

Rassegna del 22/04/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

22/04/2020	Gazzettino Belluno	6	Già perse 150 aziende: «Ora bisogna partire»	...	1
22/04/2020	Gazzettino Treviso	5	Ance: «Via ai cantieri in sicurezza» Appello per riaprire anche i ristoranti	...	3
22/04/2020	Sole 24 Ore - Focus	12	Aziende e sindacati definiscono i protocolli di prevenzione	Pizzin Mauro	5
22/04/2020	Tribuna-Treviso	23	La giusta distanza nei cantieri Ance, risposte per la "fase 2"	...	7

SCENARIO

22/04/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3	No a riaperture anticipate moda e edilizia in rivolta - Nessuna apertura il 27 l'ira di Edilizia e Moda Nuovo dossier sulla crisi	Zambon Martina	8
22/04/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7	Mose, serve un miliardo per finire ma è lite sui colpevoli dei ritardi - Un miliardo per finire il Mose «Se non c'è opera incompleta»	Zorzi Alberto	10
22/04/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Lettera a Mattarella «No al Mose in Arsenale»	Lorenzini Elisa	12
22/04/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Darsena, ponte, park: i dubbi su Punta Campalto	Prandolin Giorgia	13
22/04/2020	Corriere di Verona	9	Alla Tav mancano altri 6,5 miliardi - La Tav per Verona avanza ma per finire l'opera servono altri 6,5 miliardi	Corazza Alessio	14
22/04/2020	Gazzettino Padova	10	Oggi la firma dell'accordo, Merigliano: «Fine delle chiacchiere, prima pietra» - Una storica firma oggi dà il via al nuovo ospedale	Cappellato Federica	16
22/04/2020	Gazzettino Venezia	12	«Mose, nessun condono alle imprese»	Brunetti Roberta	19
22/04/2020	Gazzettino Venezia	12	Cerniere, verifica di tensione con nuovi strumenti	...	21
22/04/2020	Gazzettino Venezia	13	Darsena da 300 posti barca Il piano per passo Campalto - Darsena a Passo Campalto Primi dubbi in commissione	Guidone Paolo	22
22/04/2020	Giornale	11	Il ddl Mazzetti per la ripresa: «Così appalti veloci e facili»	Borgia Pier_Francesco	24
22/04/2020	Mattino Padova	16	Nasce l'ospedale da campo ospiterà 300 posti letto	Cesaro Nicola	25
22/04/2020	Nuova Venezia	30	Mose, altri guai: 1.560 barre da verificare Centinaia di milioni per riparare le criticità	Vitucci Alberto	27
22/04/2020	Nuova Venezia	34	Passaggi pedonali e asfalti I cantieri pubblici ripartono	L.B.	29
22/04/2020	Nuova Venezia	39	Terza corsia: chiude il tratto tra Latisana e Portogruaro	...	31
22/04/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	17	«Cantieri pronti a ripartire subito per viabilità ed edilizia scolastica»	G.B.	32
22/04/2020	Tempo Roma	13	Intervista a Nicolò Rebecchini - «Per far ripartire l'edilizia servono soldi e non promesse» - «Serve subito liquidità per salvare le imprese» - «Date soldi, non promesse»	Verucci Damiana	33
22/04/2020	Tribuna-Treviso	30	La Scalata a Veneto Strade e l'asse castellano di Marcon	Cipolla Federico	35
22/04/2020	Tribuna-Treviso	26	Case gratis a medici e infermieri Appello di Emergency home help	LA. SI.	37

Già perse 150 aziende: «Ora bisogna partire»

► Rapporto dell'ente camerale: trimestre tra i peggiori degli ultimi 10 anni
L'edilizia intanto chiede di poter riaprire i cantieri senza ulteriori attese

L'emergenza coronavirus

**NEI PRIMI MESI
CHIUSI I BATTENTI
DI 82 IMPRESE
DEL SETTORE
COMMERCIO
AL DETTAGLIO**

LE DIFFICOLTÀ

BELLUNO Ieri l'atteso intervento del presidente del Consiglio Giuseppe Conte non ha permesso altri sospiri sollievo. La fine del lockdown rimane quindi distante due settimane: quella in corso, e la prossima. Ma che provincia ci sarà al termine della quarantena è difficile immaginarlo ora. Per tracciare i confini di quello che potrebbe succedere basta dare un'occhiata ai numeri diffusi dalla camera di commercio. Nel primo trimestre del 2020, in provincia di Belluno, hanno chiuso i battenti cento cinquant'impreses. Si tratta del peggiore dato degli ultimi dieci anni, fatta eccezione per il 2018, quando il saldo era di -204.

IL CONTESTO

Riguardando anche il mese di gennaio e l'intero febbraio è più che verosimile che i numeri derivino da una flessione indipendente dai timori legati alla pandemia e al coronavirus. Ma guai a scambiare per una consolazione. Si tratta di un elemento ancora più serio perché indica che prima dell'epidemia l'economia locale era già sotto pressione. L'analisi del dato mensile, del resto, con-

ferma che la parte più rilevante del saldo negativo è matura nel mese di gennaio (-119 imprese) e di febbraio (-41). A marzo invece il saldo iscrizioni e cessazioni d'impresa si porta, di poco, in positivo (+10). Le imprese attive a Belluno a fine marzo erano 13.760 (-144 rispetto ai dodici mesi precedenti). Il settore più penalizzato è quello del commercio al dettaglio che perde -82 imprese su base annua (-4,5%), facendo registrare la flessione tendenziale assoluta più bassa dell'ultimo decennio. Il manifatturiero (-22 sedi) deve il suo saldo negativo interamente al settore della metalmeccanica il cui stock si riduce di -25 imprese rispetto all'analoga consistenza di un anno fa. Risultano in diminuzione anche l'agricoltura (-20 imprese), le costruzioni (-17, ma con un saldo negativo in riduzione rispetto agli anni precedenti), i servizi alle persone (-17), mentre si mantiene sulla stazionarietà il settore alloggio e ristorazione (-1 unità). L'unico comparto ad evidenziare una variazione annuale positiva è quello dei servizi alle imprese (+27) che deve tuttavia scontare la perdita nel settore trasporti e magazzino (-8). Quanto alle imprese artigiane le flessioni si concentrano nel manifatturiero ed in particolare nel settore metalmeccanico (-22 imprese) e nel settore trasporti e magazzino (-10). Insomma se questo è il quadro dei primi due mesi dell'anno, prima che scattasse il lockdown, c'è poco da sperare nei bilanci dei

prossimi mesi.

L'APPELLO

«Prevalga la ragione - sostiene con forza Michele Basso, direttore di Confartigianato Belluno - basta con i codici Ateco, basiamoci sui livelli di rischio. L'edilizia con un solo addetto e un collaboratore familiare, per esempio, sono già in sicurezza. Noi diciamo che bisogna puntare su quelle. Fare una distinzione anche tra imprese edili. Non è la stessa cosa un'impresa con 150 dipendenti e una con uno o due lavoratori. Serve una differenziazione del rischio». «Viviamo alla giornata, ma le giornate ormai sono lunghe - spiega Antonio Olivotto, numero uno dell'Ance di Belluno - è chiaro che dobbiamo dare la priorità alla salute e alla sicurezza ma più si trascina lo stop più diventa difficile. Le aree di montagna hanno già finestre molto ridotte. Da noi tra novembre e marzo non si può lavorare. L'anno più corto è una condizione a cui siamo abituati ma la carenza di liquidità potrebbe minare qualcuno già in difficoltà. Noi ci auguriamo che non succeda perché già siamo in pochi. Il nostro è un lavoro che si svolge prevalentemente all'aperto. Per questa ragione è forse più sicuro di altri. Non spetta a me la decisione, ci sono sicuramente persone più competenti ma io dico che la situazione inizia a farsi davvero pesante».





TIMORI Molti attendono un via libera all'edilizia prima del 4 maggio ma al momento non c'è niente di certo. Nei primi tre mesi dell'anno Belluno ha perso 150 imprese



Ance: «Via ai cantieri in sicurezza» Appello per riaprire anche i ristoranti

IN CAMPO

TREVISO «Sarà un processo graduale e cambierà la gestione dei cantieri. E dovremo rispondere alle nuove esigenze per gli spazi pubblici e per quelli domestici indotti dalla prevenzione del rischio sanitario», Fiorenzo Corazza, presidente provinciale dell'Ance e vicepresidente di Assindustria Veneto-centro, guarda alla difficile, ma tanto attesa, fase della ripartenza. «I tempi per la "Fase 2" restano incerti per l'edilizia, e come Ance abbiamo lanciato più volte il segnale d'allarme dell'impatto sociale ed economico di una nuova crisi per le imprese di costruzioni. Ci auguriamo si possa presto riprendere a lavorare e quello che è certo è che l'attività delle nostre imprese sarà fortemente condizionata dalla capacità di applicare in maniera puntuale i protocolli di sicurezza relativi alla salute dei lavoratori che sono stati elaborati in questa fase di emergenza sanitaria».

GLI AIUTI

Per consentire alle imprese di essere pronte a lavorare con le nuove regole, il Centro Edilizia Treviso, ente bilaterale tra Ance e Organizzazioni sindacali di settore, con presidente Davide Feltrin e vicepresidente Gianluca Quatrone, ha messo a punto un apposito servizio gratuito per dare assistenza e consulenza per imprese e lavoratori sulle modalità da adottare per riprendere o continuare le attività nei cantieri. Altrettanto lo Spisal, con il suo responsabile Enrico Contessotto, ha dato disponibilità ad un confron-

to. Diverse le richieste, anche in questa fase di non apertura per i cantieri, mediamente 10 ogni giorno, sui temi che vanno dalle procedure di misurazione della temperatura ai lavoratori, ai dispositivi di protezione, al distanziamento, la sanificazione, le procedure di ingresso e controllo delle imprese di fornitura e di subappalto, e utile risulta essere la checklist predisposta e la modulistica. «La gradualità del processo di riapertura richiederà continui aggiornamenti di carattere operativo per le imprese che saranno costantemente seguiti dal Centro Edilizia di Treviso in base anche ai Protocolli nazionali e regionali. Certamente, ogni cantiere che viene aperto vedrà al lavoro meno persone contemporaneamente e questo richiederà, come da tempo fanno molte imprese, di applicare modelli organizzativi avanzati e attenti alla gestione dei tempi e dei costi, per guadagnare in efficienza e valore della prestazione. E potrebbero, più a medio termine, anche nascere nuove opportunità per rispondere alle mutate esigenze nell'uso degli spazi domestici e di quelle pubblici che questa fase emergenziale sta portando», conclude Corazza.

BAR E TRATTORIE

«Assieme ai cantieri, riapra anche la ristorazione di servizio per le maestranze, ovviamente nella massima sicurezza», lo ha chiesto Stefano Marcon, presidente della Provincia e vicepresidente dell'Upi (Unione Province Italiane) partecipando alla Cabina di Regia organizzata a Roma a cui han-

no partecipato il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, il ministro della Salute Speranza, il Ministro per gli affari regionali Boccia, i presidenti di Regione Bonaccini, Musumeci e Fontana, il presidente UPI De Pascale, il presidente Anci Decaro, il presidente della Provincia di Salerno Strianese e i Sindaci Raggi e Pella. Diversi i punti all'Ordine del Giorno che Marcon ha portato alla Cabina di Regia, tra cui quello della ristorazione: «Ho personalmente voluto sottolineare, nella programmazione delle riaperture delle attività, l'importanza della ristorazione, seppure con accessi regolamentati, in correlazione all'avvio dei cantieri, in quanto rappresenta anche un'importante attività di servizio per migliaia di lavoratori. Si può pensare anche a una prima fase che preveda soltanto l'orario del pranzo nei giorni feriali, proprio in virtù di questa funzione. ANCI e Regioni hanno richiesto che, per la riapertura, le decisioni siano univoche e omogenee sul territorio da parte della cabina di regia. Il Governo con il Presidente del Consiglio Conte e i Ministri Speranza e Boccia - chiude Marcon - ha condiviso quanto emerso dal tavolo e annunciato che la cabina di regia tornerà a riunirsi nei prossimi giorni per la definizione di un programma nazionale che possa consentire una ripresa di buona parte delle attività produttive in condizioni di massima sicurezza, che tenga sempre sotto controllo la curva epidemiologica e la capacità di reazione delle nostre strutture ospedaliere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





LA TRASFORMAZIONE Anche nei cantieri edili si dovrà tenere conto delle disposizioni sul contenimento dell'epidemia da Covid 19

Sicurezza/3**LE BUONE PRATICHE****Aziende e sindacati definiscono i protocolli di prevenzione**

Dalla ceramica alla moda, fissate le prime prassi per il ritorno alla produzione

Mauro Pizzin

Il rientro in azienda collegato alla fase 2, vitale per rilanciare l'economia di un Paese spossato, è ancora da ufficializzare, ma le imprese stanno già scaldando i motori in vista della ripartenza, senza nascondersi le difficoltà di garantire la sicurezza dei lavoratori. Vanno in questa direzione i primi protocolli firmati alla data del 17 aprile dalle parti sociali a livello settoriale o territoriale per contrastare la diffusione del coronavirus negli ambienti di lavoro, mentre maggiori sono stati finora gli accordi conclusi a livello aziendale fra cui numerosi quelli collegati all'automotive (si veda l'altro articolo in pagina).

Sono documenti che non registrano particolari fughe in avanti rispetto al protocollo condiviso su invito del governo il 14 marzo, pronti ad essere aggiornati con le eventuali nuove linee guida su cui sta lavorando la task force per preparare il dopo guidata da Vittorio Colao.

I temi trattati vanno dalla regolamentazione delle modalità d'ingresso in azienda all'accesso dei fornitori esterni, dalla pulizia e sanificazione degli ambienti ai dispositivi di protezione individuale, dalla gestione degli spazi comuni alle modalità di organizzazione aziendale, dalla gestione di una persona sintomatica in azienda alla sorveglianza sanitaria. Si tratta, in pratica, di tre delle quattro "D" - distan-

ziamento, dispositivi e diagnosi - su cui sta premendo ad esempio la Regione Lombardia per ripartire il 4 maggio, mentre sulla quarta, la digitalizzazione tramite app per il tracciamento del Covid-19 si sta consumando in questi giorni parte del dibattito politico.

Elementi di novità contiene il protocollo firmato dall'Associazione industriale bresciana con Cgil, Cisl e Uil, accompagnato da una sperimentazione sanitaria che vede coinvolto l'ateneo di Brescia e un certo numero di aziende aderenti, in cui è previsto, tra l'altro, il monitoraggio quotidiano del personale tramite app, ma anche più sessioni di tamponi e prelievi di sangue per classificare la popolazione aziendale fra soggetti sani, asintomatici e immuni (si veda il Sole 24 Ore del 16 aprile): temi delicati non solo il profilo della validazione ma anche dal punto di vista normativo (si veda l'articolo di pagina 11) e di cui si sta discutendo anche a livello politico.

Una delle criticità maggiori che questi protocolli affrontano riguarda la gestione dell'afflusso dei lavoratori in azienda, nonché dell'entrata e dell'uscita: momenti in cui si rischia lo stretto contatto ed è quasi impossibile mantenere la distanza di sicurezza di un metro. Al tema è strettamente connesso quello della mobilità casa-lavoro, che coinvolge anche le autorità pubbliche, con cui nel caso di protocollo bresciano ci si propone di cooperare grazie a un tavolo costituito con la Prefettura.

Il problema emerge anche nel protocollo nazionale stipulato da Confindustria Ceramica con la triplice sindacale, nel cui preambolo si legge che le caratteristiche dimensionali e spaziali degli ambienti di lavoro in ceramica, fortemente automatizzati e con fabbriche che si sviluppano in

lunghezza, consentono ai lavoratori di operare a distanza anche di 15-20 metri gli uni dagli altri. Da ciò l'indicazione agli associati di raccomandare ai dipendenti la stretta osservanza delle indicazioni di precauzione disposte dalle autorità competenti nella mobilità lungo il tragitto casa-lavoro. Sullo sfondo emerge la necessità di una più complessiva riorganizzazione dei trasporti locali per evitare autobus, treni, metropolitane, quotidianamente affollati di pendolari che vanno al lavoro: emergenza nell'emergenza fuori dal perimetro organizzativo delle imprese e su cui starebbe lavorando il gruppo di Colao.

Nell'attesa c'è anche chi invita direttamente i lavoratori a effettuare il tragitto casa-lavoro preferibilmente con mezzi propri, se possibili utilizzati individualmente. È quanto si legge in un passaggio del protocollo nazionale firmato per il settore moda (ma senza l'occhialeria), uno di quelli che potrebbe anticipare la ripartenza al 27 aprile (si veda il Sole 24 Ore del 17 aprile). Il protocollo prevede anche l'istituzione di un comitato paritetico che avrà, tra i vari compiti, anche quello di aggiornarne i contenuti. Una scelta, quest'ultima, simile a quella presa nel protocollo firmato nel settore marmifero, che ha previsto l'istituzione di un comitato tecnico-scientifico con compiti di indirizzo e controllo.

La tipizzazione delle ipotesi di esclusione della responsabilità del debitore in relazione all'applicazione di eventuali decadenze o penali connesse a ritardati pagamenti, è, invece, uno degli argomenti peculiari del protocollo firmato nel settore edile. L'obiettivo è evidenziare una serie di ipotesi in cui l'impossibilità di rispettare le misure anti Covid-19 può consentire la sospensione delle lavorazioni.

53 PRODUZIONE E SERVIZI A



A BRESCIA PROTOCOLLO SANITARIO PER CLASSIFICARE LA POPOLAZIONE AZIENDALE I MARMISTI PROMUOVONO UN COMITATO TECNICO-SCIENTIFICO

Protocollo settore edile

Firmato il 24 marzo da Ance, Aci-Pl, Anaepa Confartigianato, Cna Costruzioni, Fiae Casartigiani, Claii - Dipartimento edilizia, Confapi Aniem, Feneal Uil, Filca Cisl e Fillea Cgil. Secondo una stima del Cresme il settore nazionale delle costruzioni rischia di vedere andare in fumo nel 2020 34 miliardi di investimenti, con un calo del 22,6% rispetto all'anno scorso.

Protocollo aziende bresciane

Firmato il 14 aprile da Associazione Industriale Bresciana, Cgil Brescia, Cgil Val Camonica, Cisl Brescia, Uil Brescia, il protocollo è integrato anche da un Protocollo sanitario redatto da Asst Spedali Civili, con il

supporto dell'Università di Brescia. All'Associazione Industriale Bresciana sono iscritte oltre 1.300 aziende

Protocollo ceramica

Firmato il 10 aprile da Confindustria Ceramica, Filctem-Cgil e Uiltec-Uil, riguarda gli addetti all'industria delle piastrelle di ceramica, di ceramica sanitaria, dei materiali refrattari, di porcellane e ceramiche per uso domestico e ornamentale, di ceramica tecnica e di tubi in greis. Il giro d'affari annuo è di 5 miliardi

Protocollo moda

Firmato il 15 aprile da Confindustria Moda, le associazioni federate, Femca-Cisl, Filctem-Cgil e Uiltec-Uil. Il settore coinvolge 65mila imprese,

600mila addetti e produce un fatturato annuo di 95 miliardi.

Il protocollo prevede anche l'istituzione di un Comitato paritetico nazionale per vagliare l'efficacia delle misure applicate

Protocollo Lapideo industria

Firmato il 16 aprile da Confindustria Marmomacchine, Anepla, Fillea-Cgil, Filca-Cisl e Feneal-Uil. Il settore marmifero italiano conta su un valore della produzione di 2,6 miliardi, un export di 1,8 miliardi e un saldo commerciale attivo annuale di 1,5 miliardi. Le aziende impegnate sono circa 3mila e 26mila gli addetti. Promosso un comitato tecnico-scientifico nazionale con compiti di indirizzo e controllo

La giusta distanza nei cantieri Ance, risposte per la “fase 2”

TREVISO

Da più di un mese molti cantieri edili sono fermi, con grande preoccupazione in un settore che anche negli ultimi mesi aveva confermato segnali di ripresa. Ma le imprese e i loro collaboratori si stanno preparando per la ripartenza. «I tempi per la “fase 2” restano incerti per l’edilizia, e come Ance abbiamo lanciato più volte il segnale d’allarme dell’impatto sociale ed economico di una nuova crisi per le imprese di costruzioni. Ci auguriamo si possa presto riprendere a lavorare e quello che è certo è che l’attività delle nostre imprese sarà fortemente condizionata dalla capacità di applicare in maniera puntuale i protocolli di sicurezza relativi alla salute dei lavoratori che sono stati elaborati in questa fase di emergenza sanitaria», dice Fiorenzo Corazza, presidente Ance Treviso e vicepresidente di Assindustria Venetocentro.

Per consentire alle imprese di essere pronte a lavorare

con le nuove regole, il Centro edilizia Treviso, ente bilaterale tra Ance e organizzazioni sindacali di settore, ha messo a punto un apposito servizio gratuito, che opera anche con videoconferenze e in streaming, per dare assistenza e consulenza per imprese e lavoratori sulle modalità da adottare per riprendere e/o continuare le attività nei cantieri. Sono operativi sei tecnici – già esperti di sicurezza sui cantieri – che si sono confrontati per dare corretta interpretazione al protocollo condiviso tra le parti sociali del 24 marzo che detta linee guida. Attivi anche supporto e consulenza dello Spisal dell’Ulss 2. Diverse le richieste, anche in questa fase di non apertura per i cantieri, mediamente 10 ogni giorno, sui temi che vanno dalle procedure di misurazione della temperatura ai lavoratori, ai dispositivi di protezione, al distanziamento, la sanificazione, le procedure di ingresso e controllo delle imprese di fornitura e di subappalto. —



Un operaio edile al lavoro in un cantiere



CONFIRMATO LO STOP FINO AL 4 MAGGIO

No a riaperture anticipate moda e edilizia in rivolta

VENEZIA Dall'edilizia alla moda, le imprese chiedono di aprire prima del 4 maggio, «o rischiamo di finire in mani straniere» avverte Unioncamere. Ma ieri il premier Conte, in Senato, ha escluso riaperture differenziate per regione prima di quella data. Nuovo studio di Confindustria sugli effetti economici della crisi sulle aziende venete.

a pagina 3 **Zambon**

LE IMPRESE

Secondo Unioncamere il rischio è di finire «in mano straniera». L'indagine di Confindustria: «Ripartire immediatamente»

Nessuna apertura il 27 l'ira di Edilizia e Moda Nuovo dossier sulla crisi

VENEZIA «Una follia non riaprire la moda prima del 4 maggio», l'ultima a dirlo in ordine di tempo è l'assessore regionale al Lavoro Elena Donazzan. Lo fa nelle ore in cui il premier Giuseppe Conte, in Senato, spiega che il piano delle riaperture sarà nazionale ma... «Dal 4 maggio partiremo con un programma nazionale di riaperture che tenga però conto delle peculiarità territoriali. Farlo prima sarebbe irresponsabile». Insomma, Roma fa sfumare l'ipotesi di aperture regionali differenziate ma il Veneto si sgola per dire che ogni giorno conta, ogni giorno chiusi è un giorno di troppo. A mantenere una posizione prudentiale è il governatore Luca Zaia che dice: «Ho sempre detto che si apre dopo il parere delle comunità scientifiche».

Chi, invece, torna alla carica è Confindustria Veneto con la seconda indagine flash sull'impresa veneta azzoppata dal Covid-19 e affidata a Centro Studi Confindustria e Fondazione Nordest. E il bilancio è, prevedibilmente, fosco: prevale il clima di sfiducia, fatturati e ore lavorate sono in pesante calo. Nel frattempo, molte imprese venete pensano a ricalibrare produzioni, destinazione dell'export e a potenziare l'e-commerce. E

fra le richieste, ma qui arriva la rassicurazione della task force Sace-Abi, ci sono liquidità, credito e sburocratizzazione. La rilevazione confindustriale ha coinvolto 546 aziende dal 6 al 14 aprile. Il 34,4% delle aziende è chiusa, il 32,64% è parzialmente chiusa mentre il 33,02% risulta attiva; il 16,5% dei dipendenti lavora in smart working; per il 65,5% delle aziende il mese di marzo ha avuto effetti negativi: giudicati «severi» dal 37% del campione (gli obiettivi per l'anno in corso non sono più raggiungibili) e «significativi» per il 28,5% (servirà una riorganizzazione del piano aziendale); per metà delle imprese sia il fatturato che le ore lavorate del mese di marzo (rispetto allo stesso periodo del 2019) sono calate di un 30%, per un quarto delle imprese la variazione negativa di questi fattori sarà superiore al 50%. Quasi tutte, infine, oltre l'80% segnalano un rallentamento della domanda di beni e servizi. L'emergenza di questi mesi sta facendo ripensare agli imprenditori il modello di business, dal magazzino da ricalibrare in proprio al puntare sull'e-commerce. «Emerge un netto clima di sfiducia e di pessimismo (con oltre il 50% delle imprese che vedono cali consistenti di fatturato), -

commenta Enrico Carraro, presidente di Confindustria Veneto - corroborato da messaggi spesso contrastanti che arrivano da più parti. In questo modo si aumenta l'incertezza, mentre vediamo che gli altri Paesi europei già stanno ripartendo. Siamo pronti a ripartire perché il rischio di non riuscire a superare lo choc economico è reale. Filie-re come quelle della Moda, del Legno-Arredo, della Meccanica, non rientranti nei codici Ateco essenziali, non possono rimanere ferme ulteriormente». Cna rileva la delusione dei settori moda e costruzioni per la mancata ripresa ventilata per il 27 aprile per oltre 27 mila associati. Anche Unioncamere ribatte il tasto della «proposta della Regione Veneto» che avrebbe consentito la riapertura, nei tre settori illusi e poi delusi, di altre 77 mila aziende. E il presidente Mario Pozza ammoni-



sce: «Al Governo chiediamo chiarezza e velocità nelle scelte e non task force che allungano il processo ed alla fine non elaborano alcuna decisione o strategia se non quella rimandare la ripresa della produzione. Il fattore tempo è determinante perché ogni giorno che passa perdiamo fatturato, competitività e posti di lavoro. Ci sono settori che vanno riaperti con assoluta priorità come il mobile, la moda, lo sport e soprattutto l'edilizia. La riapertura è necessaria perché le nostre aziende altrimenti rischieranno di finire in mani straniere e perderemo così marchi che fanno parte della storia imprenditoriale del Veneto e del Paese». Alzano la voce anche gli artigiani come i parrucchieri o i titolari di bar, ristoranti e negozi di estetica che si definiscono abbandonati dallo Stato.

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Carraro**

Clima di sfiducia, messaggi contrastanti e intanto gli altri Paesi europei già ripartono

**Pozza**

Il tempo è cruciale: ogni giorno perdiamo fatturato e posti di lavoro

Il punto

● Enrico Carraro (*in foto*) ha commissionato un'indagine sulle imprese venete, il bilancio è molto pesante per oltre il 50% delle aziende in regione

● Necessaria subito la liquidità

L'opera senza fine Il costo sale a 5 miliardi e 805 milioni, 312 milioni in più del previsto

Mose, serve un miliardo per finire ma è lite sui colpevoli dei ritardi

VENEZIA Per il Mose si sono già spesi 5 miliardi e 93 milioni di euro ma ora si scopre che 5,493 miliardi stimati non basteranno. Il Mose costerà in tutto 6,195 miliardi. a pagina 7 **Zorzi**

Un miliardo per finire il Mose «Se non c'è opera incompleta»

Documento di 27 pagine firmato dai commissari. Tre gli scenari, quello peggiore non dovrebbe però mettere a rischio le alzate in emergenza. Le imprese: soldi subito



I commissari Se non dovessero arrivare tutti i fondi, niente compensazioni ambientali chieste dalla Ue

32

Nella legge speciale per Venezia ci sono 32 milioni per l'impermeabilizzazione di piazza San Marco

di **Alberto Zorzi**

VENEZIA Cinque miliardi e 93 milioni di euro sono già stati spesi, per lo più per ancorare al fondale della laguna gli enormi cassoni di calcestruzzo e le gigantesche paratoie d'acciaio che dovranno difendere Venezia dall'acqua alta. Altri 400 milioni sono stanziati nell'ambito di quel «prezzo chiuso», che da sempre stabilisce il costo del Mose: prezzo variabile, verrebbe però da dire, visto che dalla posa della prima pietra nel 2003 è passato da 4,272 miliardi agli attuali 5,493. Ma ora si scopre che nemmeno quelli basteranno più. Il Mose costerà in tutto 6 miliardi e 195 milioni, ovvero altri 702, e per finirlo servirà ancora oltre un miliardo: un miliardo e 102 milioni, per l'esattezza. E tolti i 390 milioni destinati a quella fase di avviamento dell'opera, mai quantificati in precedenza, il costo finale sarà di 312 milioni più del previsto: 5 miliardi e 805 milioni di euro.

A mettere un punto (quasi)

definitivo nella girandola delle cifre del Mose è un documento che si intitola «Scenari di produzione esercizio 2020 e a finire», firmato dai commissari del Consorzio Venezia Nuova, il pool di imprese che lo sta realizzando. Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, nominati dal prefetto di Roma su input dell'Anac dopo gli arresti per tangenti del 2014, l'hanno redatto per il super-commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz, che il governo ha scelto poche settimane dopo la disastrosa «acqua granda» del 12 novembre per accelerare la realizzazione dell'opera e riuscire a sollevarla in caso di emergenza nel prossimo autunno.

Ventisette pagine piene di numeri e una dozzina di allegati, che disegnano un futuro complesso, a tratti nebuloso. Perché una parte di quel miliardo non è ancora certa. Ci sono i 5 miliardi e 493 milioni. Ci sono 32 milioni della legge speciale, che finanzieranno un altro intervento fondamentale per la salvaguardia di Venezia:

l'impermeabilizzazione di piazza San Marco. Ci sono infine i primi 100 milioni per l'avviamento. Ma all'appello mancano gli altri 570 milioni: 413 dovrebbero arrivare da un «colpaccio» di Fiengo e dei tecnici del Cvn, che hanno trovato nelle pieghe del bilancio dello Stato una montagna di soldi accumulati per pagare gli interessi sui mutui necessari per far proseguire i cantieri e mai pagati perché nel frattempo si erano ridotti. Vengono poi chiesti altri 157 milioni per completare l'avviamento.

I commissari sono i primi a scrivere che quei soldi non sono certi, tanto da dipingere tre scenari, dal «best», il migliore, al «worst», il peggiore, nel ca-



so in cui non dovessero arrivare. «Questo scenario consente di completare tutti gli interventi strettamente indispensabili per la messa in funzione delle barriere - scrivono - ma non consente 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 e i connessi interventi ambientali e si salvaguardia della laguna». Sarebbe come consegnare un'auto che, sì, si accende, ma non è verniciata o ha una porta strisciata; e significherebbe rinviare *sine die* quelle compensazioni ambientali chieste dall'Unione Europea ancora a metà degli anni Duemila.

Intanto i cantieri vanno avanti a fatica e ci si è messo pure il coronavirus. Un test di sollevamento di metà marzo è saltato, ma un altro tre settimane fa è andato bene. Gli operai stanno collegando gli impianti, per dare più «energia» alle paratoie. L'obiettivo resta quello di rendere il Mose sollevabile in caso di alte maree tragiche, che di solito arrivano a fine ottobre. Non aiuta però lo scontro in corso tra i commissari e il provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone: solo per stare agli ultimi giorni, si sono affrontati sul tema delle consulenze (i primi a dire che le avevano tagliate, la seconda a dire «troppo poco»); sui tempi dei cantieri, con Zincone a stoppare le richieste di qualche mese in più sugli impianti e a sollecitare di avviare già le opere complementari, soprattutto quelle sulla laguna; infine sull'ipotesi di una revisione della convenzione, che dovrebbe riportare il pallino dei lavori al Provveditorato. Intanto quelle piccole e medie imprese rimaste trepidano. «Serve cambiare passo e produrre di più, ma il governo deve mettere sul tavolo quel miliardo - dice Devis Rizzo (Kostruttiva) -. I soldi devono arrivare a Venezia, subito».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Per il Mose si sono già spesi 5 miliardi e 93 milioni di euro

● Altri 400 milioni sono stanziati ma ora si scopre che 5,493 miliardi stimati non basteranno più

● Il Mose costerà in tutto 6 miliardi e 195 milioni, ovvero altri 702, e per finirlo servirà ancora oltre un miliardo

● Tolti i costi di avviamento, il prezzo finale sarà di altri 312 milioni più del previsto: cinque miliardi e 805 milioni di euro



Il costo dell'opera

Cifre in milioni di euro

	Fondi			Soldi	
	Totali	Stanziati	Da stanziare	Spesi	Da spendere
● Mose prezzo chiuso	5.493	5.493	0	5.093	400
● Recupero interessi	413	0	413	0	413
● Avviamento	257	100	157	0	257
● Legge speciale	32	32	0	0	32
● TOTALE	6.195	5.625	570	5.093	1.102

Forum

cittadino

Lettera a Mattarella «No al Mose in Arsenale»

Ripristinare con urgenza la figura del Magistrato alle Acque perché «ponga fine all'attuale anarchia, che sta stravolgendo anzitutto Venezia e il suo storico Arsenale, con decisioni sbagliate, tempi sempre incerti, spese crescenti». La richiesta è del Forum Futuro Arsenale che ha inviato una lettera al presidente della Repubblica Sergio Mattarella chiedendo un intervento urgente per sbloccare la situazione. Scrive il Forum: «Non è più tempo di indugiare, Signor Presidente: ci rivolgiamo a lei perché con la Sua Autorità intervenga d'urgenza a far sì che nei modi giusti e in tempi brevi venga ripristinato il Magistrato alle Acque di Venezia, dotandolo di mezzi e uomini idonei a svolgere il delicato compito di salvaguardare la Laguna di Venezia nella sua interezza». Cancellato dal governo Renzi dopo lo scandalo MoSE e riassorbito nel Provveditorato Interregionale alle Opere

Pubbliche del Triveneto, secondo il Forum è urgente che sia ripristinato. E deve essere, scrive il Forum, «un'autorità tecnica indipendente, di alta qualificazione e assolutamente non incardinato nella Città Metropolitana». In un momento in cui la città pensa al suo futuro post emergenza si torna a parlare di Arsenale e della sua destinazione che, per l'associazione, non deve essere relegata a officina di manutenzione del MoSE ma ad area monumentale capace di ospitare attività culturali e artigianali legate alla cantieristica tradizionale. Dito puntato poi sulle proposte di revisione della legge speciale rimaste incagliate nelle aule del Parlamento: la richiesta del Forum è che per la nuova legge speciale si coinvolgano le migliori competenze tecniche e politiche e si attivi un percorso partecipativo e virtuoso.

Elisa Lorenzini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Darsena, ponte, park: i dubbi su Punta Campalto

Presentato il progetto. Opposizione critica sul possibile inquinamento e sul beneficio pubblico

Restyling

Trecento barche e servizi con affaccio sulla laguna

VENEZIA Una darsena con 300 posti barca e una passerella ad unire le due rive, con tanto di ristorante di 124 metri quadrati, bar e bagni pubblici, parcheggi pubblici e privati. Ieri pomeriggio il direttore del Settore Urbanistica, Maurizio Dorigo, ha illustrato in commissione i dettagli del progetto di riqualificazione della gronda lagunare. L'area pianificata come «Barene – velme – canneti - specchi d'acqua interclusi» diventa «verde pubblico attrezzato» con spazi pavimentati fino all'affaccio laguna, servizi alla nautica, pontili galleggianti e pontile per un servizio di trasporto delle biciclette verso le isole veneziane, Lido e Punta Sabbioni, attività commerciali connesse alla nautica, servizi igienici pubblici. La proposta è della società Marina Punta Passo srl dei fratelli Marchi (che già operano lì da decenni) per l'area di Punta Passo Campalto attraverso un accordo pubblico-privato.

L'ultima parola spetterà alla Valutazione Ambientale Strategica regionale (Vas), considerato che nonostante l'attuale situazione si tratta di un'area di pregio, fronte laguna. La Soprintendenza ha già valutato in via preliminare il progetto. Molto è a carico del-

la società privata tra opere di urbanizzazione, bonifiche e un contributo di 50 mila euro per beneficio pubblico. I privati realizzeranno il ponte ciclopedonale del porto-canale di Campalto per collegare la sponda est (dove si trovano i 300 posti barca in concessione dal Provveditorato alle Opere Pubbliche e i parcheggi al servizio degli ormeggi) con la sponda ovest, con collegamento all'itinerario ciclopedonale del parco di San Giuliano e alla rete ciclabile verso Campalto e Favaro. I consiglieri di opposizione sono però dubbiosi su diversi aspetti, come i parcheggi nella darsena, che sono 109 a fronte dei 300 posti barca. Davide Scano del M5s riflette sull'entità del beneficio pubblico a fronte di quello privato. La consigliera della Lista Casson, Francesca Faccini ha evidenziato la «necessità di tenere aperta l'area al pubblico anche con la chiusura delle attività commerciali», su entrambe le sponde. Renzo Scarpa (Gruppo Misto), ha fatto presente che il canale da cui entrano le barche ha poca profondità, ponendo la questione dell'inquinamento: «E' stata svolta un'analisi del luogo della darsena?». Il consigliere Pd della Municipalità di Favaro, Alessandro Baglioni ha obiettato sullo scavo dei fondali, che saranno eseguiti dal Provveditorato alle Opere Pubbliche: «Se poi non vengono portati a termine rimaniamo con l'opera a metà?»

Giorgia Pradolin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Come sarà il piano presentato da Marina Punta Passo



Alla Tav mancano altri 6,5 miliardi

L'ultimo stanziamento da 514 milioni per la Brescia-Verona e i tanti nodi aperti

VERONA Lo stanziamento di oltre mezzo miliardo di euro per il secondo lotto dell'Alta Velocità ferroviaria tra Brescia e Verona testimonia come l'opera sia ormai incardinata nei giusti binari, anche se i tempi per il completamento dell'opera restano biblici e servono ancora molti soldi. In totale, per la tratta tra Brescia e Padova, servono infatti 8,6 miliardi: siamo fermi ai 2,1 miliardi per i due lotti costruttivi fino a Verona Ovest.

a pagina 9 **Corazza**

La Tav per Verona avanza ma per finire l'opera servono altri 6,5 miliardi

Tutte le partite ancora aperte dopo l'ultimo stanziamento

La tratta

● La Brescia-Padova comprende 143 km di nuovi binari per una spesa prevista di 8,6 miliardi

● Al momento è finanziata la tratta Brescia Est-Verona Ovest, del valore di 2,1 miliardi e divisa in due lotti. I cantieri sono partiti

Alta Velocità

di **Alessio Corazza**

tempi per il completamento dell'opera restano biblici e servono ancora molti soldi.

Non era comunque scontato che si arrivasse fino a questo punto. Quando venne firmato il contratto tra Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) e Consorzio Cepav Due per il primo lotto costruttivo da oltre 1,6 miliardi di euro, nel giugno 2018, il governo Lega-5 Stelle si era appena insediato e l'allora ministro Danilo Toninelli avrebbe passato buona parte del suo mandato cercando di fermare l'opera. E tuttavia l'analisi costi/benefici da lui commissionata, benché negativa per una cifra dai 588 a 2384 milioni, stabilì che non portarla a termine sarebbe risultato molto più costoso che realizzarla.

L'intera opera comprende il collegamento da Brescia a Padova, circa 143 chilometri di nuovi binari per una spesa prevista di 8,6 miliardi, ovvero circa 60 milioni di euro al chilometro. Mancano, insomma, circa 6,5 miliardi per completare quello che l'unico tratto ancora mancante sulla direttrice Torino e Venezia. All'interno della Brescia-Padova, l'unica tratta al momen-

VERONA Lo stanziamento di oltre mezzo miliardo di euro per il secondo lotto dell'Alta Velocità ferroviaria tra Brescia e Verona testimonia come l'opera sia ormai incardinata nei giusti binari, anche se i



to in costruzione, sebbene i cantieri si trovino in una fase assolutamente preliminare, è la cosiddetta Brescia Est-Verona Ovest, cui sono appunto riferiti i due lotti costruttivi finanziati. L'intervento più impegnativo è la galleria di Lonato: il relativo bando, andato due volte deserto, è stato infine aggiudicato al terzo tentativo.

Nelle settimane scorse sono stati fatti passi avanti anche per il nodo di Verona Ovest, di cui il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) ha approvato il progetto preliminare da 375 milioni di euro, che prevede l'ingresso alla Stazione Porta Nuova. Un'altra partita, ancora tutta da giocare, riguarda il collegamento Verona Ovest-Verona Est (costo stimato: 380 milioni), da definire entro fine anno: è a questo progetto che il sindaco Federico Sboarina ha legato le sorti del «Central Park», il grande parco urbano che immagina una volta dismesso l'attuale scalo merci di Porta Nuova. Ma, come evidenziato da Confindustria, il vero problema al momento non sta a Verona ma a Brescia. Abbandonata l'idea iniziale di aggirare il centro abitato passando per lo scalo di Montichiari, si pone ora il problema dell'uscita dalla stazione della città per congiungere i binari a quelli attualmente in costruzione: il nuovo progetto, che dovrà prevedere inevitabilmente l'abbattimento di diversi edifici tra cui palazzi abitati, non c'è ancora e chissà quando sarà approntato.

Ovviamente, per completare la tratta, resta poi tutto il collegamento tra Verona e Padova, passando per Vicenza, del costo totale di 4,8 miliardi, anche se qui i principali nodi progettuali sono stati risolti. A regime, la tratta tra Brescia e Padova comporterà un risparmio di tempo di viaggio di 11 minuti rispetto ai treni attuali, più qualcosa in più per l'accorciamento dei tempi d'attesa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Più rapidi

A regime, la tratta Brescia-Padova prevede un risparmio di 11 minuti rispetto ai tempi attuali

Il nuovo ospedale

Oggi la firma dell'accordo, Merigliano:
«Fine delle chiacchiere, prima pietra»

«È la chiusura di tutte le chiacchiere confluita in un documento formale condiviso da tutti gli attori». Stefano Merigliano, presidente della Scuola di Medicina e Chirurgia dell'Università di Padova, saluta così la "pesante" firma che verrà posta oggi nella sala riunioni della Protezione civile regionale a Marghera.



Capellato a pagina X SANITÀ Firma per il nuovo polo

Coronavirus, la città Una storica firma oggi dà il via al nuovo ospedale

►L'accordo di programma per realizzare il Policlinico padovano atteso da 20 anni ►Zaia, Flor, Rizzuto Giordani e Flor uniti per la posa virtuale della "prima pietra"

**STEFANO MERIGLIANO,
SCUOLA DI MEDICINA:
«QUESTA È LA FINE
DELLE CHIACCHIERE,
IL PROGETTO DI MASSIMA
ORA SI PUÒ BANDIRE»
SANITÀ FUTURA**

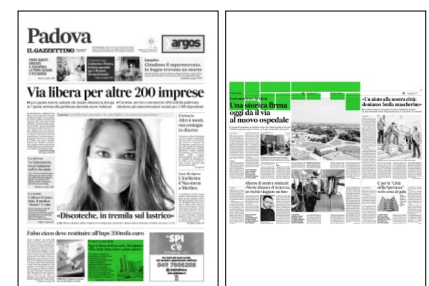
PADOVA «Siamo a un punto di non ritorno, la posa della prima vera pietra». Stefano Merigliano, presidente della Scuola di Medicina e Chirurgia dell'Università di Padova, saluta così la "pesante" firma che verrà posta oggi, poco dopo mezzogiorno, nella sala riunioni della Protezione civile regionale a Marghera: nel corso del consueto briefing sulla situazione dell'epidemia da coronavirus, il governa-

tore veneto Luca Zaia, il sindaco di Padova Sergio Giordani, il presidente della Provincia Fabio Bui, il magnifico rettore dell'Università Rosario Rizzuto e il direttore generale dell'Azienda ospedaliera Luciano Flor sottoscriveranno, per poi presentarlo ufficialmente, l'accordo di programma per la realizzazione del Policlinico.

DOCUMENTO

«Questa firma - argomenta Merigliano - è la condizione assolutamente necessaria per l'apertura di tutte le procedure, compreso il capitolo finanziamenti. È la chiusura di tutte le chiacchiere confluita in un documento formale condiviso da tutti gli attori. Con quello che abbiamo in mano si può bandire il progetto di massi-

ma». Cessione delle aree, varianti edilizie, numero dei posti letto, bilanciamento dei due poli, proporzione tra nuovo e vecchio: le "carte" contengono tutto, il dove, il come, il quando, e naturalmente il chi. «Giornata storica: chi vive a Padova sa che sono vent'anni che si ripete "si fa" e ormai era una barzelletta. Da adesso - evidenzia il presidente della Scuola medica - non si può più tornare indietro».



Alla macchina, dunque, non rimane che procedere, possibilmente in fretta. «Tutto è bene quel che finisce bene - esordisce Fabio Bui, presidente della Provincia - È un grande giorno per Padova e il suo territorio, che avranno un ospedale di dimensione nazionale. Dopo tanti anni di discussioni siamo finalmente arrivati a un punto fermo. Adesso bisognerà trovare in fretta i finanziamenti, fare presto e soprattutto bene: costruire un ospedale che guardi al futuro, almeno per i prossimi trenta, quarant'anni anche in funzione dell'andamento della Medicina».

Soddisfatto il sindaco Giordani che, alla notizia dell'avvenuta calendarizzazione della firma, l'aveva salutata come un «magnifico risultato per la città, un ponte verso il futuro che dà speranza in questa fase difficile e punta tutto su quello che in queste settimane abbiamo capito ancor di più essere pilastri fondamentale sul quale si basa la nostra comunità: la

salute, la sanità pubblica, la ricerca».

Rizzuto aveva appena contestualizzato l'accelerata del progetto: «In questo momento difficilissimo siamo tutti l'uno a fianco all'altro per difenderci da questa emergenza sanitaria. Se oggi siamo in grado di fornire le cure migliori, è perché abbiamo un sistema sanitario di altissimo valore. Questo è anche il progetto di domani, per una nuova e moderna casa della sanità, di cui virtualmente mettiamo la prima pietra».

SCHEDE

Stando alle schede ospedaliere il "Policlinico su due poli" conterà 1.652 posti letto e 88 reparti con altrettanti primari. Posti letto così suddivisi: 918 a Padova Est (56 primariati), polo classificato come "hub nazionale e regionale", e 734 in via Giustiniani (32). L'assistenza prevede attività trapiantologica, alta chirurgia, interventi a forte complessità, tutto quello che richiede una professio-

nalità ultra-specialistica troverà posto nel nuovo Policlinico a Est, "sede" ufficiale anche del campus voluto dalla compagine universitaria. E anche la compagine ospedaliera non può che riconoscersi nella parola "finalmente". «Come questa emergenza ha dimostrato, il personale ospedaliero è fondamentale nella gestione sanitaria della città. Spero che i progetti tengano presente il nostro contributo - rileva Giampiero Avruscio, presidente dell'Associazione nazionale primari ospedalieri del Civile - non solo di tipo assistenziale ma anche progettuale. E che il tutto sia governato da persone capaci, come è stato dimostrato oggi in una realtà logistica non certo facile, con attività sanitarie svolte nel primo ospedale pubblico della storia, che è il Giustiniano. Va bene la nuova struttura, ma se non c'è maggiore attenzione verso il personale, sarà priva della risorsa più importante».

Federica Cappellato





CENTIMETRI Una foto scattata in questi giorni all'interno di un autobus: è evidente come la distanza minima di sicurezza non venga rispettata durante il tragitto del mezzo pubblico

IL PASSO Il governatore Zaia, il direttore generale dell'Azienda ospedaliera Flor, il rettore Rizzuto, il sindaco Giordani (nella foto) e il presidente della Provincia Bui oggi firmeranno per il futuro Policlinico di Padova. A destra, l'area di San Lazzaro su cui sorgerà

«Mose, nessun condono alle imprese»

► Il Provveditore alle opere pubbliche, Cinzia Zincone, replica alle accuse dei senatori 5 Stelle Coltorti e Vanin

► «Per riuscire a finire proponiamo di non applicare le penali se il Consorzio Venezia Nuova rinuncia alle riserve sui lavori»

«IL RALLENTAMENTO DELLE OPERE È COLPA DEI COMMISSARI CVN: CRONOPROGRAMMA SOLO PER LE BARRIERE»

LA GRANDE OPERA

VENEZIA Non ci sta a passare come colei che vuole “condonare” il passato del Mose e la sua mala gestione. Il provveditore Cinzia Zincone non accetta l'accusa che le hanno mosso i 5 Stelle. E in questo fine settimana lo ha messo per iscritto in due mail chiare e dirette. Nella prima, indirizzata ai senatori Mauro Coltorti e alla senatrice Orietta Vanin – e per conoscenza anche al commissario straordinario, Elisabetta Spitz - spiega il senso della sua proposta di Atto aggiuntivo, tanto criticata dai pentastellati. Nella seconda chiede a Coltorti una smentita formale. «Questa accusa di condono non esiste e io le devo chiedere di volerla smentire, perché ingiusta. So che il Movimento 5 Stelle è sempre stato attento alle ragioni di onestà e correttezza, quindi ritengo sia un atto che le farebbe onore».

L'ATTO AGGIUNTIVO

Tutto nasce da questa bozza di VII e ultimo Atto aggiuntivo alla convenzione del '91 con il Consorzio Venezia Nuova, con cui il Provveditorato propone di limitare l'attività del concessionario alle sole opere alle bocche di porto, di transare su penali e riserve, di riportare il resto dei lavori del sistema Mose sotto la gestione diretta del Provveditorato, che assorbirebbe anche i dipendenti di Cvn, Comar e Thetis. Nell'idea di Zincone un'occasione anche per gli amministratori straordinari, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, di chiudere la loro stagione. I due però sono contrari e hanno chiesto il parere di chi li ha nominati: Prefettura di Roma e Anac. In questo quadro è arrivata la bordata dei 5 Stelle, secondo i quali «questo maxi condono» salverebbe le ditte dal pagare risarcimenti per danni e ritardi e «procrastinerebbe la conclusione dei lavori».

Accuse a cui Zincone ora ri-



batte, punto su punto: «Non c'è alcun condono, anzi, si dice espressamente che tutto ciò che dovesse derivare da contenziosi vinti, sarà dello Stato. Noi rinunciamo all'applicazione delle penali per i ritardi nella realizzazione dell'opera, il Cvn rinuncia a tutte le riserve».

LA REPLICA

Zincone ricorda l'attuale situazione del Cvn, con le grandi aziende più o meno in liquidazione. «Sono rimaste le piccole imprese che, con grande impegno, stanno facendo fronte a tante difficoltà. Penali e danni che lo Stato dovesse chiedere al Cvn (quindi, facendo salve tutte le azioni contro la precedente gestione), ricadrebbero su questa compagine. In altri termini: lo

Stato fa causa, la vince, incornicia la sentenza e va in giro a vantarsi di quanto sia stato bravo: però i soldi non li vedrà mai, perché non c'è nessuno che potrà pagarli. In compenso avrà ucciso le piccole consorziate di oggi».

Una difesa che nella seconda mail è ancora più dettagliata. «Dopo aver combattuto per far pagare a chi di dovere i danni, non è giusto che io debba essere tacciata di fare dell'ignominia etica», s'indigna Zincone spiegando che il Provveditorato abbia e stia «ripagando i danni pur di andare avanti, ma solo come anticipazioni di spesa rispetto alla responsabilità che verrà accertata» e per questo abbia chiesto agli amministratori di procedere con le diffide alle imprese. «Mai

ci è venuto in mente di agire diversamente e di fare condoni. Semmai è da chiedersi se gli amministratori attuali, dopo la diffida, abbiano poi proseguito nelle azioni risarcitorie».

Il Provveditore ribalta sugli amministratori anche il rallentamento dei lavori: spiega di aver ricevuto un nuovo cronoprogramma solo per le opere relative alle barriere rinviando tutto il testo. Scelta «irragionevole», per Zincone, che riferisce di aver già scritto per sollecitare l'avvio di tutti gli interventi proprio «per evitare ciò che lei stesso lamenta - precisa a Coltorti -, cioè di avere una grande laguna incompiuta».

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MOSE Un momento della prova di movimentazione delle paratoie a fine gennaio. Nel fondo, il provveditore Cinzia Zincone

Cerniere, verifica di tensione con nuovi strumenti

**IL PROVVEDITORATO
 CHIEDE UN PIANO
 DI MANUTENZIONE
 CON PROCEDURE
 E COSTI IN VISTA
 DELLA GARA DI GESTIONE**

I NODI DA SCIogliere

VENEZIA Uno dei punti fondamentali da risolvere assolutamente prima dell'ultimazione del Mose è la questione delle cerniere su cui sono incardinate le paratoie mobili e la loro manutenzione. Una manutenzione che, per varie ragioni, si sta rivelando più onerosa del previsto. Per questo motivo, il Provveditorato alle Opere pubbliche sta controllando l'intera partita delle cerniere femmina, quelle agganciate ai cassoni. Già una settimana fa, durante un Comitato tecnico-amministrativo era stato fatto il punto sulle 1560 barre di fissaggio la cui tensione deve essere rimisurata. A settembre gli esperti avevano chiesto delucidazioni su questi elementi e successivamente l'argomento era stato rinviato con la richiesta di ulteriori informazioni. Ieri pomeriggio, in vista del nuovo comitato del 29 aprile, c'è stata una lunga discussione tra il progettista Alberto Scotti e i suoi collaboratori, il commissario Francesco Ossola, il Provveditore Cinzia Zincone con gli ingegneri Volpe, Sorrentino, Vitaliani e altri ancora.

La decisione è che devono essere realizzati nuovi strumenti di misurazione della tensione ed è stato chiesto da parte del Provveditorato di fare un report per ogni elemento femmina con i dati relativi alla prima tesatura, i valori iniziali, se sono state rifatte le misurazioni, la data delle verifiche e i valori registrati oltre a eventuali osservazioni di valori anomali.

Un'altra richiesta è stata di fare delle prove appena saranno pronti gli strumenti per la tesatura nelle paratoie dove i sedimenti si sono accumulati. Prove con le paratoie a riposo e poi sollevate, possibilmente con condizioni di onda formata per valutare le sollecitazioni e poi quando esse vanno a richiudersi per verificare la portata delle azioni indotte quando la paratoia non si chiude perfettamente nel suo alloggiamento.

Ultima richiesta, un aggiornamento del piano di manutenzione di questi elementi e una sua integrazione nel piano generale. Occorre infatti aver presente modalità di sostituzione delle barre e relativi costi, soprattutto con l'utilizzo di campane a tenuta stagna, visto che l'allagamento delle camere stagne, dati i problemi di corrosione, non pare adeguato. Lo scopo è quello di arrivare a definire per ogni manutenzione una procedura definita e costi certi, per poter arrivare a opera ultimata con tutte le carte in regola per fare un bando pubblico di gestione e manutenzione. (m.f.)



FONDAMENTALE E DELICATA Un particolare di una cerniera



Mestre

**Darsena da 300 posti barca
Il piano per passo Campalto**

Arrivato in commissione il progetto della nuova darsena da 300 posti barca a Passo Campalto. Previsto anche il "bike and boat"

Guidone a pagina XIII

Darsena a Passo Campalto Primi dubbi in commissione

►Avviata in commissione la discussione sull'accordo pubblico-privato per l'area ►Alcuni consiglieri scettici sullo sviluppo previsto. Il Pd: «Garanzie sull'accessibilità»

L'INTESA

Il progetto è stato proposto dai fratelli Marchi, titolari dell'omonimo cantiere nautico

SI PUNTANO A CREARE

300 POSTI BARCA CON BAR E RISTORANTE, ED UNA PASSERELLA CICLOPEDONALE PER IL "BIKE AND BOAT"

IL PROGETTO

MESTRE Una darsena da 300 posti barca destinati alla nautica locale di basso pescaggio, uno scalo acqueo pubblico dotato di servizi igienici gratuiti, un bar e un ristorante, un parcheggio da 110 posti auto, un pontile attrezzato per incentivare il turismo lento nell'intera area di gronda. Emergono i dettagli del progetto di riqualificazione dell'area di Punta Passo Campalto, in parte privata e in parte di proprietà del Demanio, un piano di intervento illustrato ieri pomeriggio durante i lavori della quinta Commissione consiliare convocata per illustrare i contenuti della variante al Piano degli interventi già approvato dalla Giunta, che prevede l'adozione dell'accordo di programma tra amministrazione comunale e i fratelli Marchi, proprietari dell'omonimo cantiere nautico di Passo Campalto, che disegna il riordino degli approdi per la nautica lagunare ed il potenziamento del collegamento acqueo tra la città antica e la laguna nord.

CAMBIO DI DESTINAZIONE

Nel progetto in via di definizione, che include anche la cancellazione di ogni contenzioso pregresso, il soggetto privato propone al Comune di Venezia lo sviluppo di volumi destinati alla nautica lagunare al servizio di un turismo eco sostenibile, ma anche ad attività commerciali, direzionali e di ristorazione, con annessi un parcheggio per le auto provenienti da Campalto ed un ponte ciclopedonale di collegamento tra le due rive del canale di Campalto che sfocia in laguna. Per il Comune il "beneficio pubblico" consiste in una donazione che sarà utilizzata per realizzare la passerella ciclopedonale, per sviluppare un servizio di "bike and boat" e per la bonifica delle aree del Demanio. L'area interessata all'intervento, estesa per 31mila metri quadri ed ora classificata quale zona di velme (fondali poco profondi) e barene dal vecchio Piano regolatore, diventerà area destinata a verde urbano attrezzato, analoga a quella che include il parco di San Giuliano. Scontando

to il parere positivo della Municipalità di Favaro Veneto (che dovrebbe arrivare domani sera), il progetto non incontra il favore di alcuni consiglieri comunali di opposizione che considerano l'area non idonea allo sviluppo della nautica da diporto. Il gruppo consiliare del Pd attende però di conoscere meglio i dettagli dell'intervento che saranno illustrati nelle prossime commissioni consiliari. «Parliamo di un intervento che interessa un'area strategica della gronda lagunare nord e per questo in fase di discussione porremo il problema delle garanzie riguardo all'accessibilità pubblica dell'affaccio in laguna - spiega il consigliere del Pd Emanuele Rosteghin -, ma anche della viabilità di accesso e della visione complessiva dell'intera area adiacente al cantiere nautico e alle vecchie antenne Rai».

Paolo Guidone

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PASSO CAMPALTO Il progetto di sistemazione degli approdi

ALLA CAMERA

Il ddl Mazzetti per la ripresa: «Così appalti veloci e facili»

Pier Francesco Borgia

■ Ha già raccolto la firma di 47 colleghi parlamentari. Erica Mazzetti, deputata azzurra, fa sul serio e non da adesso. Da ben prima che iniziasse l'emergenza coronavirus ha iniziato una sua personale battaglia per migliorare il Codice degli appalti e per rendere più facili tutte le fasi che precedono e accompagnano la realizzazione di un'infrastruttura. E insieme con il collega Diego Sozzani ha steso un disegno di legge che va nella direzione di superare le criticità nell'attuale modalità di assegnazione degli appalti. «Attualmente il Codice è molto complesso - spiega la deputata di Forza Italia - e obbliga gli operatori del settore ad acquisire sistematicamente i pareri interpretativi dell'Anac, oltre ad offrire ampie occasioni per ricorrere sistematicamente alla giustizia amministrativa, a scapito dei tempi che in questo modo si allungano irrimediabilmente». Rispetto alla Legge obiettivo le cose non sono molto cambiate. Non sono poi tanti i cantieri che dal 2001 a oggi hanno visto la luce. E lo Sblocca cantieri del 2018, nato con l'intento proprio di eliminare le criticità del Codice degli ap-

palti, ha finito per produrre nuove complicazioni. «Come per esempio - ricorda la Mazzetti - l'istituzione di un commissario. Cosa che può andare bene per il Ponte Morandi ma non per qualsiasi opera». La risposta, quindi, è nel pdl che propone un testo unico organico ma semplice e agile per gestire gli appalti in totale sicurezza ma anche rapidamente («e soprattutto in linea con le norme europee in materia»). La Mazzetti ricorda poi che a fronte del notevole volume di investimenti che ha caratterizzato il decennio 2002-2012, con un programma pari a 235,329 miliardi di euro, sono state effettivamente approvate e realizzate opere per soli 96,646 miliardi. «A questo punto risulta indispensabile - dice la deputata azzurra - intervenire sul Codice degli Appalti. È evidente che, in assenza di procedure autorizzative rapide e semplificate, i progetti arriveranno tardivamente e di conseguenza anche l'avvio dei cantieri sarà ritardato, con il rischio fondato di un incremento dei costi di realizzazione. L'obiettivo di Forza Italia è invece quello di sburocratizzare per velocizzare la realizzazione delle infrastrutture, ovvero incentivare la crescita dell'Italia. Noi ci crediamo».



AZZURRA

La deputata di Fi Erica Mazzetti



Nasce l'ospedale da campo ospiterà 300 posti letto

La struttura donata dal Qatar potrà arrivare anche a 500, domani previsto il sopralluogo con la Regione e le autorità. Sarà pronta entro il 12 maggio

Nicola Cesaro / MONSELICE

Il grande scheletro che sosterrà la tenda principale è ormai in piedi. Non fossimo in piena emergenza sanitaria, verrebbe da pensare al tendone di un circo, o alla struttura per qualche grande festa della birra.

La faccenda è però di ben altra portata: nell'ex parcheggio dei dipendenti dell'ospedale "Madre Teresa" si comincia praticamente a vedere il nascente ospedale da campo che arriva dal Qatar. Un complesso sanitario da 5.200 metri quadri, un «luxury hospital» come lo ha definito il presidente regionale Luca Zaia.

VIGILI IN AZIONE

Al lavoro in via Albere ci sono ormai da giorni Protezione civile del Veneto, Esercito, Aeronautica, Alpini e ingegneri del Qatar. È un continuo via vai di mezzi di lavoro, veicoli militari, maestranze. Da ieri in cantiere sono arrivati anche i vigili del fuoco. I pompieri ieri mattina erano impegnati con due autogru, una del comando di Padova e l'altra di Rovigo. Sono ben dieci i vigili del fuoco giunti a Schiavonia per issare il pesante scheletro

in ferro che sosterrà la tenda principale da 300 posti letto. Per procedere a questo tipo di lavoro erano necessari i bracci meccanici che hanno in dotazione i comandi dei pompieri, che hanno prestato piena disponibilità alla Regione Veneto.

IL CANTIERE

L'assessore regionale alla Protezione civile, Gianpaolo Bottacin, ha assicurato che – salvo rallentamenti legati a cause di forza maggiore – l'ospedale da campo del Qatar dovrebbe essere pronto entro il 12 maggio.

Già domani pomeriggio sarà effettuato un sopralluogo con alcune autorità e con la stampa. L'altro ieri Bottacin ha segnalato alcune problematiche legate al cantiere, in particolare legate alle diverse normative tra Qatar e Italia.

Questo, per esempio, fa sì che i posti letto previsti dal piano di allestimento del Qatar – 500 in tutto – debbano essere maggiormente distanziati per ottemperare alle leggi italiane, e dunque a ospedale allestito siano in realtà molti meno dei 500 previsti. E ancora: gli impianti elettrici dell'emirato non sarebbero

a norma in Italia e quindi andrebbero rivisti. Piccoli incidenti di percorso, che la Regione aveva comunque messo in preventivo vista la complessità del cantiere.

FINO AD AUTUNNO

L'ospedale potrebbe essere utilizzato in caso di una recrudescenza dei contagi da Covid-19, ma su questo la Regione non ha mai dato conferme. Non è infatti escluso che le tende dell'ospedale restino vuote e inutilizzate, per quanto operative. La Regione ha invece più volte ribadito che quella in atto è una prova tecnica di montaggio e che la struttura verrà smontata e trasferita in pochi mesi. Verrà infatti realizzata una piastra permanente, sempre in prossimità di un ospedale, per ospitare l'ospedale da campo in caso di una nuova emergenza.

Già da autunno, o al massimo entro gennaio, l'ospedale da campo verrà sistemato in un magazzino, pronto per eventuali future calamità, in Veneto o nel resto dell'Italia. Quella che si sta compiendo nel parcheggio di Schiavonia sarà dunque un'operazione unica e spettacolare, ma comunque non permanente. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Vigili del fuoco, Protezione civile, Esercito, Aeronautica, Alpini, ingegneri del Qatar e tecnici al lavoro per il montaggio dell'ospedale da campo a Schiavonia (FOTO ZANGIROLAMI E VIGILI DEL FUOCO)

Mose, altri guai: 1.560 barre da verificare Centinaia di milioni per riparare le criticità

Progetto per la «ritensionatura» all'esame degli ingegneri. 178 milioni e un mare di diffide per rimediare i guasti dell'opera

Alberto Vitucci

175 milioni di euro per riparare le criticità del Mose. Più i «danni non quantificabili» che riguardano lavori non fatti a regola d'arte, Centinaia di milioni, quasi il 5 per cento del costo totale, che adesso si dovranno trovare rapidamente per riparare i guasti del passato. E permettere all'opera di andare avanti. Nel groviglio di competenze, cause, diffide, conflitti di potere tra commissari. La lista è lunghissima. Riguarda guasti, carenze, malfunzionamenti. Le cifre più significative sono quelle degli impianti. 70 milioni spesi per la «carenza di impianti», con la necessità di affidare la gara europea, vinta poi dall'impresa Abb, Ma ci sono anche 34 milioni di euro necessari per la sostituzione degli «steli tensionatori», parte centrale delle cerniere attaccata dalla corrosione. Altri 35 milioni saranno necessari per riparare i danni alla conca di navigazione da 330 milioni distrutta dalla mareggiata (lato mare) e rifare le porte del lato laguna.

Poi ci sono le valvole. Si è scoperto che quelle già montate non funzionano. Sarà dunque necessario sostituirlle tutte. 4 per ogni paratoia. Il costo è di 11 milioni. Con una diffida inviata dai commissari Fiengo e Ossola alle imprese che le hanno realizzate, Grandi Lavori Fincosit

e Mantovani. C'è anche l'ormai famosa lunata del Lido, Costata 40 milioni di euro e crollata pochi giorni dopo l'inaugurazione e il collaudo. Qui i milioni per ripararla sono 8, e ancora non è chiaro chi li dovrà pagare.

Sette milioni invece il costo per la riparazione del jack-up, la nave attrezzata per la movimentazione delle paratoie costata 53 milioni di euro. «Malfunzionamenti ripetuti», si legge nella relazione. Altri 4,5 milioni di euro i soldi necessari per riparare il danneggiamento dei tubi sott'acqua, 700 mila per le staffe che presentavano «vibrazioni insolite».

300 mila euro infine per mettere a posto i guasti alle tubazioni oleodinamiche del Baby Mose di Chioggia.

Richieste danni e diffide inviate in quantità. Come quella, non ancora quantificata dal punto di vista dei costi, per la riparazione delle fessurazioni al calcestruzzo negli edifici di spalla del Mose della barriera di Treporti. Oppure per le «protezioni catodiche» non realizzate in acqua sempre ai cassoni di Lido, Malamocco e Chioggia.

Poi ci sono le «barre di ancoraggio». Gli agganci delle cerniere ai cassoni in calcestruzzo sullo sfondo. Si è scoperto anche qui che gli strumenti originari non erano adeguati e vanno sostituiti. Il Consorzio ha presentato un

progetto per la «ritensionatura» di tutti questi elementi. Dieci per ogni cerniera, in totale 1.560. Anche qui il costo è di 4 milioni di euro, di cui 2 milioni e 200 mila per la manodopera specializzata.

Progetto già presentato al Provveditorato e rinviato in attesa di chiarimenti dal Cta (il Comitato tecnico) al 29 aprile. Ieri riunione tecnica con gli ingegneri del provveditorato, il progettista del Mose Alberto Scotti e l'amministratore straordinario Francesco Ossola, Sono stati chiesti chiarimenti sul progetto, in particolare le prove in condizioni di mare agitato e le verifiche di cosa succede alle barre, che reggono le cerniere, in caso di mancato rientro delle paratoie nei cassoni sul fondo, come già successo. Si cerca di capire anche se la manovra andrà fatta ogni tre anni, come richiesto adesso dal progetto, oppure ogni dieci anni, come nel progetto originario.

Anche questo un tassello per sistemare criticità venute alla luce solo negli ultimi anni. E un braccio di ferro che continua tra le grandi imprese messe sotto accusa dai commissari per i lavori mal fatti. E le stesse aziende che accusano come – anche se con toni diversi – il provveditorato, i commissari di essere responsabili dei ritardi. E chiedono a loro centinaia di milioni di euro di danni. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I SOLDI

5493 milioni di euro senza riparazioni e manutenzione

5493 milioni di euro non bastano. Era il «prezzo chiuso» fissato da un atto aggiuntivo della Convenzione tra Stato e Consorzio Venezia Nuova del 1991. Ma poi è arrivato l'adeguamento dei prezzi, le opere aggiuntive, la manutenzione all'inizio sottovalutata, i soldi per la riparazione dei guasti trovati. E così adesso il prezzo del Mose lievita. I soldi sono in teoria già disponibili. Come quelli per gli interventi all'Arsenale e in laguna. —

A.V.

I TEST DELLE PARATOIE

Il 5 maggio nuova prova a Chioggia

5 maggio. Il giorno della morte di Napoleone. Si riprovano le paratoie di Chioggia, quattro alla volta. Test già annunciati e si spera positivi. Le prove dell'ultima volta hanno dato risultati incoraggianti. Ma la strada è ancora lunga. La commissari Spitz, il provveditorato e il prefetto, hanno previsto la prova con tutte le paratoie a fine giugno. Ma mancano ancora gli impianti definitivi e le prove in condizioni di mare agitato. —

A.V.



Le barriere del Mose sollevate durante una prova di collaudo

LAVORI

Passaggi pedonali e asfalti I cantieri pubblici ripartono

Dopo la pavimentazione di via Piave, imprese al lavoro in via San Pio X
L'assessore Renato Boraso: «Rappresentano la voglia di riaprire la città»

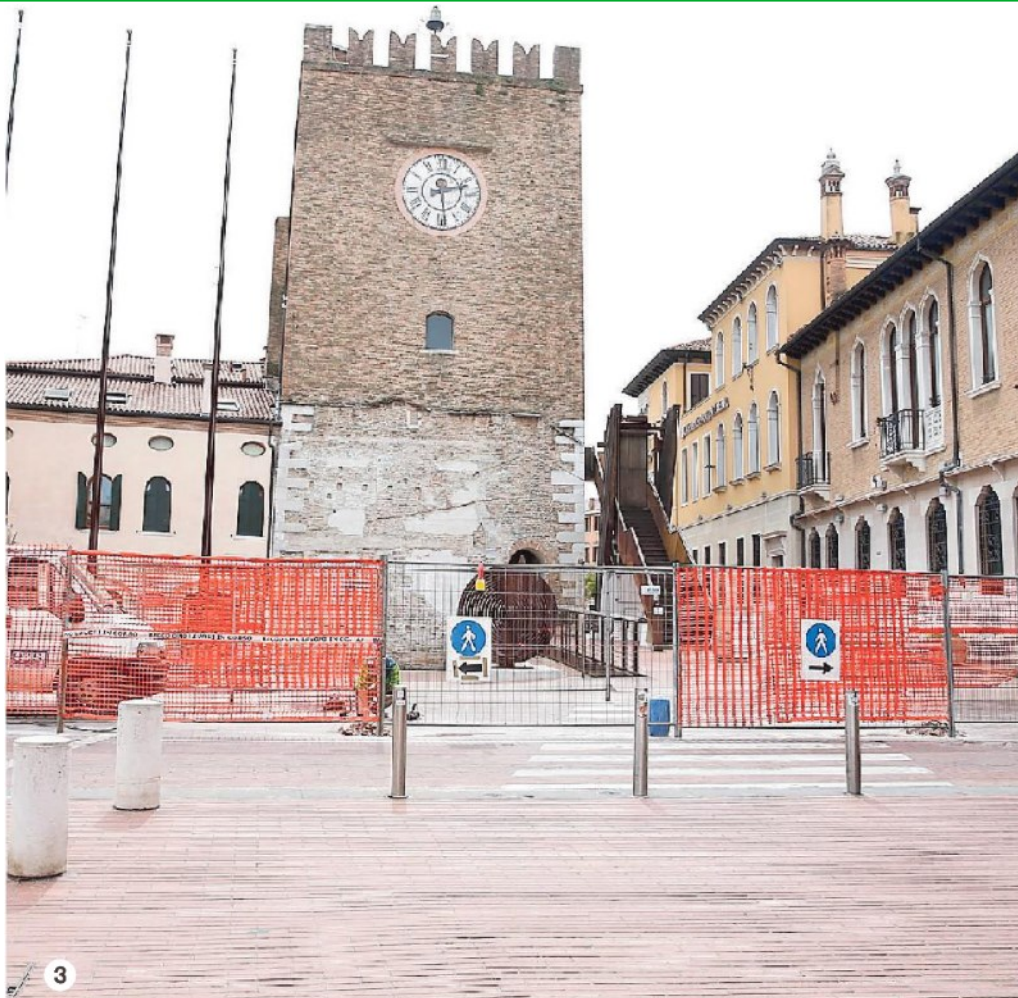
Sono iniziati i lavori di rifacimento del passaggio pedonale di via Pio X, di fronte alla torre dell'orologio. Lavori che coinvolgeranno un centinaio di metri: la fascia che si trova tra un'estremità di via Palazzo e piazzetta Pellicani. Il costo per l'intervento ammonta a circa 100 mila euro e i cantieri dureranno per quindici giorni. «D'altra parte si tratta di un intervento importante, in un punto strategico per il centro cittadino» commenta l'assessore alla viabilità Renato Boraso. «In quel tratto della strada c'erano troppi cedimenti, a cui abbiamo cercato di sopperire questa estate con un interven-

to di manutenzione. Ora abbiamo deciso per un lavoro radicale. Il sottofondo stava cedendo, si stava frantumando» ha continuato l'assessore. «Il lavoro iniziato riguarda il sottofondo ma anche il "sopra", dato che l'intera pavimentazione sarà completamente rinnovata». I lavori di via Pio X si inseriscono all'interno di un programma più vasto di interventi, la maggior parte di più lieve entità: l'asfaltatura di via Trieste e di via Cappuccina, gli interventi sul manto stradale in viale Ancona, il ripasso della segnaletica in via Tina Anselmi (nuova Vallenaribis), nell'imitrofo quartiere Pertini, in

via Altinia, nell'area centrale di Favaro e nelle aree a ovest della medesima municipalità. Spiega ancora l'assessore Boraso: «Non sono dei semplici "lavori". Si tratta di lanciare dei segnali importanti che indicando il desiderio di ripartenza dopo un periodo così complesso. È la nostra voglia di tornare al più presto alla normalità, facendolo proprio a partire da uno dei passaggi strategici del centro cittadino: via Pio, con un intervento che è di grande impatto, ma che sarà poi seguito a ruota da una lunga serie di lavori che sono già stati programmati in diverse parti della nostra città». —

L.B.





I lavori in corso di realizzazione o appena terminati in città. In alto, gli asfalti in via Piave (foto 1), a destra il cantiere di via Trieste e, sopra nella foto grande, l'attraversamento pedonale di via San Pio X

AUTOSTRADA

Terza corsia: chiude il tratto tra Latisana e Portogruaro

È quasi completato il tratto di terza corsia fra Alvisopolì e Gonars. L'intervento clou è stato programmato nella notte di oggi nel tratto Latisana-Portogruaro in direzione Venezia, tratto che sarà chiuso alla circolazione dalle ore 20 alle ore 6 di domani. Chi proviene da Trieste ed è diretto verso Venezia deve uscire al casello di Latisana, seguire il percorso alternativo segnalato dalle frecce gialle e rientrare allo svincolo di Portogruaro. Nessun problema invece per chi da Venezia è diretto verso Trieste. L'intervento è un altro passo in avanti nella realizzazione della terza corsia dell'autostrada.



IL PIANO DELLE PROVINCE PRESENTATO AL GOVERNO

«Cantieri pronti a ripartire subito per viabilità ed edilizia scolastica»

**Il presidente Marcon
«Servono indicazioni
chiare su procedure
e interventi urgenti»**

TREVISO

«Viabilità, edilizia scolastica, cantieri aperti. Le province italiane sono pronte a fare la loro parte se il governo ascolterà le nostre richieste». Stefano Marcon, sindaco di Castel Franco e presidente Upi Veneto e della Provincia di Treviso, ha spiegato ieri le richieste delle Province presentate al governo per rilanciare il paese quando sarà terminato il lockdown dovuto al coronavirus. «Se il governo ci ascolta», ha detto Marcon, «siamo pronti a far partire, in tempi brevissimi, numerosi cantieri dando immediato aiuto alle imprese oggi in grande difficoltà. Le Province hanno un ruolo fondamentale nella manutenzione delle strade, nell'edilizia scolastica e come ben sappiamo, attualmente sono in grave difficoltà di bilancio per i mancati indotti conseguenza dell'emergenza Coronavirus. Ecco perché sono molte le richieste effettuate al governo, a partire dalle risorse aggiuntive che possano garantirci di proseguire l'opera nella viabilità, nella sicurezza delle scuole e nelle al-

tre funzioni fondamentali».

Un capitolo a parte riguarda il mostro burocratico che rischia di strangolare qualsiasi progetto di ripartenza. «Serve inoltre», aggiunge Marcon, «un'accelerazione decisa e una semplificazione burocratica delle procedure per avviare, il prima possibile, cantieri di opere pubbliche possano sostenere i territori veneti nell'immediato, dando così respiro all'economia locale e alle famiglie del Veneto».

Le richieste avanzate dalle Province nei vari tavoli di trattativa col governo riguardano essenzialmente cinque punti. Il primo è l'istituzione di un fondo indistinto di 3,5 miliardi per coprire le mancate entrate di Province, Comuni e Città metropolitane. L'ammontare del contributo per singolo ente sarà definito in base al mancato introito per i gettiti che sarà registrato. «È necessaria poi l'istituzione di un tavolo di monitoraggio Upi, Anci e Mef e ministero dell'Interno per verificare la tenuta dei bilanci degli enti e definire l'ammontare reale del contributo per le entrate ente per ente», sottolinea Marcon. Il «tavolo» servirà anche a verificare che la cifra di 3,5 miliardi sia sufficiente ad assicurare il ristoro per tutti gli enti. L'UPI ha già

presentato una prima stima dei mancati introiti da entrate tributarie (Ipt e RCA) per Province e Città metropolitane, che ammonta ad oggi a 821 milioni.

C'è poi la richiesta della costituzione di un fondo da un miliardo per il 2020 e 2021 per gli investimenti in opere di manutenzione straordinaria su strade ed infrastrutture viarie provinciali (strade, ponti, gallerie, viadotti); semplificazione degli adempimenti per accelerare le procedure di realizzazione degli investimenti, per tutte le fasi, dalla programmazione, alla progettazione all'affidamento dei contratti pubblici sotto e sopra soglia comunitaria. Viene poi chiesta la costituzione nel «decreto aprile» di un fondo di 1 miliardo per il 2020 e 2021 per gli investimenti in manutenzione straordinaria degli edifici scolastici delle scuole superiori, attraverso procedure che consentano di utilizzare le prime risorse per aprire e chiudere cantieri tra maggio e settembre. «Ma», conclude Marcon, «devono essere definite indicazioni chiare sulle procedure, gli adempimenti e gli interventi urgenti necessari per assicurare la riapertura della scuola a settembre in sicurezza». —

G.B.



Il presidente Upi Veneto Stefano Marcon



Il presidente dell'Acer Rebecchini
«Per far ripartire l'edilizia servono soldi e non promesse»

Verucci a pagina 16

Edilizia al palo



IL PRESIDENTE ACER REBECCHINI
«Serve subito liquidità per salvare le imprese»

a pagina 16

EMERGENZA CORONAVIRUS

Parla il presidente dei costruttori romani Nicolò Rebecchini: le imprese per ripartire hanno bisogno di liquidità immediata

«Date soldi, non promesse»

In 20 mila a casa per il fermo cantieri. Proposta Ance/Acer: stop al pagamento Iva anticipato

Banche

Lo Stato dà garanzia sui prestiti ma gli istituti devono verificare e ancora non è arrivato nulla

Famiglie

Hanno bisogno di speranza Le imprese sono pronte a ricominciare e occorre farlo

DAMIANA VERUCCI

••• L'edilizia deve ripartire, subito e attenzione, dice senza usare mezzi termini Nicolò Rebecchini, presidente dei costruttori Ance/Roma Acer, «la gente è stufo di non avere speranza».

Presidente, quali danni reali sta facendo il coronavirus alle imprese, ma lei dice anche alle famiglie?

«Certo. Le famiglie sono fondamentali perché è da loro che devono ripartire i consumi e i lavoratori in cassa integrazione, solo per la nostra cassa, a marzo, stimiamo 20 mila persone che sono rimaste a casa. Sono famiglie che

hanno ad oggi un futuro incerto. Lo Stato deve preoccuparsi di aiutarle davvero».

Fermiamoci un attimo sull'edilizia, da dove bisogna ripartire per tentare di uscire da questa crisi che non ha precedenti?

«L'edilizia ha subito dieci anni di grande sofferenza poi nel 2019 stava tentando di uscirne, il covid ha rifermato tutto. Arrivati ad oggi ritengo sia assolutamente sbagliato non far ripartire il sistema edile privato e pubblico e le spiego perché. Il nostro sistema, in realtà, non è mai rimasto chiuso del tutto. C'è un circa 15% di cantieri che hanno continuato a funzionare

perché considerati emergenziali, parlo della sicurezza e dell'impiantistica, di aziende come Enel, Acea o Tim che non possono far mancare i loro servizi. Questo dimostra che anche in piena emergenza il nostro settore ha lavorato prendendo tutte le mi-



sure precauzionali del caso. Tanto più ora che i contagi nel Lazio sono contenuti noi siamo pronti a ripartire e dobbiamo farlo al più presto».

Le forme di sostegno previste ad oggi dallo Stato e dalla Regione Lazio sono sufficienti per la ripresa?

«Assolutamente no. Gli imprenditori ma anche le famiglie hanno bisogno di liquidità, quello che sta facendo oggi lo Stato è invece dare garanzia sui prestiti che devono comunque passare per una valutazione da parte degli istituti di credito. Il tempo che corre poi tra una domanda e l'effettiva erogazione del credito sono lunghi e molti imprenditori rischiano di non arrivare in tempi utili per salvare le loro imprese. Bisogna innanzitutto far pagare i tanti crediti, sia pubblici che privati, che le imprese attendono e poi pensare a forme di sostegno fiscale. Ad esempio, l'anticipazione che le imprese fanno sull'Iva ammonta a 2,5 miliardi, a livello locale, tra Roma e provincia, la quota si assesta sul 10% del totale: sospendere queste anticipazioni sarebbe già un vantaggio per le piccole e medie imprese».

A Roma ci sono proprietari di immobili e affittuari. In questo momento gli uni e gli altri hanno il problema di riuscire a pagare, come aiutarli?

«Bisognerebbe poter detrarre l'Imu, alleggerire il proprietario può significare venire incontro alle esigenze dell'affittuario sia esso un privato o un commerciante. Sarebbe importante che il Governo capisse che le misure alle famiglie e alle imprese devono essere immediate, invece la burocrazia complica anche il riempimento di una semplice domanda di sostegno. È pericoloso questo atteggiamento perché a mio avviso si va incontro al disordine sociale».

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Rebecchini
Presidente
Ance e Ater
Roma

IL CASO

La Scalata a Veneto Strade e l'asse castellano di Marcon

Con l'acquisto delle quote padovane il presidente punta alla Statale del Santo
In ballo il peso del territorio nell'Anas, ma anche un riposizionamento di potere

Federico Cipolla

La scalata a Veneto Strade del presidente della Provincia di Treviso Stefano Marcon ha come primo punto d'arrivo la Statale del Santo. O meglio il suo raddoppio. La mossa del presidente della Provincia è, alla fin fine, il più grande "urlo" autonomista all'interno della Lega trevigiana, che pure ha accolto con diffidenza l'operazione avviata da Marcon con il consiglio provinciale di lunedì scorso, e a quanto pare nata nei salotti castellani.

IL PIANO

Il futuro di Veneto Strade, dopo l'accordo siglato dalla Regione Veneto nel 2018 e la recente riclassificazione di molte regionali passate di competenza all'Anas - e quindi la stessa Veneto Strade entrerà in quota percentuale in Anas - è tutt'altro che in salsa regionalista o locale. Anzi rischia di essere tutta spostato a livello nazionale. E in quest'incertezza c'è chi teme di perdere potere contrattuale, e quindi opere pubbliche, oltre che una voce importante nel consiglio di amministrazione. Oggi Veneto Strade è partecipata al 76,42% dalla Regione Veneto; le province di Treviso, Padova e la città metropolitana di Venezia si spartiscono invece un 7,14% (507 mila euro) a testa; quello che resta è della provincia di Belluno. Una compagine societaria che sarà stravolta dall'ingresso dell'Anas. L'accordo con la

Regione Veneto è già siglato da due anni, e il recente passaggio di 700 chilometri di strade regionali alla società statale è il primo effetto di quell'accordo. Il secondo, quello del riassetto societario, non si è ancora concretizzato. Anas dovrebbe entrare in Veneto Strade acquisendo il 51%, non è chiaro se prima passando per una fase intermedia, o subito diventando socio di maggioranza. Insomma un'operazione che sposta l'asse della società da Venezia a Roma. L'allontanamento del centro decisionale ha fatto sollevare dubbi a molti.

IDUBBI

In primis a chi dal centrosinistra ha sottolineato il passo indietro in salsa statale del governatore Luca Zaia, che rinunciarebbe alla maggioranza dell'azienda che realizza e mantiene centinaia di chilometri di strade in Veneto. Ma evidentemente questo timore è anche quello di Stefano Marcon, e di Luciano Dussin, anche lui di Castelfranco, e componente del consiglio di amministrazione di Veneto Strade. La paura è di contare poco e perdere in un solo colpo opere pubbliche e di diventare ancor più marginali nella nuova Veneto Strade. Poche settimane fa la Provincia di Padova ha deciso di liberarsi del suo 7,14%, evidentemente ritenuto superfluo. Occasione ghiottissima per il presidente Stefano Marcon, che per

Castelfranco da tempo, insieme a Dussin, culla il sogno di vedere realizzato il raddoppio della Statale del Santo, e il collegamento con la Superstrada Pedemontana Veneta. Sia chiaro, le percentuali da acquisire sono esigue, perché su quel 7,14% a disposizione, oltre alla Provincia di Treviso, anche Venezia, Belluno e la Regione hanno percentualmente diritto di prelazione.

LA PRELAZIONE

Cosa faranno? Se la eserciteranno, al Sant'Artemio resterebbe una quota comunque irrisoria.

In ogni caso la mossa di Stefano Marcon costringe la Lega a scoprire le carte, e indicare le prospettive della società.

«L'acquisto delle quote non corrisponde certo al miglior utilizzo possibile delle risorse dell'ente per offrire, nell'ambito delle proprie competenze, le migliori risposte ai cittadini. E questo, se non sarà sanzionabile dalla Corte dei Conti, di certo, politicamente, è un errore grave», sostiene Luigi Calleso (Coalizione Civica).

Per Giovanni Zorzi invece, segretario provinciale del Partito democratico, questa mossa a sorpresa «è un'assurdità, di cui non si capisce l'utilità. Spendere soldi pubblici per acquistare un numero di quote ininfluyente non ha senso». Ma forse le cose non stanno così. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Stefano Marcon



Un tratto della Statale del Santo: la provincia punta al raddoppio

L'iniziativa degli agenti immobiliari che aderiscono al progetto per reperire abitazioni temporanee a chi entra in contatto col virus

Case gratis a medici e infermieri Appello di Emergency home help

«È il nostro modo in questo momento di dare un aiuto a chi si sta spendendo per gli altri senza risparmiarsi»

Appartamenti messi a disposizione gratuitamente a tutti i medici, gli infermieri e al personale socio-sanitario impegnato in prima linea sul fronte Covid-19. L'iniziativa è degli agenti immobiliari che hanno aderito al progetto "Emergency home help Italia". Nella Marca viene diffuso da Stefania Barbieri, agente di Silea che ha subito deciso di mettersi in moto. «Sono stata coinvolta dalla collega romana Micaela Tio-li del coordinamento a cui aderisco anch'io, il Business network international», spiega Barbieri che rilancia la questione ovvero la necessità di reperire abitazioni temporanee per chi lavora a stretto contatto con i malati, in ospedale e a domicilio, e non possiede spazi alternativi in casa per poter rimanere isolato tra un turno e un altro (almeno camera e bagno). Questo mette a rischio i familiari, soprattutto quelli più deboli e aumenta i rischi di contagio. La soluzione potrebbe essere quella già applicata in

Spagna e con contratti pilota nella Regione Umbria che ha stipulato un apposito accordo con la Protezione Civile, ovvero redigere contratti appositi soprannominati "Accordi di Ospitalità", sostitutivi di ogni altro adempimento nel quale, precisando la finalità dell'ospitalità rivolta a personale sanitario, della protezione civile, forze dell'ordine o comunque soggetti che operano nell'ambito dell'emergenza coronavirus. Stefania Barbieri, che svolge anche il ruolo di consigliere di Parità alla Provincia di Treviso, invita le persone che posseggono appartamenti sfitti, ma con utenze allacciate, a manifestare la propria solidarietà contattando il suo numero 3493148229. Info nel sito emergencyhome.help. In attesa di un possibile accordo con la Regione vengono attuati contratti sul modello umbro e gli agenti immobiliari operano in modo gratuito. «È il nostro modo di contribuire in questo momento così difficile e così chiediamo di fare alle tante persone che hanno appartamenti da poter condividere con chi si sta spendendo per gli altri, senza risparmiarsi». L'accoglienza durerà dai 20 ai 30 giorni e gli agenti immobiliari si incaricano di fare tutti gli accertamenti sulla regolarità delle richieste. —

LA.SI.



STEFANIA BARBIERI
ADDETTA ALLE VENDITE DI SILEA
E CONSIGLIERE DI PARITÀ

