futuro c'è da prevedere anche un cambiamento nelle tipologie di immobili che saranno richieste

Stefano Tomasoni

È allarme anche per il mercato immobiliare vicentino. Il Covid-19 potrebbe costare 2 mila compravendite in meno nel 2020. La stima arriva da Serafino Magistro, presidente provinciale della Fimaa Confcommercio, la federazione degli agenti immobiliari. Stare in casa per combattere il Covid-19 sta cominciando a diventare un problema serio anche per le stesse case: non se ne vendono e non se ne comperano ormai da più di un mese. Non si possono concludere gli accordi già firmati né farne di nuovi, non si possono visitare abitazioni in vendita, chi aveva programmato precisi tempi di acquisto o di vendita deve rivedere tempistiche non sempre facili da ridefinire.

«Per noi è un danno enorme - dice Magistro - ma il disagio è grande anche per i cittadini che magari erano pronti al rogito o a spostarsi in un altro appartamento in affitto, così come per le imprese che intendevano cambiare sede. Venivamo da un 2019 di crescita intorno al 10% sul 2018 per il mercato residenziale, ora dovremo ricominciare da capo: attendere che tornino fiducia e capacità di reddito, elementi essenziali perché l'immobiliare riparta. In un recente webinar organizzato da Fimaa Verona con Nomisma s'è ipotizzato un calo delle transazioni immobiliari tra il 10 e il 20%: per il

Vicentino vorrebbe dire fino a 2 mila compravendite in meno solo nel residenziale».

«Quando si riprenderà, in una fase iniziale ci sarà sicuramente una contrazione del mercato - dice Renato Guglielmi, presidente Fiaip Vicenza (agenti immobiliari) - ma al momento rimaniamo moderatamente ottimisti, perché, come ha insegnato il passato, la crisi è lunga quanto il preludio della crisi stessa, e in questo caso non c'era una recessione in corso, anzi eravamo in un momento in cui il mercato stava crescendo dopo tanti anni. In linea generale noi cominciamo a suggerire ai nostri clienti che se avevano voglia di comperare o di vendere lo possono fare anche ora».

CAMBIERÀ ANCHE IL MERCATO. Non c'è di mezzo soltanto un danno economico, ma anche un probabile cambiamento del mercato, delle tipologie di immobili che in futuro verranno più richieste.

«In questo periodo più di qualcuno ha sentito la mancanza, nel residenziale, di un giardino o di un terrazzo vivibile, o di una stanza in più per lo smart working - osserva Magistro -. E nel commerciale, potrebbe essere riconsiderata l'importanza di un magazzino adatto a organizzare il lavoro di consegna a domicilio. Nella ristorazione l'ampiezza del locale e i posti a sedere diventeranno più importanti se il distanziamento sociale proseguirà a lungo».

«Certo cambieranno le prospettive - aggiunge Guglielmi -. Abbiamo capito che un periodo di emergenza e di chiusura obbligatoria è molto più facile da gestire in un'abitazione che ha una stanza in più o un giardino. Uno dei trend del futuro sarà quello

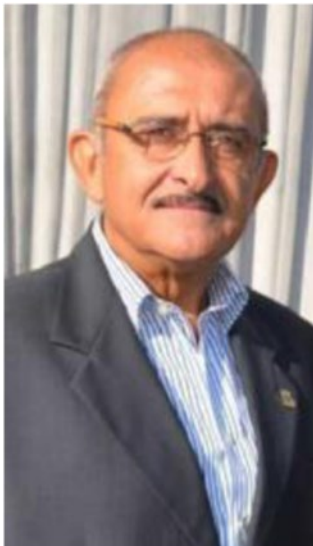
di avere la possibilità di modulare meglio gli spazi della casa».

«AGEVOLAZIONI SUGLI AFFITTI». Magistro mette l'accento anche sulla richiesta di agevolazioni sui canoni di affitto che in questo periodo arriva da parte di cittadini e imprese. «Non è una questione semplice, perché deve contemperare le necessità di famiglie che in questo momento potrebbero trovarsi in difficoltà economica e anche quelle del piccolo proprietario che ha la necessità di percepire la propria rendita. E poi ci sono attività commerciali e pubblici esercizi che senza introiti faticano a pagare le locazioni. E infine si pensi a chi è in affitto d'azienda, che può essere ancora più impegnativo. Non c'è, al momento, nessuna norma che imponga una generalizzata concessione di agevolazioni, ritengo però che trovare un accordo sia vantaggioso per tutti: se penso al mercato commerciale, ad esempio, il proprietario deve considerare che mettere in difficoltà l'affittuario significa rischiare che l'attività non riapra più e non è detto che, superata l'emergenza, sarà poi così facile trovare qualcuno che subentri e agli stessi prezzi. Meglio rinunciare a qualcosa oggi, per assicurarsi la continuità domani».

«Un aiuto per il settore deve venire da parte del governo - conclude dal canto suo Guglielmi - che deve avere un occhio di riguardo per tutta la filiera immobiliare: da chi costruisce il bene all'intermediario che lo vende fino al notaio; e serve scongiurare un intervento fiscale penalizzante sugli immobili, noi chiediamo da anni il contrario, che si dia respiro al settore: se riparte l'immobiliare riparte l'Italia». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Serafino Magistro



Renato Guglielmi

AUTOVIE VENETE

Nuovo asfalto su A28 e A4 ecco tutte le chiusure

UDINE

Autovie Venete riorganizza i lavori di manutenzione sulla rete autostradale. Il traffico ridotto, infatti, agevola una serie di interventi, soprattutto di asfaltatura, indispensabili per mantenere in perfette condizioni il manto stradale. Da martedì si sono iniziati gli interventi di manutenzione dell'asfalto sul tratto Fontanafredda-Porcia in direzione Conegliano. Le attività, che insisteranno fino alle 24 di martedì 21 aprile, hanno richiesto l'attivazione di uno scambio di carreggiata per circa 5,5 km in direzione Conegliano con conseguente deviazione del traffico – in doppio senso di marcia – su quella opposta. In A4, nel tratto San Stino di Livenza-Cessalto in direzione Venezia, dalle 23 di venerdì 17 alle 4 di lunedì 20 i lavori sono stati pianificati in due fasi: la prima richiederà la chiusura del tratto per circa 3 km e l'istituzione di un doppio senso di marcia sulla carreggiata nella direzione opposta. Alla riapertura – entro domenica 19 – sarà attivata la seconda fase della porzione di asfalto sottostante le barriere di sicurezza che separano le carreggiate. —



I lavori ripresi in autostrada

MESTRE

Distretto hotel rimasto vuoto «Due anni per ripartire»

Il nuovo distretto degli hotel a Mestre è deserto, 2900 posti letto vuoti. Il costruttore Holler: «Ci vorranno due anni per ripartire». CHIARIN/PAGINE 14 E 15

Distretto degli hotel, 2900 posti vuoti Il costruttore: «Due anni per ripartire»

La crisi vista da Ivan Holler: «Il settore nell'incertezza ma noi costruiamo ancora a Venezia, Mestre e Roma»

Nel primo semestre gli alberghi hanno perso il 73% dei loro ricavi

Mitia Chiarin / MESTRE

Era nato, la scorsa estate, come un diretto concorrente con i suoi 2.900 posti letto, del turismo in laguna fatto di alberghi di alta gamma ma non adatti a gruppi e comitive o non pensati per un turismo "low cost", quello dei giovani e dei nati dopo il Duemila, che punta a spendere poco per dormire, investendo il budget della vacanza in visite ai musei, ristoranti, vita notturna. Il distretto alberghiero di via Ca' Marcello dal via alle misure di restrizione causa coronavirus si è svuotato. Chiusi i due ostelli AO, i primi ad aprire, chiusi gli altri quattro alberghi. In zona si vedono come presenze quotidiane i vigilantes con i cani del "condominio" alberghiero che sorvegliano gli alberghi per evitare l'arrivo di ladri e vandali e una coppia di senza fissa dimora che dormono da mesi sotto la campata del cavalcavia.

«Immagini impensabili fino allo scorso Carnevale. «Il settore del turismo da questa pandemia ha subito un colpo durissimo, ci metterà almeno due anni, dicono le stime, a riprendersi», spiega dalla sua casa in Austria, il costruttore Ivan Holler. Assieme ai soci della Mtk, Holler ha costruito il distretto di Mestre, un investimento da oltre 70 milioni di euro.

«Ma noi costruttori continuiamo a mantenere i nostri investimenti in Italia e a Venezia e Mestre. Non intendia-

mo fare passi indietro», spiega Holler. «Sul fronte del turismo l'incertezza è altissima. Non sappiamo quando potremo tornare a viaggiare, quando si rimetteranno in moto le compagnie dei voli. Per fine maggio gli alberghi potrebbero riaprire, qui in Austria come in Italia, ma ovviamente c'è tanta incertezza su come andranno le cose», spiega.

Estimare quando il distretto mestrino tornerà ad aprire le porte ai viaggiatori, è, francamente difficile. «La ripresa non sarà facile e resta la grande incognita del ritorno a viaggiare tra Europa, Asia, America, Inghilterra», precisa il costruttore che oramai si sente di casa anche a Venezia. «Probabilmente sarà tutto difficile finché non si troverà un antidoto alla malattia».

I numeri sono evidenti: il turismo che rappresenta il 12 per cento del Pil italiano ha perso il 73% dei ricavi nel primo semestre dell'anno (dato della Cna nazionale). Il giro d'affari è crollato dai 57 miliardi dello scorso anno agli appena 16 miliardi attuali con una stagione estiva, che deve ancora partire, ma che è già compromessa. E regioni ad altissima trazione turistica come è il Veneto delle città d'arte e delle spiagge del litorale sta pagando uno scotto altissimo.

Ma questo non ferma gli investimenti nel settore turistico, dice Holler.

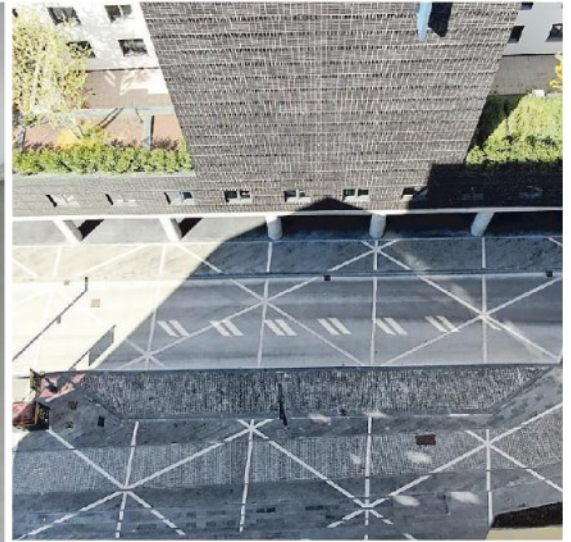
«Noi della Mtk confermiamo tutti i nostri progetti perché crediamo nell'Italia e in particolare a Venezia», insiste. E quindi spiega che da qui a due anni dovrebbe essere finalizzato il progetto degli ex Gasometri a Venezia

dove sono iniziate le bonifiche che si protrarranno per circa 15 mesi. E nel frattempo si attende il via libera del Comune ad un cambio di destinazione del progetto, passando dalla previsione residenziale a quella alberghiera. Marcia verso i cantieri, che potrebbero realisticamente partire entro il prossimo mese di ottobre, per il quinto albergo targato Mtk in via Ca' Marcello. «Qui andremo a realizzare nei terreni dell'ex Immoarea», spiega Holler, «un bellissimo albergo del nuovo brand "Tribe" per Accor Group Hotel che verrà gestito da una società romana». In circa due anni di lavoro verrà ultimato e quindi la nuova realizzazione, stima Holler, potrebbe aprire i battenti quando il settore turistico in città si sarà definitivamente ripreso dalla schiacciata, del lock down per l'allarme pandemia.

La società tra tre anni conta di concretizzare anche i cantieri alla stazione Tiburtina a Roma con un albergo da 300 camere e un parcheggio da 160 posti auto che è anche questo messo in agenda, per l'apertura, tra tre anni nell'ambito di un piano di ferrovie per il potenziamento dell'alta velocità dalla capitale. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL DISTRETTO

Via Ca' Marcello spettrale senza i giovani turisti

Un vuoto che si nota e che, va detto, anche impressiona. Via Ca' Marcello, a Mestre, a due passi dalla stazione ferroviaria, era diventata lo scorso anno zona riqualificata e piena del via vai di trolley di giovani turisti e famiglie diretti a Venezia. Dal marzo scorso, con la pandemia, gli alberghi hanno chiuso e la zona è tornata deserta. FOTO PÒRCILE



Il settore ricettivo continua a investire a Mestre e Marghera

MARGHERA

Se il settore turistico vive una pesante crisi, il settore ricettivo comunque in città continua a muovere grossi investimenti. Lo conferma Holler, lo confermano tanti progetti che non hanno alcuna intenzione di essere fermati. Dall'albergo a cinque stelle al posto dell'ex Tim di via Carducci, a fianco del museo M9 fino ai nuovi alberghi previsti sia in viale Stazione, accanto a via Piave, e in via Ulloa a Marghera dove la Cediv del gruppo Salini Impregilo ha messo in conto di avviare al massimo entro otto mesi i cantieri per la costruzione di un nuovo quartiere con 10 mila metri quadri di uffici direzionali, 14.400 residenziali, 14 mila di ricettivo (un albergo in torre), 6 mila di funzioni commerciali e di vicinato, 26 mila metri quadri di parcheggio dentro un edificio multipiano e 30.225 metri quadri di nuovo parco pubblico che verrà ceduto al Comune di Venezia. La procedura prevede che dopo la valutazione in commissione Vas, la delibera sull'accordo pubblico privato per la trasformazione dell'area di via Ulloa, che è il secondo fronte della stazione ferroviaria di Mestre, torni in giunta comunale e successivamente in consiglio comunale per la ratifica finale. —



Il grande progetto che rivoluzionerà l'area di via Ulloa



LA STORIA: L'ASTA BENEFICA

Munir e l'uovo da 30 mila euro «È il mio grazie al Veneto»

MESTRE

«Quando mia figlia Sibel ha visto quell'enorme uovo di cioccolato alle spalle di Luca Zaia, durante la sua consueta conferenza stampa mattutina, mi ha detto subito: "Papà, voglio quell'uovo là". La mia bambina è ancora piccola, ha solo cinque anni. Giustamente, non capisce i contorni dell'emergenza sanitaria in cui ci troviamo. Ha pensato solamente a quell'uovo di Pasqua, perché non ne aveva mai visto un così grande e allora lo voleva». Quel desiderio ha incontrato la generosità del papà della piccola, Munir Semsì, titolare dell'impresa edile Star System.

«Io avevo già in mente di fare una donazione per aiutare la regione che mi ha accolto 28 anni fa e così ho fatto la mia offerta e nei prossimi giorni mi porterò a casa l'uovo di cioccolato». Sarà una Pasqua dolcissima quella della famiglia di Munir Semsì. Macedone di origine ma mestrino di adozione, si è aggiudicato per 30 mila euro l'uovo di Pasqua da 10 chili donato dalla Protezione civile alla Regione e messo all'asta da quest'ultima, con base di 100 euro. «3 mila euro al chilo», ha sottolineato il governatore Zaia, nel ringraziare il generoso vincitore dell'asta e promettendogli un incontro, per ringra-

ziarlo. «Ho chiamato il numero di telefono indicato dal presidente e ho fatto la mia donazione, senza conoscere l'entità delle altre, che so sono state moltissime. Ma era quella la cifra che volevo donare per aiutare le tante persone in difficoltà, la nostra regione e il nostro sistema sanitario». I 30 mila euro donati saranno quindi devoluti a un'associazione che a breve sarà individuata dalla regione. Mentre la piccola Sibel avrà una scorta di cioccolato che senz'altro durerà diversi mesi. «Ma per me la cosa importante non è il cioccolato, ma la sorpresa all'interno dell'uovo. Spero che sia un vaccino grazie al quale sarà possibile sconfiggere al più presto questo maledetto virus», è l'auspicio di Munir. Che spiega così il suo gesto: «Quando sono arrivato in Italia, 28 anni fa, non sono stato accolto come uno straniero, ma come un cittadino veneto, veneziano. Accolto dalla gente, coccolato: mi sono subito sentito parte di questo grande Paese e di questa regione. Ora sono felice in Italia, ho il mio lavoro, la mia famiglia e la mia vita. Penso che sia il mio dovere restituire quella generosità, con i mezzi che adesso ho a disposizione. È il mio piccolo aiuto, il mio modo di dire "grazie" a questa terra». —

LAURA BERLINGHIERI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Munir Semsì della Star System



IL CASO MOSE

**Chiarotto ora chiede
di riunire il vecchio Cda**

VITUCCI / APAG. 32

Mose, Chiarotto vuol riunire il vecchio Cda e scrive all'ex presidente Mauro Fabris

Nuovo fronte all'interno del Consorzio: «Ma sarebbe illegittimo». La partita dei risarcimenti, la sentenza della Corte dei Conti

Alberto Vitucci

La guerra del Mose non è finita. Mentre il ministero e la commissaria Spitz, in accordo con una parte del Pd veneziano, sono in rotta di collisione con gli amministratori Anac, un altro fronte si apre all'interno del Consorzio Venezia Nuova. Romeo Chiarotto, patron della Mantovani, ex azionista di maggioranza del Consorzio, ha scritto una lettera dai toni molto duri all'ultimo presidente eletto del Cvn, l'ex deputato e attuale numero due di Autostrade Mauro Fabris. E' la quarta in poco più di un mese. E la richiesta è sempre quella: si convochi il Consiglio esautorato nel 2014, all'indomani degli arresti per corruzione. Per procedere all'elezione del nuovo presidente e del nuovo Consiglio e continuare l'attività. Fabris - peraltro mai coinvolto nelle storie di malaffare del Consorzio di Mazzacurati - ha ripetuto la risposta negativa delle prime tre volte: «Non è possibile, l'attività di gestione del Consorzio è stata sospesa da un'ordinanza del prefetto di Roma e dell'Anac di Cantone. Sarebbe illegittimo».

Chiaro l'obiettivo dell'anziano industriale padovano. Tornare ai comandi della corazzata che è stata in parte affondata dalla magistratura e dalle inchieste. E adesso riportata in superficie, in vista della conclusione dei lavori del Mose e del business della sua manutenzione, almeno 100 milioni di euro l'anno.

Un'offensiva che negli ultimi mesi si è fatta molto forte. Gli avvocati del Covela - il Consorzio veneto di cui Mantovani e Chiarotto sono azionisti di maggioranza - ha presentato in Tribunale una ri-

chiesta di risarcimento danni di 192 milioni di euro contro i due commissari Anac, l'Avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo e l'ingegnere torinese Francesco Ossola. L'accusa? Quella di aver ritardato i lavori del Mose e non aver dato commesse alle imprese consorziate, che ne avevano diritto a norma di statuto. Qualche tempo dopo la nomina della commissaria "sblocca cantieri" Elisabetta Spitz.

E poi l'attacco del Provveditore Cinzia Zincone - nominata in dicembre dalla ministra del Pd, Paola De Micheli - contro i due amministratori. Accusati senza mezzi termini di aver ritardato i lavori e aver lasciato la città indifesa. «Abbiamo trovato una situazione di illegalità diffusa, e lavori malfatti», si sono difesi i due. Nei giorni scorsi, infine, la proposta ultimativa di modificare la convenzione del 1991. Con una sanatoria concessa alle grandi imprese, vista la difficoltà di recuperare i crediti e i risarcimenti per i lavori fatti male.

Adesso la nuova richiesta delle vecchie imprese di tornare in sella. Accompagnata dall'invito al Consorzio a costituirsi in giudizio nel processo di appello per il risarcimento dei danni, dopo l'inchiesta della magistratura sulle tangenti e la corruzione. Ci sono in piedi cause milionarie da una parte e dall'altra. Quest'ultima riguarda 70 milioni per «danno di immagine». E il problema adesso è chi pagherà. Le vecchie imprese o il vecchio Consorzio? Il nuovo Consorzio dei commissari o lo Stato, tirando un colpo di spugna sul passato? Una partita che vale centinaia di milioni. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DENIS RIZZO (KOSTRUTTIVA)

«Fare presto i progetti ma occhio alla legalità»

«Se ci tolgono quei lavori già assegnati noi portiamo i libri in Tribunale. Ma non sarà così. Abbiamo contratti firmati, intendiamo farli rispettare. E' giusto che si vada più veloci nell'approvazione dei progetti. Ma non dobbiamo dimenticare troppo presto quello che è successo intorno al Mose. Un presidio di legalità è ancora necessario». Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva, accoglie con fastidio le nuove polemiche innescate dal

Provveditorato contro gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova. Prima la lettera carica di giuidizi pesanti e accuse sulle consulenze degli ultimi anni. Poi la proposta ultimativa di modificare la convenzione. Per togliere al Consorzio e alle sue imprese i lavori estranei al Mose. «Va tutto bene, noi non entriamo nelle dispute», dice Rizzo, «l'importante è andare avanti. A Roma ci sono centinaia di milioni disponibili. Bisogna

che la politica si svegli».

Nel dicembre scorso, le imprese minori del Consorzio avevano sottoscritto con i commissari accordi per 350 milioni di euro. Le barene e le opere civili alle bocche di porto, l'Arsenale e i progetti di compensazione del Mose. Adesso il cambio di contratto potrebbe compromettere tutto. «Non credo, sarebbe grave», dice Rizzo. Fuori dal Mose rimarrebbero anche i progetti per la messa all'asciutto di piazza San Marco. Le imprese minori del Cvn in questo caso hanno un contratto per la progettazione, non per i lavori, che dovranno andare a gara. «Questo è giusto», dice Rizzo, «basta non tornare indietro». —

A.V.



Il patron di Mantovani e Covela, l'industriale padovano Romeo Chiarotto e, a destra, Mauro Fabris nel cantiere del Mose con l'ex direttore del Consorzio Venezia Nuova, Hermes Redi

«Sotto il segno del Mose» Dibattito con autori e comitati

Fresco di stampa, appena uscito in libreria. Intanto presentato in videoconferenza dal comitato Tutta la Città insieme» di Andrea Martini. «Sotto il segno del Mose» è il libro a cura di Giovanni Benzoni e Salvatore Scaglione che mette insieme trent'anni di storia veneziana della salvaguardia. Cronistoria, denunce, contributi e saggi a cura dei collaboratori del volume. Carlo Urbani, Antonio Rusconi, Franco Migliorini, Giorgio Leandro, Stefano Boato, Maurizio Reberschack, Alberto Vitucci, Marco Rugen.

Volume edito dalla Toletta, che ripercorre le fasi cruciali del contestato progetto approvato nel 1982. I lavori sono iniziati nel 2003, non ancora conclusi. Negli anni la scoperta di scandali e corruzione, ma anche di errori tecnici e guasti mai riparati. Dati sottovalutati sulla manutenzione annua (costerà almeno 100 milioni, ne erano previsti 20) e sull'aumento del livello del mare (25 centimetri nel progetto, almeno tre volte la stima per il 2100). «Un'opera che a Venezia ha causato gravi danni», dice il presidente della Municipalità e di Tutta la Città insieme Andrea Martini. Sui prossimi lavori occorre tenere alta la guardia». —



CHIOGGIA

Novemila tonnellate di sale in val da Rio Porto operativo e sempre in crescita

Si conferma specializzato nelle rinfuse. Musolino soddisfatto «Lo scalo è vivo e con ottime potenzialità per il futuro»

CHIOGGIA

Novemila tonnellate di sale scaricate ieri nel porto di Chioggia che conferma la piena operatività, ma anche la naturale vocazione a scalo specializzato nelle rinfuse grazie alla posizione geografica a cavallo tra mare e fiumi, con un accesso privilegiato a tutta la Pianura Padana. Il sale è arrivato a Val da Rio con la nave bulk carrier "Rita Br", proveniente dal porto di Zarzis, nel sud est della Tunisia. La Tunisia è punto di riferimento per l'export di sale.

Lo scalo chioggiotto sta lavorando a regime, anche in altri comparti, come le break bulk, merci alla rinfusa o in contenitori non standard, con l'export di legname destinato alla Libia e l'imbarco di tubi in cemento diretti in Cile. «L'operazione odierna», spiega il presidente dell'Autorità portuale di sistema dell'Alto Adriatico, Pino Musolino, «conferma la vocazione del porto clodiense soprattutto per il settore delle rinfuse e dimostra che quello

di Chioggia è uno scalo vivo e con ottime potenzialità di crescita, grazie anche ai collegamenti fluvio-marittimi di cui dispone che lo rendono strategico rispetto a altri scali». Sulle potenzialità enormi dello scalo pesano però i fondali inadeguati, da anni in attesa di un massiccio intervento di escavo, oggetto di periodiche proteste delle imprese e degli operatori portuali. L'ultima è stata quella che si è tenuta a Venezia, nel canale della Scemenzera, lo scorso 13 febbraio con imprese, agenti marittimi, spedizionieri e imprenditoria locale, uniti nell'appello a Roma per sbloccare il progetto di escavo e adottare il Protocollo fanghi per lo smaltimento.

«Risultati migliori», conferma Musolino, «potrebbero sicuramente essere garantiti dalla realizzazione dei necessari lavori di escavo manutentivo dei canali portuali, che andrebbero riportati urgentemente alla quota di pescaggio prevista da Piano Regolatore

Portuale. Proprio in queste settimane, infatti, è stato approvato un progetto esecutivo per un primo stralcio di lavori nei due porti di Venezia e di Chioggia con una previsione di spesa di 5,5 milioni di euro. Lavori necessari e non più rinviabili per mantenere la competitività e la produttività dei due scali lagunari». Gli adeguamenti dei pescaggi, oggi in alcuni punti fermi a poco più di 6 metri, sono indispensabili per recuperare traffici perduti negli ultimi anni e per mantenere quelli esistenti. Malgrado tutto nel 2019 il porto di Chioggia ha registrato numeri importanti. Al contrario di Venezia, nello scalo chioggiotto i traffici sono cresciuti del 28,9% raggiungendo 1,3 milioni di tonnellate complessive, con ottimi risultati per quanto riguarda le rinfuse solide (+15,1%) e il general cargo (+54%). Le chiamate complessive sono salite a 360 dalle 336 registrate del 2018. —

ELISABETTA B. ANZOLETTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PINO MUSOLINO, PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA FELICE PER IL PORTO DI VAL DA RIO



La nave bulk carrier "Rita Br", proveniente dalla Tunisia, mentre scarica le 9.000 tonnellate di sale

Alberghi, edilizia e autosaloni in apnea

Il Sole 24Ore in questo momento di emergenza per le imprese apre una casella di posta elettronica dedicata al mondo produttivo per consentire di segnalare direttamente ogni criticità, tempi lunghi di gestione delle pratiche, e ostacoli che si frappongono tra le imprese e i fondi istituiti dal «Decreto liquidità». Il quotidiano con le sue inchieste e servizi darà voce alle vostre segnalazioni. L'indirizzo di posta elettronica a cui inviarle è: sosliquidita@ilsole24ore.com

Decreto presa in giro

Mi chiamo Francesco Ponte, sono un microimprenditore del settore turistico e nella mia città, Palermo, rappresento Federalberghi Extra.

Questo decreto legge ha tutto il sapore di un'enorme presa in giro. Invece di dare liquidità alle imprese, sono state favorite le banche per aumentare l'indebitamento delle imprese. Inoltre, è stata data alle banche la facoltà di non concedere i prestiti garantiti. Sia lo stato che le banche possono ritirare in ogni momento le garanzie. E gli istituti richiedono il rientro immediato (folia allo stato puro) all'imprenditore.

Mi si segnala da più parti che, in caso di società le banche continuano ad analizzare la situazione reddituale delle imprese (quale? siamo a fatturato zero) e a richiedere le garanzie accessorie dei soci (folia pura anche qui).

Ammortamento in 6 anni ridicolo, doveva essere di almeno un decennio. Il settore turistico potrà, forse, tornare ai livelli del 2019 tra un triennio. Nessun fondo perduto, doveva essere previsto almeno al 35-50% a carico dello stato. Nessuna certezza sui tempi, anzi proprio nessuna certezza sotto nessun profilo.

Ricordo che le banche stanno ricevendo dalla banca centrale europea il denaro al costo di - (meno) 0,75%. E non danno alcuna certezza sui tassi. Nel decreto doveva essere fissato il tasso d'interesse massimo in

misura non superiore all'1% e senza alcun altro costo aggiuntivo o mascherato. Le imprese del comparto turistico sono a zero fatturato, zero cash flow e costi fissi che invece corrono. Nessuna sospensione o riduzione di bollette et similia (benché ai primi di marzo il governo avesse sbandierato tale possibilità). Tanto fumo e niente arrostato, come sempre in un sistema malato come il nostro. Quel po' di liquidità che giungerà alle imprese italiane giungerà tardi e postuma.

Avv. Francesco Ponte

*Coordinatore Federalberghi Extra,
Palermo*

Calcestruzzo in crisi

Anche io ho chiesto all'istituto di credito con cui lavoro abitualmente, ma non hanno ancora indicazioni di come avviare il procedimento. Non si sa neppure quali saranno i tassi applicati e il costo pratica. Apprezzo la disponibilità a fornire la garanzia, ma si tratta comunque di debiti che gli imprenditori devono essere in grado di ripagare. Mi è sembrato poi di individuare una clausola che ti impedisce di licenziare se accedi a questo credito, ma chi ci può garantire che tutto torni come prima? Come possiamo essere certi di poter mantenere lo stesso livello occupazionale? Io lavoro nell'ambito dell'edilizia, vendo materiale edile e produco calcestruzzo, il mercato dopo anni di sofferenza era leggermente migliorato, ma oggi penso sia difficile prevedere che riprenderà come prima: probabilmente molti lavori soprattutto quelli dei privati saranno rimandati perché tante persone resteranno senza lavoro, pensiamo a tutti i lavori di manutenzione di attività turistiche che perdono completamente la stagione estiva. Nel decreto a mio avviso andava prevista una parte di finanziamento a fondo perduto, così si aiutavano gli imprenditori a ripartire.

Enrica Paternoster

Banche in surplus

La nostra banca, alla quale due settimane fa abbiamo inviato

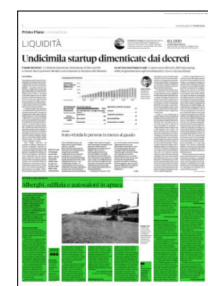
una richiesta di finanziamento, ci ha risposto nelle scorse settimane che stanno aspettando i "decreti attuativi" e che non ci sono ancora le direttive necessarie per poter procedere ad avviare la pratica.

Il problema consiste proprio nel "mezzo utilizzato per far fronte all'emergenza". Si sarebbe dovuto procedere erogando denaro da accreditare direttamente sui conti correnti, a fondo perduto, come sta procedendo la Germania (ma per noi è un'utopia). Fare indebitare le imprese non è eticamente corretto e non lo chiamerei "aiuto" alle imprese e/o "Cura Italia". Allora, sarebbe stato più dignitoso per noi italiani avere la possibilità di riprendere il lavoro, anche senza finanziamenti, attraverso la riattivazione, da parte dello Stato, dei cantieri, anche solo per le manutenzioni ordinarie e straordinarie sulla rete autostradale nazionale, nelle scuole, sulle grandi opere come viadotti, ponti, ecc. Ciò avrebbe veramente riattivato l'economia. Ma è una speranza vana, visto che stiamo aspettando dalla crisi del 2008. Il «non si può fare» va ricercato essenzialmente nella mancanza di logica e capacità organizzativa del lavoro in sicurezza; prova ne è il cantiere del Ponte Morandi, che a dispetto di ogni vincolo sta procedendo senza interruzioni.

Alessia Moneta

Autosalone e centrale rischi

Sono il titolare di un autosalone in provincia di Macerata con un volume d'affari di 6,5 milioni di euro. Mi rivolgo a voi per avere un consulto su un aspetto a mio avviso importante anche a livello generale quando un'impresa si trovi nella necessità di avviare una richiesta di affida-



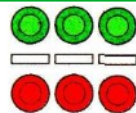
mento presso un istituto di credito o presso un altro operatore parabancario.

Se una ditta a fine febbraio e a fine marzo si trovasse ad avere degli sconfinamenti sui conti correnti perché l'attività è stata chiusa e non ha potuto riscuotere i propri crediti né può fare conto su alcun incasso, nella centrale rischi si vede sin da ora e quindi l'indicazione di "allerta" creditizio renderebbe almeno in teoria impossibile accedere ai finanziamenti che stanno partendo. La mia domanda è: è così oppure per cifre piccole i finanziamenti vengono concessi in qualunque caso.

Ad oggi comunque non riesco a capire come si faccia a non avere spazi per garantire le distanze in un autosalone in cui i beni che vendiamo sono minimo a quattro metri di distanza gli uni dagli altri, e invece una tabaccheria può garantire meglio gli spazi. Misteri all'italiana.

Luciano Bonvecchi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le domande di chi produce.

L'emergenza coronavirus colpisce anche le Pmi, le microimprese, gli artigiani e gli esercenti. A loro è dedicata la mail: sosliquidita@ilsole24ore.com



Gli sconfinamenti vengono segnalati subito in Centrale rischi o ci sono varchi?

Bonus casa Sopravvenienza attiva tassata nell'esercizio di acquisto

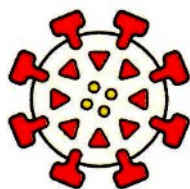
Una risposta a interpello delle Entrate scioglie uno dei principali dubbi sulle cessioni del credito d'imposta per ristrutturazioni.

Luca De Stefani — a pag. 30

Sopravvenienza attiva tassata nell'esercizio di acquisto del credito

EMERGENZA COVID-19

BONUS EDILIZI



Interpello su un intervento di risparmio energetico su singole unità immobiliari

Le Entrate non hanno definito con precisione il momento dell'acquisizione
Luca De Stefani

L'impresa in contabilità ordinaria che acquista un credito d'imposta, pagandolo meno rispetto al suo valore utilizzabile in compensazione in F24, deve tassare la sopravvenienza attiva, pari alla differenza tra il valore nominale e il costo di acquisto, «nell'esercizio in cui il credito è acquisito». A chiarirlo è l'agenzia delle Entrate con la risposta del 15 aprile 2020, n. 105.

Si ipotizzi il caso di una cessione di un credito d'imposta, ad esempio, del 65% del costo dell'opera (65 euro su 100 euro di spesa), generato da un intervento sul risparmio energetico «qualificato» su singole

unità immobiliari. Se il cessionario è un'impresa e l'acquisto del credito non avviene alla pari, ma a un costo inferiore rispetto alla detrazione fiscale corrispondente (ad esempio, al 40% della spesa dell'intervento, cioè a 40 euro), la differenza tra il bonus fiscale compensabile in F24 (codice tributo 6890) e questo costo di acquisto è una sopravvenienza attiva (nell'esempio, pari a 25 euro), che deve concorrere alla formazione del reddito imponibile, ai sensi dell'articolo 88 del Tuir.

Il chiarimento è estendibile a tutti i casi possibili di cessioni dei crediti fiscali edilizi a imprese (sia da parte di incapienti o meno, sia per interventi su parti comuni o meno). Non è estendibile, invece, ai trasferimenti dei crediti tramite il cosiddetto «sconto in fattura», in quanto quest'ultimo avviene alla pari.

La tassazione della sopravvenienza attiva deve avvenire «nell'esercizio in cui il credito è acquisito», ma le Entrate non hanno definito con precisione questo momento. Considerando che il mancato invio alle Entrate della comunicazione della cessione, da parte del cedente o dell'amministratore di condominio (a regime, entro il 28 febbraio dell'anno successivo a quello di sostenimento della spesa), «rende inefficace la cessione del credito», si ritiene che la compravendita non si possa considerare effettuata al momento della sola sottoscrizione dell'eventuale accordo

di cessione tra le parti, la quale può avvenire anche l'anno successivo rispetto al sostenimento della spesa e fino al giorno stesso dell'invio alle Entrate del modello Ccire per i lavori su singole unità immobiliari, mentre deve avvenire entro l'anno di sostenimento della spesa per i lavori su parti comuni.

Per individuare un unico momento in cui considerare la cessione come avvenuta, resta da scegliere tra l'invio della comunicazione alle Entrate e l'accettazione del credito da parte del cessionario nel proprio cassetto fiscale (da effettuarsi dopo che lo stesso sia visibile, di solito dopo il 20 marzo dell'anno successivo a quello di sostenimento della spesa). Tra questi due eventi, si ritiene preferibile il secondo e si auspica una conferma da parte delle Entrate, le quali dovrebbe anche confermare la deduzione (totale o in base alle regole degli interessi passivi dell'articolo 96 del Tuir, ai sensi della risoluzione 117/14) della sopravvenienza passiva, in capo al cedente, generata da queste cessioni, non alla pari, di crediti fiscali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

