

Rassegna del 06/04/2020

ANCE VENETO

04/04/2020	Arena - Giornale di Vicenza	9	«Non si rinvii la riapertura delle aziende»	P.E.	1
04/04/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	2	In breve - Ghiotti: azioni di sistema per riaprire i cantieri	...	2
04/04/2020	Resto del Carlino Rovigo	2	«Imprese, si riparte Ma in sicurezza»	...	3

ASSOCIAZIONI ANCE

04/04/2020	Milano Finanza	8	300.000.000.000 Ma senza burocrazia (per favore) - La Forza sia Conte	Sommella Roberto	4
------------	----------------	---	---	------------------	---

SCENARIO

04/04/2020	Arena	30	Linea Tav, fondi approvati Bauli: «Adesso fare presto» - La Tav adesso è più vicina Bauli: «Si deve fare presto»	Battista Maurizio	8
04/04/2020	Arena	30	Battisti: «Priorità a Brennero e Verona»	...	12
04/04/2020	Arena	31	Ponte per l'A22 e regole per i cantieri	M.Batt.	13
04/04/2020	Arena	31	Archeologi per la Postumia	...	15
06/04/2020	Arena	7	«Immobiliare, anni per la ripresa»	Zanetti Valeria	16
04/04/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Mose, intesa su lavori da fare Imprese e Consorzio: accelerare	F.B.	17
04/04/2020	Corriere di Verona	11	Il Comune chiede autostrade gratis - Cantieri filobus, il Comune chiede autostrade gratis	L.A.	18
04/04/2020	Gazzettino Venezia	12	Mose, sul Consorzio l'incubo di un "buco" di 40 milioni. Le imprese: avanti coi lavori - Incubo Mose: "buco" da 40 milioni	Vittadello Raffaella	19
05/04/2020	Gazzettino Venezia	10	Padova-Venezia e passante traffico giù del 75 per cento	...	21
05/04/2020	Gazzettino Venezia	12	Mose, esposto sui soldi del fondo legale del Consorzio: «Mancano 21 milioni» - Mose, lite sulla riserva da 21 milioni	Ardian Gianluca	22
05/04/2020	Gazzettino Venezia	12	Supermercato Ali, i tempi si allungano ancora	Meyer Lorenzo	24
05/04/2020	Gazzettino Venezia	12	Nuovi lavori al Tommaseo: via all'adeguamento statico	Gasparon Marta	25
05/04/2020	Gazzettino Venezia	13	Ripartono cinque cantieri per ultimare le piste ciclabili - Piste ciclabili, il Comune scatta	Trevisan Diego	26
05/04/2020	Gazzettino Venezia	14	Il comitato va all'attacco: «Troppi ritardi per San Felice»	Perini Roberto	28
05/04/2020	Gazzettino Venezia	15	Al via le asfaltature delle strade si inizia domani da via Roma	...	30
06/04/2020	Gazzettino Venezia	1	Intervista a Gianni De Checchi - Affitti, le categorie ora alzano la voce - «Affitti, nessuno sconto» Gli artigiani all'attacco	Fullin Michele	31
06/04/2020	Gazzettino Venezia	7	Confedilizia cauta: «Sui canoni di locazione serve il buon senso»	Vittadello Raffaella	32
06/04/2020	Gazzettino Venezia	13	Piscina, ecco il nuovo bando per tetto e impianti	Infanti Teresa	34
04/04/2020	Giornale di Vicenza	20	Debba, il nuovo ponte a prova di alluvione	Zorzan Alessia	35
04/04/2020	Giornale di Vicenza	33	Affitti dell'Ater In arrivo sconti per 200 famiglie	Molinari Alberto	37
05/04/2020	Giornale di Vicenza	5	«Pedaggi gratuiti per aiutare i trasporti»	Mancassola Gian_Marco	39
06/04/2020	L'Economia del Corriere della Sera	7	L'arrocco di chi soffre	Trovato Isidoro - Baccaro Antonella - Polato Raffaella	40
04/04/2020	Mattino Padova	14	Anche Dante insieme alle 50 mila nuove mascherine	...	42
04/04/2020	Messaggero	18	Gruppo Rotelli, 220 milioni dalle banche per realizzare il nuovo ospedale Galeazzi	r. dim.	43
04/04/2020	Nuova Venezia	31	«I ritardi? Fisiologici con il coronavirus Il progetto resta valido e sarà concluso»	Tantucci Enrico	44
04/04/2020	Nuova Venezia	31	Sta per sbloccarsi il previsto abbattimento di cinque padiglioni	...	46
04/04/2020	Nuova Venezia	20	Niente pedaggio sulle autostrade per tutti gli operatori dalla sanità	Padovano Rosario	47
04/04/2020	Nuova Venezia	32	Via ai lavori per l'Arsenale Accordo tra Cvn e imprese	Vitucci Alberto	48
04/04/2020	Nuova Venezia	33	Ponte Longo, 280 mila euro per i lavori di rifacimento	E.P.	49
04/04/2020	Nuova Venezia	35	Campus Ht a Milano la veneziana Seingim ha vinto l'appalto	...	50
04/04/2020	Nuova Venezia	36	Compie 40 anni il quartiere Moro un laboratorio urbanistico e sociale	Romeo Carlo	51
04/04/2020	Nuova Venezia	38	«Sui tempi dei lavori sui ponti finora troppi disaccordi»	B.Anzoletti Elisabetta	53
05/04/2020	Nuova Venezia	29	Barriera di vetro intorno alla Basilica Spitz chiede consulenza all'archistar	Vitucci Alberto	54
05/04/2020	Nuova Venezia	29	Arsenale, il Forum scrive al Provveditore «Salviamo i Bacini»	A.V.	56
05/04/2020	Nuova Venezia	36	Mancano i materiali Cantieri sospesi al mercato ittico	B. Anzoletti Elisabetta	57
06/04/2020	Nuova Venezia	29	Quasi 15 milioni per le piste ciclabili metropolitane pensate con i ciclisti	Chiarin Mitia	59
06/04/2020	Nuova Venezia	32	Via libera al piano di recupero Genagricola per Ca' Corniani	Padovan Rosario	61

05/04/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	26	Intesa con Allianz giallo su Autostrade	Giovannini Roberto	62
05/04/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	12	Ulteriore calo del traffico sulle autostrade venete	...	64
05/04/2020	Piccolo	6	«La ripartenza sarà lunga: è l'unica certezza che ho»	A. p.	65
04/04/2020	Sole 24 Ore	13	Un Palazzo della ricerca per Human Technopole	...	66
05/04/2020	Sole 24 Ore Domenica	10	L'architetto che rese gli ambienti elastici	Scardi Gabi	67
05/04/2020	Sole 24 Ore Domenica	10	Casa Zentner in stile veneto	Neri Gabriele	69
04/04/2020	Tribuna-Treviso	35	Strade dissestate per la Pedemontana «Ci penserà la Sis»	G. N.	71
04/04/2020	Voce di Rovigo	5	"Anticiperemo la cassa integrazione"	...	72

CONFINDUSTRIA VENETO. Anche i costruttori di Ance disponibili a intese sui cantieri. E la Regione studia una ripartenza

«Non si rinvii la riapertura delle aziende»

Carraro: «Noi stiamo lavorando a un progetto “Fabbriche sicure”»

«Confindustria Veneto ritiene non più procrastinabile l'apertura delle aziende». Risponde duro, il presidente Enrico Carraro di Confindustria Veneto, alle dichiarazioni del capo della Protezione civile Angelo Borrelli che parla di chiusure fino al 1° maggio: «Gli industriali veneti stanno lavorando ad un progetto “Fabbriche sicure”, per rendere gli ambienti di lavoro luoghi di massima tutela per la salute di dipendenti, collaboratori e delle famiglie. Vanno implementate da subito tutte le norme di sicurezza attiva e passiva, ma prevedere di riaprire le produzioni senza indugi altrimenti si rischia di lasciare migliaia di aziende e lavoratori sul lastrico. È necessario quanto prima un allargamento dei codici Ateco, che consenta alle aziende che hanno mercato interno o finalità di export, di riavviare le produzioni. Gli imprenditori sono coscienti della gravità dell'epidemia, ma oggi è un dovere per tutte le aziende che possono lavorare in sicurezza non pesare sui bilanci dell'Inps contribuendo con i dovuti versamenti ad alimentare i fondi già al limite per coloro che sono impossibilitati alla ripresa delle proprie attività».

COSTRUTTORI. Interviene anche il presidente dei costruttori di **Ance Veneto**, **Paolo Ghiotti**: «Le imprese edili di **Ance Veneto** sono disponibili ad ogni opzione che facilita la ripartenza del sistema economico e del nostro settore, ma questo deve avvenire in quadro più ampio in cui sia garantita la salute dei cittadini, la sicurezza sul lavoro e nel pieno rispetto del quadro normativo. Noi siamo pronti

al dialogo con le istituzioni, le parti sociali e tutti i soggetti coinvolti perché è fondamentale fare squadra». **Ance Veneto**, con responsabilità, aveva chiesto la chiusura di cantieri per tutelare i lavoratori, ma «ora siamo disposti a valutare la riapertura se è necessaria a ripartire in tempi rapidi». La palla è al Governo, anche perché ogni euro speso per infrastrutture ne produce tre: «Un effetto volano strategico per far ripartire l'economia, ma questo deve avvenire solo a determinate condizioni. Sicuramente siamo preoccupati per la tenuta delle nostre aziende edili e per gli effetti sul Pil della nostra regione». Serve un accordo con lavoratori e parti sociali «e se serve tenendo aperto anche in agosto aziende e cantieri, ma solo nel rispetto e nella tutela di salute e volontà dei lavoratori».

LA REGIONE. Interpellato sull'ipotesi chiusura fino al 1° maggio, il governatore Luca Zaia non contesta certo le parole di Borrelli ma «io tifo perché si possa ripartire». Il Veneto «lavora al piano delle riaperture, a prescindere dai test anticorpali» (ma su questi la Regione andrà fino in fondo). E se per ipotesi «il giorno di Pasquetta si dice “si apre” bisogna avere un piano per dire “lo si fa con queste modalità (mascherine, distanze, numero lavoratori)”». Ieri sera, poi, il confronto diretto col premier Conte: «Abbiamo parlato del futuro e di alcune attività. Io ho parlato della necessità di un confronto sulle strategie per la riapertura, dopodiché ovvio che di affideremo al mondo scientifico». ● P.E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'industria preme perché non si rinvii una ripartenza dell'attività



IN BREVE**Costruttori****Ghiotti: azioni di sistema per riaprire i cantieri**

Ance Veneto si dichiara pronta a fare la propria parte «per far ripartire l'economia», e sull'ipotesi dei cantieri aperti in estate sottolinea che «la decisione di tenere aperto in agosto è realizzabile, ma solo dopo il dialogo e la condivisione con i lavoratori e le parti sociali». Così il presidente dell'Associazione veneta dei costruttori, **Paolo Ghiotti**: «Questa non può essere una decisione di un soggetto rispetto ad un altro, ma dev'essere un'azione di sistema».



EDILIZIA

**«Imprese, si riparte
Ma in sicurezza»**

Il presidente Ance Veneto, Ghiotti: «Va garantita la tutela dei lavoratori»

Il presidente di Ance Veneto, Paolo Ghiotti, interviene sul tema della ripartenza e delle riaperture domenicali: «Le imprese edili di Ance Veneto sono disponibili ad ogni opzione che facilita la ripartenza del sistema economico e del nostro settore, ma questo deve avvenire in quadro più ampio in cui sia garantita la salute dei cittadini, la sicurezza sul lavoro e nel pieno rispetto del quadro normativo. Noi siamo pronti al dialogo con le istituzioni, le parti sociali e tutti i soggetti coinvolti perché è fondamentale fare squadra. In questa fase delicata e complessa Ance Veneto si è mossa seguendo il principio della responsabilità. Ed infatti come nella fase di piena emergenza abbiamo accolto l'istanza di chiudere per fare la nostra parte».



ITALIA 202 nomi del Paese che produce firmano un appello al premier. Subito 300 miliardi di garanzia dello Stato ai crediti di cui le aziende hanno bisogno per ripartire

300.000.000.000 Ma senza burocrazia (per favore)

La Forza sia Conte

Se la Ue offre a Roma solo mance
l'Italia è in grado di fare da sola
Come chiedono i 202 imprenditori
dell'appello di *Milano Finanza*

Il premier è al lavoro per reperire
i 300 miliardi di garanzie necessari
per banche e imprese. Che entro
Pasqua devono entrare in cassa

di **Roberto Sommella**

Venerdì 3 aprile i francesi hanno potuto sapere che cosa pensa Atene della solidarietà in Europa in tempi di pandemia. Con un lungo intervento su *Le Monde* Alexis Tsipras è stato molto chiaro: «I meccanismi che hanno messo all'indice il mio Paese negli anni passati sono di nuovo all'opera durante la crisi attuale, perché numerosi capi di governo rifiutano di affrontare una mutualizzazione del debito. Eppure ai tedeschi è stato condonato quello di guerra con la conferenza di Londra del 1953». L'ex premier greco ha buona memoria e buone

ragioni per sostenere una tesi che torna di prepotenza con il Covid-19 dentro tutti i Paesi europei.

Per restare nell'euro, a fronte di 288 miliardi di aiuti ricevuti, la gran parte finita alle banche francesi e tedesche, la Grecia ha registrato in ordine sparso: un aumento dei furti di elettricità del 1.000%; un boom psichiatrico, metà della popolazione soffre di problemi di salute mentale; l'incremento del 40% dei suicidi; il dimezzamento del finanziamento degli ospedali; la quadruplicazione dei senza-tetto. Oltre a uno stato sociale tornato al medioevo. Le parole commosse della presidente della Commissione Ursula von Der Leyen all'indirizzo dell'Ita-

lia, per la quale ha annunciato il ricorso al bilancio europeo, che, si badi bene, non è stato nemmeno approvato, sembrano l'ennesimo artificio retorico per nascondere la netta contrarietà della Germania a ripagare, in termini solidaristici, il suo debito con la storia.

Ha fatto dunque non bene ma benissimo Giuseppe Conte a risponderle per le rime dalle co-



lonne di *Repubblica*, ricordando che l'Italia non ha bisogno solo di pacche sulle spalle, lei che ha sempre, dicasi sempre, ripagato i suoi debiti, ma di qualcosa di molto più concreto. Ecco perché *MF-Milano Finanza* ha voluto dare una mano al presidente del Consiglio nelle scelte che serviranno al Paese per far tornare in carreggiata la sua economia quanto prima, redigendo un appello a lui rivolto e già firmato da oltre 200 imprenditori, economisti e manager.

La linea l'ha tracciata Mario Draghi, l'emergenza l'ha quantificata il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, i soldi, almeno 300 miliardi di euro, veri, di garanzie statali per le banche, li dovrà trovare il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri. Il quale, sul far di sabato 4 aprile, ha già fatto un passo avanti rispetto a quanto richiesto da una lunghissima serie di persone (l'elenco, in continua evoluzione, viene aggiornato su *milanofinanza.it*). La lista è ormai lunghissima e va da Marco Tronchetti Provera a Diego Della Valle, da Carlo Cottarelli a Lucrezia Reichlin ed Emma Marcegaglia, passando per Lamberto Dini, Giuseppe Vegas e finendo, si fa per dire, con Carlo Cimbri, Andrea Riffeser Monti, Patrizio Bertelli, Gian Maria Gros-Pietro, Urbano Cairo e tantissimi altri. Qui non si tratta di forzare la mano al governo ma di infondergli coraggio, lo stesso che ha avuto il presidente francese Emmanuel Macron e che può evidentemente anche mostrare l'ex avvocato del popolo diventato ora a furor di sondaggi il salvatore della patria.

E che qualcosa si stia muovendo in questo senso, lo ha confermato lo stesso Gualtieri, che ha delineato quello che dovrà essere l'impatto del de-

creto di aprile, l'uovo della Pasqua segregata per milioni di italiani e che cercherà di non mandare in panne definitivamente la settima economia del mondo. Lo storico prestato alla politica, in questi giorni pressato a sinistra dal Movimento 5 Stelle, che gli chiede un intervento da 100 miliardi più basic per famiglie e piccoli artigiani (il prestito con-diviso) e in frizione con l'amministratore delegato della Cdp, Fabrizio Palermo, con cui deve condividere parte dello sforzo di tutela dei prestiti, ha parlato di «un provvedimento molto importante per potenziare l'intervento sulla liquidità già realizzato, con altri 200 miliardi di prestiti garantiti che coprano fino al 25% del fatturato di tutte le imprese con il 90% di garanzia dello Stato».

Insomma quasi ci saremmo, se non fosse per il fatto che dietro ogni decreto che ha il titolo chiaro, Salva-Italia, Taglia-leggi, Cura-Italia, Manette agli evasori e via risalendo, si nascondono infidi i soliti decreti attuativi. Occorrerà capire le soglie di fatturato e di dipendenti per accedere a questi crediti agevolati. La durata massima del paracadute di Conte, che sarà all'esame dell'esecutivo nei primi giorni della settimana di Pasqua e poi del parlamento per lo spostamento degli obiettivi di deficit, dovrebbe essere di sei anni e per accedere alla liquidità garantita dallo Stato potranno essere le aziende medio-grandi, che non possono sfruttare il potenziamento del Fondo Centrale di Garanzia.

Ci saranno probabilmente tre scaglioni: per le società sotto la soglia dei 5 mila dipendenti e fatturato fino a 1,5 miliardi la garanzia pub-

blica sarà del 90%, dell'80% con più di 5 mila dipendenti e un fatturato tra 1,5 e 5 miliardi e del 70% sopra queste soglie. Ma sono barriere desti-

nate a essere modificate con l'andare del tempo e della crisi sanitaria ed economica.

Stavolta, però, non c'è davvero un minuto da perdere e quando i lettori avranno concluso queste righe la conta dei morti da coronavirus sarà purtroppo aumentata, così come il numero degli indigenti e dei futuri disoccupati, in attesa magari del click day all'Inps.

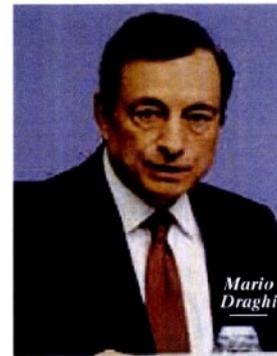
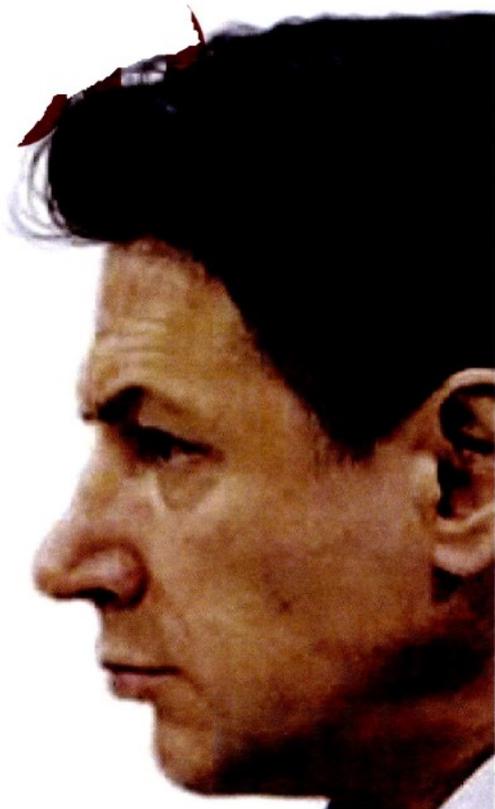
La crisi in corso è infatti terribile perché mette in contrapposizione chi dovrebbe invece andare d'accordo. L'Unione europea e i Paesi membri, con quelli del Nord sulla linea del rigore e del no agli eurobond o comunque si chiamino (in Germania fanno pure un problema di nome perché aborrono il termine Coronabond), quelli dell'Est sulla deriva autoritaria come l'Ungheria (cosa aspetta il Ppe a espellere Viktor Orban, forse serve per tenere in piedi coi suoi voti la Commissione?), i Paesi del Centrosud alla finestra ma determinati a fare da soli come l'Italia. Nel nostro Paese poi, emergono i frutti avvelenati di un'altra contrapposizione tra la tutela della salute, di competenza nazionale, e la gestione della sanità, sciaguratamente dal 2001 regionale, con Lombardia e Roma che in mezzo a tanti morti non la finiscono di litigare su chi ha colpa e chi no, chi ha sbagliato mascherine e chi ha omesso controlli. Basta, una volta per tutte.

Qui occorre remare tutti dalla stessa parte, Fontana, Gallera, Salvini, Berlusconi, Zingaretti, Conte e Casalino e tutti gli altri in disordine sparso. L'immagine che devono avere in mente è quella di Coppi e Bartali che si passano la borraccia. Non importa di chi fosse, conta che la condivisero. Questo chiedono gli italiani e questo devono fare. (riproduzione riservata)

Al Presidente Giuseppe Conte

Caro Presidente, siamo 203 donne e uomini rappresentanti dell'economia italiana. Le rivolgiamo un appello essenziale: Faccia come la Francia, subito, 300 miliardi di garanzie dello stato via CdP perché le Banche finanzino le Imprese e così si salvino le Famiglie. Altrimenti sarà una catastrofe.

Mario	Abbadessa	Hines Italia	Emma	Marcegaglia	Marcegaglia Steel
Nerio	Alessandri	Technogym	Franco	Marianelli	Rifle
Piero	Antinori	Antinori	Andrea	Maspero	Maspero Elevatori
Alessandro	Araimo	Discovery Italia	Antonella	Massari	ALPB
Massimo	Arrighi	Kearney Italia	Alessio	Matrone	Optima Italia
Giuliano	Asperti	P4Card	Licia	Mattioli	Confindustria
Lorenzo	Asolfi	Alantra Italia	Alessandro	Mazzanti	CBRE Italia
Stefania	Atzori	Sirio	Dario	Melpignano	Neosperience
Cesare	Avenia	Confindustria Digitale	Francesco	Micheli	Genextra
Luca	Barabino	Barabino & Partners	Filippo	Modulo	Chiomenti
Alfo	Bardolla	Alfo Bardolla Training Group	Giuliano	Molteni	Molteni Dada
Giampiero	Benedetti	Danielli Accial	Eduardo	Montefusco	RDS
Patrizio	Bertelli	Prada	Maurizio	Monteverdi	Morning Capital
Ulrik	Bertelsen	Aura Light Italia	Massimiliano	Monti di Adria	Triciclo Srl
Alessandro	Bertin	Spin-To	Marco Valerio	Morelli	Mercar Italia
Patrizia	Bizzotto	Founder Workup	Massimo	Moretti	Centro Nazionale Centri Commerciali
Pierluigi	Bocchini	Clabo	Patrizia	Moroso	Moroso
Vincenzo	Bocchia	Confindustria	Giuliano	Mosconi	Zanotta Spa
Giuseppe	Bonomi	Milanesio	Marco	Nannetti	Terre Cevico
Sandro	Boscaini	Masi Agricola	Barbara	Napolitano	BonelliErede
Paolo	Bottelli	Kryalos	Dino	Natale	Finlogic
Fabrizio	Broggi	Nau!	Dino	Natale	44m
Marina	Broggi	Università La Sapienza	Giovanni	Natale	Close To Media
Renato	Brunetta	politico ed economista	Elisabetta	Neuhoff	Löwengrube
Renato	Brunetti	Unidata	Pietro	Nicastro	Confetra
Gabriele	Buia	Ance	Guido	Nicolini	Università Bocconi
Gabriele	Burgio	Alpitour	Fabrizio	Onida	FederlegnoArredo
Urbano	Cairo	Cairo Communications e Rcs	Emanuele	Orsini	ARALLI
Paolo	Catalbresi Marconi	Buddy Film	Stefano	Oasi	Alternative Capital Partners
Alberto	Calcagno	Fastweb	Emanuele	Ottina	Orizzonte Capital
Giulio	Cappellini	Cappellini	Marco	Palacino	Radici Pietro Industries & Brands
Michele	Casciani	Igeam	Ivan	Palazzi	Aiscat e Assaeroporti
Roberto	Cassanelli	Uriach Italy	Fabrizio	Palenzona	Community
Cesare	Castelbarco Albani	Banca Consulia	Auro	Palomba	Summer
Andrea	Castellari	ViacomCBS Italia	Fabio	Palumbo	Engineering
Manfredi	Catella	Coima Sgr	Paolo	Pandozy	Image Building
Flavio	Cattaneo	Italo	Giuliana	Paolotti	banchiere e financial advisor
Antonio	Cerciello	Nordmeccanica	Gianni Franco	Papa	Vigli Security Doors
Enrico	Cereda	Presidente IBM	Agostino	Parigi	Linklaters
Carlo	Cimbri	UnipolSai	Claudia	Parzani	Pasqua Vignetti e Cantine
Innocenzo	Cipolletta	Assonime e Aifi	Riccardo	Pasqua	Yard
Nicola	Colavito	Peninsula	Alessandro	Pasquarelli	Illimity
Gian Marco	Committeri	Alonzo Committeri & Partners	Corrado	Passera	Iccrea Banca
Danielo	Consonni	Officine Mek	Mauro	Pastore	Gruppo Uvet e Blue Panorama Airlines
Domenico	Conte	Banca Generali Private	Luca	Patanè	Stefano Pavese srl
Gian Luigi	Costanzo	Atman Advisory	Luigi	Pavese	Concrete Investing
Carlo	Cottarelli	economista	Lorenzo	Pedotti	Kolinpharma
Alessandro	Curti	Curti	Rita Paola	Petrelli	Viasat Group
Carmelo	Curtolo	Caloi Srl	Domenico	Petrone	Health Property
Alessandro	Daffina	Rothschild Italia	Oscar	Pischeddu	Dedagroup
Alberto	Dal Poz	Fondaco Sgr	Marco	Podini	Studio Commercialisti Pompanin Dimai
Guido	Damiani	Gruppo Damiani	Luigi	Pompanin Dimai	Sopra Steria Group Italia
Francesco	De Bettin	Dbx Group	Stefania	Pomgilli	Prada
Claudio	De Conto	Artsana (Chicco)	Miuccia	Prada	Coldiretti
Gregorio	De Felice	Intesa Sanpaolo	Ettore	Prandini	Jefferies
Andrea	De Micheli	Casta Diva Group	Mauro	Premazzi	economista
Marco	De Vincenzi	Gruppo Klepierre	Alberto	Quadrio Curzio	Neos (Alpitour)
Rolando	Del Bello	Itaispa	Lupo	Rattazzi	Hotai Finance
Massimo	Della Porta	Saes Group	Clemente	Reale	economista
Diego	Della Valle	Tod's	Lucrezia	Reichlin	Confimprese
Marco	Deroma	EFPA Italia	Mario	Riesca	Monrif, Poligrafici Editoriale e Fieg
Luca	Di Montezemolo	Charme	Andrea	Riffeser Monti	Gruppo Kairos
Andrea	Di Segni	Morrow Sodali	Fabrizio	Rindi	Tosca Blu
Lamberto	Dini	politico	Giacomo	Ronzoni	Alba Leasing
Stanislaw Giuseppe	Fabbrino	Fruttigel	Giorgio	Rossi Cairo	Assomobiliare
Gianmaria	Feleppa	UCapital24	Luigi	Roth	Pastificio Rummo
Antonio	Ferrarelli	Think Tank Nord Est	Silvia	Rovere	Impresa Rusconi
Alberto Gustavo	Franceschini	Ambromobiliare	Cosimo	Rummo	Abi
Valerio	Fransoso	Goldmine, Wizkey, Black Swan Digital Assets Research	Stefano	Rusconi	Vera Studio
Leonardo	Frigiolini	Fundera e Frigiolini & Partners	Giovanni	Sabatini	Grimaldi Studio Legale
Fabio	Gallia	banchiere	Francesco	Schitzer	Kiko
Massimo	Garbini	Frequentis (ex ceo Enav)	Francesco	Sciaudone	Madel
Franco	Gaudenti	EnVent Capital Markets	Francesco	Scocchia	Frar Real Estate
Massimo	Getto	Viasat Group	Cristina	Sebastiani	Gabetti Property Solutions
Massimo	Gianoli	Generalfinance	Giacomo	Soldati	Confcommercio e Fipe
Massimiliano	Giansanti	Confagricoltura	Franco	Speretta	Corimpex
Francesco	Giovazzi	economista	Marco	Stoppani	Dentons Italy
Alessandro	Giglio	Giglio Group	Lino	Storer	Sec Newgate
Mario	Giordano	IBI Banca	Paolo	Sutti	Tpi
Federico	Giordano	Corporate & investment banking Ubi	Federico	Tagliabue	Bcc del Garda
Marco	Giovannini	Guala Clousures	Fiorenzo	Tamburi	Digital Angel
Antonella	Grassigli	Doorway	Giovanni	Tamburini	Gac Sgr
Davide	Grignani	Alaf	Franco	Tedeschi	Toffoletto De Luca Tamajo
Fabio	Gritti	Grifal	Piermarino	Todini	Studio Tributario Tognolo
Gian Maria	Gros Pietro	Intesa Sanpaolo	Luisa	Tognolo	Tommasi Family Estates
Francesco	Guarneri	Guber Banca	Franco	Tognolo	Planet Farm
Simone	Guzzardi	L45	Paolo	Tommasi	giurista ed economista
Sergio	Iasi	Maccaferrri	Dario	Travaglini	Cnel
Daniele	Lago	Gruppo Lago	Luca	Tremonti	Almaviva
Anna	Lambiasi	IR Top Consulting	Giulio	Treu	Pirelli
Giovanni	Landi	Anthilia Capital Partners	Tiziano	Tronchetti Provera	ex presidente della Consob
Giuseppe	Latorre	Kpmg	Alberto	Troia	SG Company
Francesco	Liberati	Boc Roma	Marco	Vegas	Banca Aletti
Giulia	Ligresti	imprenditrice	Giuseppe	Verdesca	Vicentini 1920
Diego	Longobardi	Neos Consulting	Davide	Verzelli	Korn Ferry Italia
Giancarlo	Lovisotto	Lovisotto Costruzioni	Gianluca	Vicentini	The Van Group
Claudio	Luti	Salone del mobile Milano / Kartell	Massimo	Villa	Oxy Capital
Vincenzo	Macalone	Main Capital	Maurizia	Vilani	Ethica Group
Alfredo	Macchiati	Oxera	Luca	Visalli	Hausbrandt
Alessandro	Malacart	Digital Magics	Stefano	Vitola	
Vincenzo	Manes	Kme	Cosimo	Zanetti	
Giulio	Mangosi	Aetos Partners	Fabrizio		



GRANDI OPERE. Tratta da Brescia e ingresso in città: delibera esecutiva



Linea Tav, fondi approvati Bauli: «Adesso fare presto»

TRE MILIARDI E MEZZO DI SPESA. I mille giorni della Tav. Tanti ne sono previsti per realizzare la tratta da «Brescia est a Verona, compreso l'ingresso ovest alla stazione di Porta Nuova». La pubblicazione in Gazzetta ufficiale della delibera del Cipe prevede una durata complessiva delle fasi esecutive in 1.062 giorni (circa tre anni). Così si è sbloccato ufficialmente l'iter per l'opera che verrà realizzata dal consorzio Cepav 2 che ha già aperto i cantieri, per un importo totale di 3 miliardi 450 milioni. «È una notizia positiva per la città», osserva il presidente di Confindustria Verona, Michele Bauli: «Adesso occorre proseguire rapidamente». **BATTISTA** PAG 30 e 31

GRANDI OPERE. Il progetto preliminare approvato dal Cipe per la Brescia-Verona è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale

La Tav adesso è più vicina Bauli: «Si deve fare presto»

Il presidente di Confindustria: «Abbiamo tempi certi e risorse finanziate: una notizia positiva in questo momento per la città». Per l'ingresso a Porta Nuova 376 milioni

Questi investimenti possono rappresentare la nostra ripartenza

MICHELE BAULI
PRESIDENTE CONFINDUSTRIA

Maurizio Battista

I mille giorni della Tav. Tanti ne sono previsti per realizzare la tratta da «Brescia est a Verona, compreso l'ingresso

ovest alla stazione di Porta Nuova» dove i treni ad alta velocità entreranno alla fine sui binari 1 e 3. Anzi, per la precisione la pubblicazione in Gazzetta ufficiale della delibera del Cipe prevede una durata complessiva delle fasi esecutive - compresa la consegna dei lavori e le attività propeedeutiche alla costruzione - di millesessantadue giorni (circa tre anni).

Così si è sbloccato ufficialmente l'iter burocratico per l'opera che verrà realizzata dal consorzio di imprese Ce-

pav 2 che ha già aperto i cantieri per un importo di spesa totale di 3 miliardi 450 milioni, dei quali 555 milioni sono previsti per il quadruplicamento dell'uscita da Brescia



est e quasi 376 milioni per l'ingresso ovest a Porta Nuova e il potenziamento della stazione di Verona.

Una boccata d'ossigeno per l'economia in un momento di crisi sanitaria e finanziaria che potrebbe essere superata proprio grazie alle opere pubbliche. Per questo la pubblicazione in Gazzetta ufficiale è stata salutata con soddisfazione dal presidente di Confindustria Verona Michele Bauli: «La delibera del Cipe pubblicata in Gazzetta rappresenta il primo passo per l'arrivo dell'alta velocità nella nostra città. E' sicuramente una bella notizia che dà tempi certi e risorse finanziate per poter realizzare la cucitura degli assi ferroviari veronesi. Oltre 375 milioni di investimenti che in questo momento potrebbero rappresentare l'inizio della ripartenza per la nostra città».

«In questo momento», prosegue Bauli, «questa notizia ci aiuta a guardare avanti con un po' di fiducia: i progetti di sviluppo, lentamente, ma si sbloccano. Certo è che la delibera per adesso si occupa solo del progetto preliminare dei binari mentre per le opere che potrebbero cambiare il volto della città, come la nuova stazione di Porta Nuova o il Central Park, occorrerà aspettare la delibera relativa al secondo lotto della tratta».

Ora serve il progetto esecutivo, guai a mollare la presa. «Spero che a questo primo atto possano seguire rapidamente anche tutti i provvedimenti relativi a questo secondo lotto così da poter finalmente vedere la realizzazione nella sua completezza del progetto che Verona aspetta da tempo».

Di fatto il progetto prevede di affiancarsi alla attuale storica due binari per l'Alta velocità/Alta capacità, spostando i vecchi binari per fare posto, sempre sullo stesso sedime, ai nuovi.

La novità di questo delicato e fondamentale passaggio burocratico è che la copertura finanziaria del progetto preliminare «è assicurata dalle risorse del Contratto di programma» e anche i circa 376 milioni per il nodo di Verona sono «interamente finanziati».

Ma che cosa prevede la delibera? Andiamo per punti.

L'intervento sarà articolato in quattro macrofasi realizzative: la prima fase prevede la costruzione di un collegamento merci indipendente verso San Massimo e la variante provvisoria della linea storica sulla nuova sede rilocata che si collegherà alla linea del Brennero, un collegamento necessario per il Quadrante Europa. In particolare «si prevede la realizzazione di due nuovi binari concernenti l'Interconnessione merci di Verona, nel tratto compreso tra l'Autostrada A22 e l'innesto sulla linea del Brennero, per una lunghezza di circa 3,3 km», dice la delibera. Sarà interessato l'attuale raccordo merci bivio San Massimo-bivio Fenilone con collegamento allo scalo di Verona Porta Nuova, la sostituzione del sovrappasso esistente della linea Bologna-Verona sulle linee Brennero-Verona e Quadrante Europa-Verona, mediante costruzione di un nuovo viadotto (viadotto Bologna).

La seconda fase prevede l'attivazione completa della variante alla linea storica; la terza è finalizzata al completamento delle opere relative alla nuova linea AV/AC fino all'inserimento, peraltro provvisorio in attesa della completa realizzazione del nodo Alta velocità/Alta capacità di Verona; la quarta fase prevede la realizzazione degli interventi in stazione di Verona Porta Nuova e risulta slegata funzionalmente dalle tre precedenti.

La realizzazione delle opere è basata su un'organizzazio-

ne dei lavori che prevede l'impiego di un'area con funzioni logistiche (campo base), sei macrocantieri operativi con compiti industriali, vari cantieri ausiliari (aree tecniche).

Innanzitutto si aprirà una vasta campagna di indagini archeologiche lungo il tracciato da parte della Soprintendenza di Verona al fine di capire preventivamente se ci sono realtà rilevanti nel sottosuolo.

In particolare campagne di sondaggi dovranno essere svolte in prossimità della via Postumia e del Forte Fenilone. «La verifica preventiva dell'interesse archeologico dovrà essere conclusa in fase di progettazione esecutiva», dice il Cipe.

Dovrà poi essere risolto il problema dell'interferenza tra la linea ferroviaria ad Alta Velocità e il sovrappasso dell'autostrada A22 del Brennero.

In particolare la delibera dispone che venga adeguato «il progetto per la risoluzione dell'interferenza con l'Autostrada A22, prevedendo la realizzazione di un'unica opera per lo scavalco della linea «storica» e delle due nuove linee ferroviarie, assicurando sempre la disponibilità di due corsie per senso di marcia sull'asse autostradale e tenendo conto della necessità di allargamento della sede autostradale a tre corsie per senso di marcia». Prima dell'approvazione del progetto definitivo, quindi, «si dovrà provvedere a stipulare tra Rfi, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, direzioni generali per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, e concessionaria autostradale un apposito atto convenzionale».

Infine, è stata incrementata la voce di spesa per l'accogliamento delle prescrizioni (24,93 milioni di euro) più 7,37 milioni per le opere di ri-storico ambientale. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un treno per la linea ad alta velocità fermo in stazione



Cantiere Tav lungo l'autostrada A4 a Peschiera per la tratta Brescia-Verona

QUI FERROVIE. L'amministratore delegato e direttore generale del gruppo FS Italiane indica le opere principali

Battisti: «Priorità a Brennero e Verona»

In cima all'agenda tra le altre ci sono le tratte verso Fortezza e l'intero asse da Brescia a Vicenza e Padova

La pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della delibera del Cipe sulla tratta Tav Brescia est-Verona rappresenta un segnale di rilancio per i lavori pubblici e l'economia particolarmente significativo in un momento in cui il Paese è fermo per il coronavirus. Dalle opere pubbliche arriva una luce di speranza. E infatti Gianfranco Battisti, amministratore delegato e direttore generale del Gruppo FS Italiane sottolinea proprio l'importanza di questi aspetti che coinvolgono direttamente Verona, sia per la linea del Brennero dove è in fase di realizzazione il Tunnel di base (pronto nel 2028) e devono essere realizzate le tratte di accesso verso Fortezza, sia per la linea Milano-Venezia nella tratta appunto Brescia-Verona. «La priorità per l'Italia sarà salvare il lavoro», sottolinea Battisti. E come potrà ripartire? «Garantendo investimenti industriali che partiranno dalle cinque opere prioritarie, per un totale di 5,3 miliardi sui 7,4 che saranno messi in gara quest'anno, cui si aggiungono manutenzioni straordinarie per 3,5 miliardi».

Le cinque opere ferroviarie prioritarie sono: il terzo lotto della Napoli - Bari da 1,8 miliardi; il primo lotto sull'itinerario del Brennero Fortezza-Ponte Gardena da 1,1 miliardi; la tratta Giampileri - Fiumefreddo sull'itinerario Messina - Catania (1,6 miliardi); il raddoppio della Termo-

li Ripalta sull'Adriatica da 500 milioni; il collegamento veloce con l'Aeroporto Marco Polo di Venezia da 300 milioni.

Oltre a queste, il Gruppo FS Italiane si attiverà anche sui cantieri già aperti come l'Alta velocità Brescia-Verona-Padova (8,7 miliardi).

Inoltre, per accelerare le procedure bloccate la lockdown, Battisti anticipa che gli amministratori delegati di RFI e Anas saranno nominati commissari straordinari pro tempore «per garantire l'accelerazione delle procedure amministrative».

Infatti per una quindicina di opere «sul modello della Napoli - Bari, avvieremo con procedura accelerata e digitalizzata un totale di gare entro la fine del 2020 per 14,5 miliardi di Rfi e per 6 miliardi di Anas».

L'impegno delle Ferrovie si estende anche alle economie dei territori: «Per favorire la liquidità delle società che eseguono i lavori - dice Battisti - insieme al ministero delle Infrastrutture stiamo verificando la portata di una misura che consenta di dare ossigeno e capacità finanziaria: misure che riconoscono un anticipo sui lavori ancora da eseguire, tutelando ovviamente le stazioni appaltanti».

Tutto questo confermando un bilancio 2019 da record per il Gruppo FS Italiane, il migliore della storia del Gruppo: «Siamo pronti a ripartire con un piano straordinario di accelerazione degli investimenti in infrastrutture ferroviarie e stradali per oltre 20 miliardi di euro entro il 2020». ●



Fortezza, una delle gallerie di accesso al tunnel di base del Brennero



LE PRESCRIZIONI. La delibera approvata da ministero delle Infrastrutture e Comitato interministeriale contiene una serie di raccomandazioni

Ponte per l'A22 e regole per i cantieri

Nuovo sovrappasso a tre corsie, svincolo ferroviario per le merci sulla linea del Brennero, lavori in via Carnia, via Cason e al Fenilone

Un lungo elenco di raccomandazioni e prescrizioni sono state decise in vista del progetto definitivo e dei lavori di costruzione dell'opera ferroviaria tra Brescia e Verona.

Dall'attenzione all'ambiente al recupero delle acque, al ripristino delle strade, alla pulizia dei mezzi come del resto già avviene nei cantieri dell'Alta velocità. Nei cantieri del Brennero, per esempio, i mezzi prima di uscire dal cantiere devono passare al lavaggio ruote; le acque di cantiere vengono trattate, filtrate e poi reimmesse nell'Isarco solo quando rispettano il Ph previsto; gli itinerari per i camion sono dedicati per interferire il meno possibile con la viabilità ordinaria, i cantieri vengono bagnati per abbattere le polveri e così via. Ecco cosa è raccomandato per la Brescia-Verona.

In considerazione del fatto che i lavori saranno eseguiti in massima parte all'interno di un tessuto urbano fortemente urbanizzato e interessato da flussi di traffico elevati, dice il Cipe, «dovranno essere prese in considerazione anche le emissioni di inquinanti e di polveri generate durante le attività di preparazione delle aree di cantiere» e qui interverrà l'Arpav.

Prima dell'avvio dei cantieri, infatti si dovrà procedere «all'effettuazione di apposite campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) in fase ante operam, di durata pari a 30 giorni, in accordo con Arpa Veneto».

In merito alle precauzioni generali da attuare per ridurre la produzione e il sollevamento delle polveri, ecco cosa si dovrà fare: bagnatura pe-

riodica delle aree di movimentazione materiale e dei cumuli; bagnatura periodica delle piste di cantiere, in funzione delle condizioni operative e meteorologiche; pulizia periodica delle strade pubbliche interessate dalla viabilità di cantiere, da valutare in accordo con le Amministrazioni locali; i mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti dovranno viaggiare coperti e la velocità dei mezzi all'interno dei cantieri, che non dovrà superare i 30 km/h.

È poi previsto il lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere; l'installazione di dispositivi anti particolato sui mezzi operanti all'interno del cantiere e uso di veicoli omologati Euro 4.

Tra le altre raccomandazioni per l'attenzione all'ambiente, dovranno essere definite le scelte tecnologiche relative agli additivi utilizzati per l'esecuzione delle operazioni di perforazione. Una serie di prescrizioni sono state previste per la salvaguardia di fauna e vegetazione con verifiche periodiche, opere di salvaguardia, mitigazione e ripristino. Inoltre si prevede un censimento dei grandi alberi presenti nell'area interessata dal progetto al fine di trovare soluzioni «per evitare ogni loro eventuale danneggiamento».

Sempre per rendere minimo l'impatto ambientale dell'opera si chiede di «integrare il progetto con fotosimulazioni relative all'inserimento dell'opera nel paesaggio, identificando alcuni punti di vista (statici e dinamici) dai quali si percepisca l'opera, per valutare gli aspetti estetici dei manufatti e validità e modalità del loro inseri-

mento; l'inserimento degli elettrodotti; le opere di mitigazione, comprese le barriere acustiche».

Un capitolo a parte riguarda il ripristino delle strade che dovrà essere effettuato «nel territorio di tutti i Comuni interessati dall'intervento, negli ambiti dove il passaggio dei mezzi di cantiere lungo i tratti di viabilità pubblica determinerà un danno ai sedimi stradali, a fine lavori, le sole viabilità danneggiate dal transito dei mezzi, previa verifica in contraddittorio dello stato dei luoghi ante e post operam», da eseguirsi con l'ausilio di verificatori.

In particolare ci sono alcuni punti delicati della viabilità che andranno sistemati. Le prescrizioni della delibera Cipe infatti prevede di «risolvere l'interferenza tra la linea ferroviaria e via Carnia» in base a quanto previsto «dal progetto preliminare già redatto dal Comune per la strada mediana T4-T9 nel tratto compreso tra la rotonda a nord delle linee ferroviarie e la prima rotonda a sud della linea AV/AC». Andrà adeguato il sottopasso di via Carnia garantendo anche il transito ciclopeditone e dovrà essere garantita la continuità di via Cason, sia veicolare che ciclopeditone, studiando una soluzione alternativa in affiancamento nord all'infrastruttura ferroviaria.

Infine, «con particolare riferimento alle opere previste nel centro urbano di Verona, si ritiene opportuno che nel progetto sia garantito il rispetto dell'invarianza idraulica del territorio oggetto dell'intervento, con l'eventuale previsione delle adeguate opere di compensazione». • M.Batt.



Il tracciato

I Supertreni verso Verona — Linea attuale — Linea alta velocità



Archeologi per la Postumia

Soprintendenza e ministero dell'Ambiente hanno ritenuto necessaria la realizzazione di sondaggi/trincee, da effettuare con l'assistenza di archeologi professionisti, indagini che dovranno certamente essere posizionate in prossimità della via Postumia e del Forte Fenilone; in ogni caso la rimozione del terreno arativo dovrà avvenire, dice la delibera del Cipe, tramite ruspa con benna liscia e procedendo per tagli orizzontali. Altri carotaggi verranno fatti lungo il tracciato.



«Immobiliare, anni per la ripresa»

Gentili: «Siamo passati dal panico alla consapevolezza che dalla crisi non si uscirà tanto facilmente»
Chiesti aiuti fiscali e per il credito

Valeria Zanetti

«Le nostre attività devono sopportare costi fissi compresi tra 10 e 12 mila euro al mese, a fatturato zero. La chiusura inevitabile dopo il decreto Conte dell'11 marzo è stata preceduta da almeno un paio di settimane di immobilismo durante le quali i clienti cancellavano gli appuntamenti. Sul futuro non ci facciamo illusioni. Ci attendono anni caratterizzati dal segno meno». Francesco Gentili, presidente di Fimaa-Confcommercio Verona, che associa 130 agenzie immobiliari di città e provincia, con uno o più agenti titolari racconta come la categoria ha vissuto il lockdown in riva all'Adige.

«Siamo passati dal panico, alla consapevolezza che da questa situazione non si uscirà facilmente. Da qui il bisogno di consulenze qualificate per affrontare il momento. Abbiamo così predisposto una serie di seminari online con esperti», spiega Gentili. I primi, mercoledì e venerdì scorsi, con l'avvocato Laura Coato e con l'ad di Nomisma, Luca Dondi. Domani, alle 17, sarà la volta del notaio Paolo Broccoli. L'associazione si sta organizzando per fornire un paio di appuntamenti fissi alla settimana con l'obiettivo di rispondere alle domande pratiche degli agenti, che possono seguire gli eventi sulla pagina pubblica Facebook

Fimaa Verona e porre i loro quesiti. Alle dirette partecipano mediamente un'ottantina di professionisti.

Prima dell'11 marzo, Fimaa aveva promosso un questionario tra gli associati per tastare il sentiment. «I più lamentavano la cancellazione degli appuntamenti per visionare gli immobili e un calo del lavoro del 70-80%, ma adesso lo scenario si è complicato», aggiunge. Nella migliore delle ipotesi si ricomincerà a maggio, con un flusso di impegni sostenuto per la chiusura degli affari in corso. Poi, secondo lo scenario più probabile si fermerà tutto. «Se salteranno molti posti di lavoro, pochi acquisteranno casa. Nel commerciale si assisterà al probabile tracollo del prezzo per i negozi più piccoli, che non consentono il distanziamento. Con il calo del turismo anche il mercato delle seconde case segnerà una battuta d'arresto», prevede Gentili. «Secondo le previsioni Nomisma, comunicate da Dondi il corporate ne uscirà dimezzato, soprattutto nei segmenti alberghiero e dei centri commerciali», aggiunge.

I prezzi degli immobili in ogni caso saranno in caduta proprio quando, dopo la crisi del 2013 sembrava finalmente imboccata la via della ripresa. Solo per le locazioni residenziali aumenterà la richiesta, ma a canoni in flessione, perché molti proprietari,

non riuscendo più a vendere, devieranno gli immobili sugli affitti.

Il problema immediato è di evitare la chiusura delle agenzie. Urgente intervenire sui canoni degli uffici, piuttosto onerosi, perché dotati di vetrine nelle vie di passaggio. «Si può provare a trovare un accordo con i proprietari per la riduzione degli affitti, suggerimento che tra l'altro diamo anche ai nostri clienti. Intanto, come Fimaa nazionale abbiamo chiesto al governo l'estensione della cedolare secca, ora riservata al residenziale, anche agli immobili commerciali», spiega Gentili. Altre richieste indirizzate all'Esecutivo riguardano facilitazioni per l'accesso al credito, sospensione delle imposte ed erogazione di bonus fiscali.

Infine, attraverso Confiditer Veneto, confidi di Confcommercio, sono state attivate linee di credito agevolato per aiutare le agenzie a far fronte ai costi fissi di affitto, pubblicità su portali specializzati, bollette, stipendi di addetti e collaboratori. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Francesco Gentili



Mose, intesa su lavori da fare Imprese e Consorzio: accelerare

Lettera da Roma, Fiengo: atteggiamento costruttivo. Devis: cambiamo ritmo

VENEZIA La parola d'ordine è accelerare, imprese e commissari sembrano aver trovato la quadra. Da una parte si utilizzerà questo tempo di impasse per definire i progetti che dovranno essere realizzati alla ripartenza (dalle opere di compensazione del piano Europa a quelle complementari degli impianti del Mose), dall'altra si continuerà dove possibile (con tutte le attenzioni sanitarie) a lavorare per non fermare i cantieri degli impianti, della chiusura della porta di Malamocco e si continueranno con i test di sollevamento, sui chi il prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto si era già espresso positivamente considerando il Mose un'opera strategica. «Sia dalle sia imprese che dalla prefettura vediamo un diverso atteggiamento, più costruttivo. Per la prima volta abbiamo ricevuto una lettera dove chiedono che cosa ci serve per finire, prima non era mai successo», precisa il commissario Giuseppe Fiengo sulle prospettive future. La lettera è quella inviata nei giorni scorsi dal collegio interistituzionale di monitoraggio e verifica del Mose nominato dal prefetto di Roma dopo che il commissario Vincenzo Nunziata (poi dimessosi) aveva invitato a verificare sulla gestione dei colleghi. In realtà a quanto pare la comunicazione inviata mirava a chiedere quanti soldi e

che interventi sono necessari per completare l'opera. «Sono d'accordo per fare una sorta di "new deal" mettendo in campo tutti i progetti — precisa Fiengo — dobbiamo farci trovare pronti per la ripartenza e l'accelerazione finale. La cosa importante è non chiudere i cantieri e riprendere in continuità».

Sono state le stesse imprese durante il comitato di ieri a chiedere ai commissari del Consorzio Venezia Nuova un cambio di passo che potesse portare all'aumento della produzione venendo incontro alle esigenze delle ditte ma anche del Consorzio. La sollecitazione era quella di procedere, in questa fase in cui buona parte delle lavorazioni sono sospese anche per mancanza di forniture, di definire gli interventi progettabili e cantierabili. «Penso che l'interesse di tutti sia quello di utilizzare al meglio queste settimane per arrivare domani ad un aumento della produzione che possa dare una svolta all'avanzamento dei lavori», spiega Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva. Intanto continuano i test di sollevamento: la prossima prova è programmata a maggio, ma ad aprile ne verranno fissate altre, principalmente in condizioni meteorologiche avverse. «Se servirà, sia pure in emergenza le alzeremo, inutile fare polemiche», precisa Fiengo. (f. b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

- Durante il comitato delle imprese del Mose, ditte e Consorzio Venezia Nuova si sono trovati d'accordo nella necessità di cambiare ritmo
- Il collegio di monitoraggio sul Mose ha chiesto al Cvn cosa serve per finire l'opera



Sollevamenti
Continuano i test di sollevamento delle paratoie. Previsti ancora ad aprile e maggio



Il Comune chiede autostrade gratis

L'idea: evitare i pedaggi durante i lavori per il filobus in via Città di Nimes

VERONA Uso gratuito delle tratte autostradali cittadine, a partire da giugno e per circa un anno, per far diminuire il traffico durante i lavori per il filobus nella zona di Via Città di Nimes e della stazione di Porta Nuova. È questa la richiesta inviata dal vicesindaco Luca Zanotto ad Autobrennero, dopo aver fatto altrettanto per la Brescia-Padova. Nella lettera, Zanotto spiega che a giugno partirà un'importante cantierizzazione per realizzare il sottopasso Città di Nimes.

a pagina 11



Cantieri filobus, il Comune chiede autostrade gratis

Lettera ad A4 e A22 per evitare i pedaggi durante i lavori in via Città di Nimes. Bertucco: «Richiesta choc»

VERONA Uso gratuito delle tratte autostradali cittadine, a partire da giugno e per circa un anno, per far diminuire il traffico durante i lavori per il filobus nella zona di Via Città di Nimes e della stazione di Porta Nuova.

È questa la richiesta inviata dal vicesindaco Luca Zanotto ad Autobrennero, dopo aver fatto altrettanto per la Brescia-Padova. Nella lettera, Zanotto spiega che nel prossimo mese di giugno partirà un'importante cantierizzazione per realizzare il sottopasso Città di Nimes. Per questo motivo, Palazzo Barbieri chiede di ipotizzare «la percorrenza gratuita per i residenti della città di Verona sui tratti tra i caselli di Verona est e Verona sud della A4, e su quelli Verona sud e Verona nord dell'Autobrennero».

Critico su questa ipotesi è Michele Bertucco (Sinistra in Comune), secondo il quale quella di Zanotto è «una richiesta choc, un vero e proprio grido di disperazione, come si era già capito dal piano del traffico relativo al cantiere per l'unificazione dei sottopassi, laddove si precisava che occorreva «una riduzione del traffico del 25%-30%», il che si realizza solo attraverso una riorganizzazione del traffico privato e soprattutto del Trasporto pubblico». Parole al vento – sostiene Bertucco – che i nostri amministratori hanno preferito raccontare la favola dei percorsi alternativi, ma che ora li costringe a questo gesto di disperazione». Ed il capogruppo conclude affermando che «qui si rischia di mettere in ginocchio una intera città proprio nel momento in cui la sua economia avrà bisogno del massimo della spinta per potere ripartire».

L. A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I lavori In via Città di Nimes a giugno partirà il cantiere per il sottopasso



Venezia

Mose, sul Consorzio l'incubo di un "buco" di 40 milioni. Le imprese: avanti coi lavori

Il bilancio del Consorzio Venezia Nuova potrebbe chiudersi con un buco di 40 milioni. Questo, almeno, dicono le bozze che stanno circolando in questi giorni. Per le imprese che eseguono i lavori però, conta di più recuperare il tempo perduto e andare avanti con la progettazione delle opere complementari.



Vittadello a pagina XII Le imprese: Bisogna lavorare

Incubo Mose: "buco" da 40 milioni

► Indiscrezioni sul bilancio del Consorzio Venezia Nuova ► Dal Cvn silenzio dopo l'affondo del provveditore Le imprese: occorre accelerare i lavori per generare ricavi Zincone. Ma c'è l'ispezione del prefetto di Roma

LA GRANDE OPERA

VENEZIA Consulenze a personale esterno al Consorzio Venezia Nuova per mancanza di adeguate professionalità interne: mentre gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova ribadiscono la correttezza della propria relazione trasmessa alla Prefettura di Roma, rimanendo a disposizione per qualsiasi chiarimento, le ditte che al Mose ancora lavorano chiedono di fare presto e di ripartire appena possibile.

IL BILANCIO

Anche perché nel frattempo è iniziata a circolare una prima bozza del bilancio del Cvn, in cui emergerebbe un buco di circa 40 milioni a fronte di una situazione di crollo della produttività, non di certo legata, questa volta, all'emergenza del Coronavirus. Una cifra soltanto indicativa, il bilancio non è ancora stato depositato, che potrebbe "assomigliare" al costo degli impianti il cui prezzo era "chiuso" e che invece non sono bastati, con un'anticipazione da parte del Provveditorato alle opere pubbliche. Ma un bilancio che si discosterebbe parecchio dai precedenti documenti finanziari: ad esempio l'anno scorso, il budget consuntivo presentato (solo a settembre) riportava un sostanziale pareggio o comunque uno squilibrio minimo rispetto al fatturato.

E poi ci sono i costi della struttura, che per ogni anno che passa si perpetuano e che valgono il 12 per cento rispetto

ai 5493 milioni finanziati per il Mose. A cui si aggiunge il 3 per cento delle direzioni lavori, che finché gli interventi proseguono rimangono in piedi.

LA RICETTA

«L'unica soluzione per invertire questa tendenza è agire sul conto economico e aumentare i ricavi e quindi la produzione - suggerisce il presidente di Kostruttiva Devis Rizzo al termine del confronto tra le ditte, gli amministratori straordinari e i dirigenti del Consorzio -. Quindi bisogna sfruttare al massimo questo tempo di forzata inattività per le progettazioni delle opere di mitigazione ambientale richieste dall'Europa, per le opere complementari alle bocche di porto, per le opere civili, per quelle all'Arsenale. E bisogna che quando sarà possibile ripartire, si riparta veramente in velocità, con tutto quello che è cantierabile». Insomma, secondo Rizzo, va benissimo che si pensi agli impianti e ai test di sollevamento delle paratoie, che devono essere azionate per il prossimo autunno, ma non ci sono soltanto quelle e bisogna attrezzarsi anche sul resto.

LE IMPRESE

Quindi è stata chiesta una programmazione dettagliata degli interventi da eseguire nel secondo semestre dell'anno.

«Già prima scontavamo una farraginosità del sistema - prosegue il presidente - ora il tempo è scaduto e non è più possibile tergiversare. Quindi bisogna

superare le inefficienze della macchina burocratica. Fidandoci delle assicurazioni ottenute e con le garanzie che tutte le opere che verranno realizzate troveranno la copertura economica. Si capisce che per ora potranno slittare le scadenze, ma vogliamo delle certezze. In ogni caso l'unica soluzione per uscirne e per la sopravvivenza del Consorzio stesso è proseguire con i lavori». E mentre i sindacati confederali hanno chiesto, «di effettuare un cambio di passo radicale rivedendo le competenze e le attribuzioni dei vari soggetti che si occupano della salvaguardia di Venezia e della sua Laguna» nei giorni scorsi hanno ricevuto da Thetis la richiesta di esame per la cassa integrazione di nove settimane dei dipendenti per l'emergenza dettata dal Covid 19. Nel documento si specifica che la società «da lunedì 6 al prossimo 12 giugno si troverà obbligata a una riduzione dell'attività per il fermo parziale o totale di alcune attività operative, per un totale di 102 lavoratori». E intanto i dipendenti, che generalmente ricevevano lo stipendio a fine mese, per aprile lo percepiranno lunedì.

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL NODO DEI LAVORI Un'immagine dei cantieri del Mose: le imprese chiedono che si torni a fare ricavi

Padova-Venezia e passante traffico giù del 75 per cento

**NEI FINE SETTIMANA
 IL CALO DELLE AUTO
 E DEI CAMION
 ARRIVA FINO
 AL -82 PER CENTO
 RISPETTO AL 2019**

VIABILITA'

MESTRE Crollo del traffico ormai assestato attorno a quota -75% sulle tratte gestite da Concessioni Autostradali Venete: nel consueto report settimanale i dati confermano la tendenza progressiva alla riduzione drastica e generale degli spostamenti, provocati dalle misure di contenimento della diffusione del Covid-19 previste negli ultimi decreti governativi.

I dati definitivi di marzo, un mese intero in quarantena, confermano il calo complessivo e definitivo di traffico rispetto al 2019 nell'ordine del 54,46%, con punte giornaliere, soprattutto negli ultimi 10 giorni del mese, arrivate a superare quota -82% in alcune giornate. A marzo 2020 infatti i veicoli transitati sul sistema chiuso gestito da Concessioni Autostradali Venete (Padova-Venezia e Passante di Mestre) sono stati 2.766.706, contro i 6.075.946 registrati a marzo 2019.

Più marcato il calo dei veicoli leggeri: -63,08%, meno sensibile quello relativo ai mezzi pesanti: -24,71.

Tendenza confermata nei primi tre giorni di aprile, che mostrano un calo drastico medio di -72,07% rispetto al periodo omologo dell'anno precedente (3-4-5 aprile 2019), con i transiti passati da 636.660 a 177.814 unità.

A incidere sono non solo le misure restrittive introdotte nell'ultimo periodo dai provvedimenti delle autorità, riguardanti la chiusura di molte attività produttive e commerciali e le limitazioni agli spostamenti delle persone, ma anche i primi effetti del fermo produttivo generale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Venezia

Mose, esposto sui soldi del fondo legale del Consorzio: «Mancano 21 milioni»

Che fine hanno fatto i soldi che il Consorzio Venezia nuova è tenuto a trattenere dagli utili spettanti alle aziende per poi accantonarli in un apposito fondo di garanzia? A chiederlo è Romeo Chiarotto, presidente del Consortile Venezia Lavori (Covela) che, nelle settimane scorse, ha depositato un esposto alla Procura.



Amadori a pagina XII MOSE Uno dei cantieri

Mose, lite sulla riserva da 21 milioni

►L'imprenditore Romeo Chiarotto, per conto di Covela, presenta un esposto contro il Cvn per il fondo spese legali degli ultimi tre anni non c'è alcuna traccia di quel denaro»

LE IMPRESE CONSORZIATE CONTESTANO L'ACCANTONAMENTO DI UNA PARTE DEI COMPENSI

LA GRANDE OPERA

VENEZIA Che fine hanno fatto i soldi che il Consorzio Venezia nuova è tenuto, in base alla legge 114 del 2014, a trattenere dagli utili spettanti alle aziende per poi accantonarli in un apposito fondo di garanzia, necessario a coprire le eventuali spese e i risarcimenti che potrebbero essere stabiliti alla fine dei processi sullo scandalo Mose?

L'ESPOSTO

A chiederlo è Romeo Chiarotto, presidente del Consortile Venezia Lavori (Covela) che, nelle settimane scorse, ha depositato un esposto alla Procura della repubblica di Venezia, nel quale sollecita i magistrati ad approfondire la questione. L'imprenditore novantenne, per anni alla guida della Mantovani costruzioni, evidenzia come Covela abbia subito trattenute pari a circa 16 milioni e mezzo di euro, e altri 5 milioni sono stati trattenuti dagli utili spettanti ad altre imprese impegnate nei lavori per la realizzazione del Mose: 2,3 milioni alla Mantovani spa, 2,5 milioni ad Astaldi Spa, oltre 200 mila euro a Treporti Ormeggi Pesca scarl e 100 mila euro ad Arzanà Nuovo scarl. Per un totale di poco meno di 22 milioni di

euro. Chiarotto ha analizzato i bilanci del Consorzio Venezia nuova (Cvn) depositati finora, dal 2016 al 2018, e sostiene che risulta annotato, in uno speciale "Fondo Decreto L. 90/14", unicamente la somma di 564 mila euro. Dei rimanenti 21 milioni, secondo l'imprenditore (e il commercialista che per suo conto ha analizzato i bilanci) non vi è traccia: ciò significa che non sono state accantonate le somme trattenute dagli utili delle aziende, si domanda Chiarotto.

LUNGA CONTROVERSIA

La questione delle trattenute è piuttosto delicata e dal 2014 in poi è stata oggetto di una dura battaglia giudiziaria: Covela ed altre imprese socie del Cvn le ritengono infatti ingiustificate e presentarono ricorso al Tar Lazio che, nel 2016, annullò il decreto con cui il prefetto di Roma aveva dato attuazione alla legge 114 del 2014. Poi, però, il Consiglio di Stato, nel 2017, ha ribaltato la decisione, confermando la validità della trattenuta sugli utili delle aziende nonché il successivo loro accantonamento. In particolare i giudici amministrativi scrissero che "è da ritenersi per i commissari attività totalmente vincolata e obbligatoria", evidenziando come tale fondo abbia l'obiettivo di "garantire la percezione di somme o beni che, all'esito del procedimento penale, fossero eventualmente confiscati". Qualora i procedimenti si dovessero concludere senza alcuna confisca, sottolineava il Consiglio di Stato, "quanto ac-

cantonato andrebbe restituito agli aventi diritto (ossia distribuito come utile temporaneamente "congelato)".

SERVE CHIAREZZA

Dunque Covela vuole essere sicuro che quei soldi siano conservati dal Cvn, nell'ipotesi di poterli in futuro incassare.

Quando scoppiò lo scandalo Mose, il prefetto di Roma nominò quali commissari del Cvn Luigi Magistro e Francesco Ossola, al quale fu aggiunto, dal 2015, Giuseppe Fiengo. Quindi, nel marzo del 2017, Magistro ha rassegnato le dimissioni dalla carica e nel 2019 è stato nuovamente nominato un terzo amministratore straordinario nella persona di Vincenzo Nunziata, che ha annunciato recentemente l'intenzione di dimettersi. Le trattenute, determinate nel 10 per cento degli utili da versare alle imprese in occasione di ogni stato di avanzamento lavoro, secondo Chiarotto sono state effettuate principalmente nel periodo in cui erano in funzione Ossola e Fiengo. I commissari, conclude il presidente di Covela, non hanno mai fornito spiegazioni in merito all'accantonamento. E ora Chiarotto chiede che sia la Procura a fare chiarezza.

Gianluca Amadori

© RIPRODUZIONE RISERVATA





CONTENZIOSI CONTINUI Uno dei cantieri del Mose: nuova querelle giudiziaria per il Consorzio

Supermercato Ali, i tempi si allungano ancora

LIDO

Si allungano i tempi per la realizzazione del nuovo supermercato "Ali" nell'area dell'ex distributore di benzina ex "Esso" di Ca' Bianca al Lido. La Regione, diversamente da quanto inizialmente aveva proposto il Comune, ha stabilito che la procedura urbanistica dovrà essere sottoposta alla verifica strategica ambientale (Vas) integrale e quindi con tempi più lunghi. Per questo motivo il Caal (Comitato Ambientalista Altro Lido) che fin da subito ha sollevato molte presunte incongruenze sul progetto ha scritto alla vicesindaco Luciana Colle, con delega al Patrimonio, per ricevere alcune risposte. Al centro della vicenda c'è il terreno dove dovrebbe sorgere il supermercato, oggi incolto e profondamente degradato, che è di proprietà della Congregazione Mechitarista dei Padri Armeni. «Visto il dilatarsi della tempistica - scrive il Caal - chiediamo alla vicesindaco di provvedere a ripristinare i benefici a favore del Comune statuiti nella con-

venzione del 1970, tra Comune e Congregazione Armena nell'ambito delle lottizzazioni autorizzate all'epoca e purtroppo del tutto trascurati per decenni. Per completare la procedura urbanistica, infatti, visto il dilatarsi della tempistica intendiamo ribadire che esisteva questo accordo, oltre quaranta anni fa, a cui le varie amministrazioni che si sono succedute non hanno mai ottemperato».

Gli ambientalisti hanno inoltre voluto sottolineare di "apprezzare le iniziative prese da Ali spa, guidata dal presidente Francesco Canella e dai suoi collaboratori, in questi giorni per l'emergenza Coronavirus - si legge nella nota - e di considerare la società - che conta su oltre 100 punti vendita in Veneto - vittima essa stessa di una mal condotta vicenda urbanistica». Gli ambientalisti sostengono però che andrà stabilita anche la necessaria riconsiderazione degli effetti socio-economici con riguardo alle criticità indotte sugli esercizio commerciali di vicinato nelle immediate prossimità.

Lorenzo Mayer



Nuovi lavori al Tommaseo: via all'adeguamento statico

**SARANNO RISANATE
ALCUNE COMPONENTI
STRUTTURALI
RISALENTI AL '600
PER LA SICUREZZA
SISMICA E ANTINCENDIO**

SCUOLA

VENEZIA Nonostante il periodo di emergenza sanitaria in corso legata all'epidemia di coronavirus, i lavori finalizzati al perfezionamento delle strutture delle scuole superiori della provincia di Venezia non si fermano.

Prova ne è la firma, da parte del sindaco Luigi Brugnaro, del decreto per l'approvazione del progetto definitivo relativo all'intervento di manutenzione straordinaria per l'adeguamento sismico che avrà come oggetto il "Niccolò Tommaseo". Liceo delle Scienze umane del centro storico veneziano situato nell'area di campo Santa Giustina, nel sestiere di Castello, in una piccola cittadella scolastica formata da importanti edifici storici che, oltre al "Tommaseo", ospita anche l'"Algarotti", il "Benedetti", il "Sarpi" e il "Barbarigo".

È proprio qui, infatti, che si trovano cinque edifici - a pochi passi di distanza l'uno dall'altro - frequentati da centinaia di giovani studenti provenienti dal centro storico lagunare e dalla terraferma (soprattutto per ciò che riguarda l'istituto alberghiero). Questo è quanto previsto dal progetto: una manuten-

zione straordinaria che interesserà gli elementi strutturali dello storico complesso. Il tutto per un costo complessivo pari a 280.720 euro. Un edificio, quello in questione, che risale al XVII secolo. E fatto oggetto di due cantieri dal 2017, attraverso una serie di lavori che hanno già permesso di migliorarne la sicurezza antincendio da un lato e quella sismica dall'altro.

Relativamente a questo nuovo intervento, finanziato con un mutuo Bei (Banca Europa Immobiliare), il consigliere delegato metropolitano Saverio Centenaro tiene a sottolineare come «garantirà di mantenere le condizioni adeguate alla resistenza sismica». In modo particolare per quanto riguarda le strutture lignee, metalliche e in pietra. E cioè per quell'insieme di elementi «che richiede una manutenzione costante, data la peculiare situazione della città». L'obiettivo dell'intera operazione? Rinforzare elementi importanti, deterioratisi nel tempo; avviando un processo di manutenzione costante che permetta di conservare il palazzo

«Si tratta di un altro intervento voluto dall'ente - aggiunge Centenaro - che, sotto la gestione del sindaco Brugnaro, ha badato in primo luogo a migliorare le strutture scolastiche delle scuole superiori della provincia di Venezia. Un lavoro che non si ferma nemmeno nell'emergenza, grazie ai nostri tecnici».

Marta Gasparon



SCUOLA SUPERIORE Una vista dall'alto della sede del Tommaseo



Mestre
Ripartono cinque cantieri
per ultimare le piste ciclabili
Il Comune fa ripartire cinque cantieri per la realizzazione di altrettanti tratti di pista ciclabile: in totale più di sei nuovi chilometri.
Trevisan a pagina XIII

Piste ciclabili, il Comune scatta

► Aperti i cantieri per completare altri sei chilometri ► Sono cinque i tratti su cui si lavora con l'obiettivo e mezzo di percorsi, da Chirignago a Forte Marghera di concludere le opere entro la fine di maggio

L'ASSESSORE BORASO:
«RINGRAZIO LE IMPRESE
CHE SI SONO ORGANIZZATE
PER OPERARE
RISPETTANDO TUTTE LE
MISURE DI SICUREZZA»

LA "FILOSOFIA"
Si vogliono completare
tutti i percorsi senza
lasciare a metà le strade
per le due ruote

MESTRE Aperti i cantieri: entro maggio, sperando che nel frattempo si possa tornare a correre in bici, saranno completati altri 6 chilometri e mezzo di piste ciclabili, che si aggiungeranno così ai 10 già realizzati dal 2015 a oggi dall'amministrazione Brugnaro.

I nuovi tratti di ciclabile sorgono lungo via Miranese in centro a Chirignago; poi lungo via Trieste dal cavalcaferrovia fino alla rotatoria di via Miranese; e lungo via Scaramuzza, via Gatta e via Turbine, per completare la pista che dalla chiesa di Zelarino accompagnerà pedoni e ciclisti fino al Terraglio o alle campagne lungo l'argine del Dese; infine ripartono i lavori a Forte Marghera per completare i percorsi interni al forte e la pista da via Torino al parco di San Giuliano.

«Le nostre imprese, che devo ringraziare, hanno utilizzato questo periodo di sospensione per riorganizzarsi e riprendere a lavorare con le nuove precauzioni necessarie, completando opere pubbliche che l'emergenza aveva fermato a metà - spiega l'assessore alla Mobilità Renato Boraso -. E così avremo nuovi percorsi completi, sicuri e connessi tra loro».

DOPPIO RISULTATO

La valenza di queste opere, infatti, è doppia perché non solo i ciclisti e i pedoni avranno chilometri di percorsi in più da poter percorrere per svago o per andare al lavoro e a scuola, ma le nuove piste, come quelle realizzate in questi ultimi anni, andranno a completare la rete nel senso che saranno interconnesse tra di loro a differenza che in passato, quando si sono realizzate piste ciclabili che hanno eliminato file intere di parcheggi mandando in crisi le piccole attività commerciali (come ad esempio a Catenè lungo via Trieste), oppure si interrompevano nel nulla sia in testa sia in coda, come ad esempio in via Scaramuzza, proprio una di quelle che in queste settimane stanno per essere completate: fino ad oggi il tracciato a sud non permetteva di arrivare in centro a Zelarino e a nord non permetteva di arrivare all'area verde di Forte Mezzacapo. Da questa estate, invece, ci sarà un percorso che permetterà di raggiungere quelle località senza vedersi le auto sfrecciare a pochi centimetri di distanza.

Sono opere che si aggiungono alle piste già completate, come le ultime due inaugurate la primavera dell'anno scorso: quella

sull'ex sedime ferroviario della vecchia ferrovia Valsugana, 2,5 chilometri alberati, illuminati e separati dal traffico, percorsi ogni giorno da circa 900 persone e che era attesa da oltre dieci anni; e la ciclopedonale lungo via Altinia, che collega Favaro a Dese: le amministrazioni precedenti avevano recuperato uno dei boschi più belli della terraferma ma l'unico modo per arrivarci era l'automobile.

ALTRI 30 CHILOMETRI

Mentre le imprese si sono rimmesse al lavoro, i tecnici della Mobilità e dei Lavori pubblici, in smart working, stanno completando i progetti per realizzare entro i prossimi tre anni altri 30 chilometri di piste già finanziate con fondi privati (come oneri di urbanizzazione), pagamenti di opere di compensazione, e fondi ministeriali o europei. Si potranno così superare i 180 chilometri di piste ciclabili e, aggiungendoli a quelli che verranno costruiti nel territorio della Città Metropolitana, per collegare i comuni intorno a Venezia, si arriverà a superare i 200 chilometri.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La curiosità

È anche “merito” delle nuove rotonde

MESTRE Sono state le nuove rotatorie a dare una ulteriore spinta alla costruzione di piste ciclabili. Gli interventi completati a novembre per le 4 nuove rotatorie nel quadrante dei Quattro Cantoni hanno portato anche a mettere in sicurezza le fermate bus, ampliare i marciapiedi, riqualificare il verde e completare i percorsi ciclabili che erano stati lasciati senza continuità: in particolare la pista di via Castellana, usciti dal sottopasso ferroviario che la portava all'incrocio dei Quattro Cantoni, non si collegava con nessun

percorso. Adesso, invece, pedoni e ciclisti possono arrivare alla pista di via Einaudi, anche questa rimasta senza sbocco per anni e adesso pronta per essere collegata con la nuova pista di via Padre Giuliani. «Ogni volta che interveniamo per migliorare la sicurezza stradale e rendere più fluido il traffico, troviamo soluzioni pure per i pedoni, i ciclisti e chi si sposta in bus - afferma l'assessore Boraso -. Un lavoro complesso che ha richiesto molte verifiche e l'ascolto di tutte le diverse esigenze di mobilità cittadina». (e.t.)



MESTRE I lavori in corso per il completamento della pista ciclopedonale lungo via Scaramuzza vicino al Forte Mezzacapo



Il comitato va all'attacco: «Troppi ritardi per San Felice»

► Evidenziate incertezze sia sui lavori
sia sulla smilitarizzazione dell'area

IL PRESIDENTE BOSCOLO BIBI

«Il tavolo tecnico

segna sicuramente il passo

a causa di intoppi e problemi

amministrativi o burocratici».

CHIOGGIA

Il comitato che da lunghi anni si batte per il recupero e la valorizzazione di San Felice teme che la procedura finalizzata alla completa smilitarizzazione del sito possa trascinarsi troppo a lungo. «Ci aspettavamo – dice, infatti il presidente Erminio Boscolo Bibi – più celerità nella concretizzazione di quant'è previsto dal protocollo d'intesa. Il tavolo tecnico segna sicuramente il passo a causa di intoppi e problemi amministrativi o burocratici. Ciò nonostante – aggiunge – l'urgenza degli interventi dovrebbe spingere a far presto».

TIMORI

Bibi prosegue manifestando anche il timore che i lavori previsti nell'ambito del primo stralcio dell'intervento (finalizzato al consolidamento delle strutture di competenza pubblica), iniziati nei primi giorni di febbraio, non possano concludersi entro i nove mesi, così com'era stato programmato. «Purtroppo – segnala il presidente – l'emergenza Coronavirus ha bloccato il cantiere. Stavano per avere inizio il restau-

ro dell'imponente portale monumentale e la realizzazione di percorsi per i visitatori. Lo stanziamento ammonta a due milioni». Lo stralcio inerente il resto del forte, comprendete anche il recupero del trecentesco Castello della Lupa, non è stato invece ancora appaltato perché i cinque milioni di spesa previsti risultano insufficienti. «Le Amministrazioni, però – assicura Bibi – stanno tentando di

recuperare altri fondi». Il ministero delle Infrastrutture si è, infatti, impegnato a reperire sette milioni, attingendo ai fondi per le misure compensative del Mose. Un terzo stralcio riguarderà il recupero naturalistico di 13 ettari di macchia mediterranea compresa tra i muraZZi, la spiaggia e la diga ed il bastione di levante della fortezza. Dovrà diventare un'oasi verde protetta, ma aperta al pubblico. Coronavirus permettendo, annuncia il presidente del comitato «i progetti riguardanti le strutture pubbliche dovrebbero essere presentati al pubblico sabato 9 maggio, all'auditorium di San Nicolò, in occasione delle prime visite al forte programmate per il 2020. L'in-

contro dovrebbe essere organizzato dal Comune in collaborazione con la sezione veneta dell'Istituto italiano dei castelli, in occasione delle giornate nazionali dedicate alle antiche fortificazioni. Nel pomeriggio, sarebbero previste le visite guidate».

PROGETTI

Comunque vada, i due progetti privati (allo stadio di manifestazioni d'interesse) già al vaglio della società Difesa Servizi (interamente controllata dal ministero della Difesa) stanno seguendo un iter parallelo cui è previsto faccia seguito la gara d'appalto vera e propria. L'inserimento delle attività commerciali potrà, comunque, aver luogo esclusivamente al termine delle opere pubbliche. Indispensabile, inoltre, la definizione delle modalità gestionali».

Roberto Perini





IL FORTE DI SAN FELICE Il comitato è preoccupato per i ritardi e le incertezze sul progetto. In alto Boscolo Bibi

Al via le asfaltature delle strade si inizia domani da via Roma

SPINEA

Con via Roma e le sue laterali poco trafficate rispetto ai viavai a cui si era abituati, creerà meno disagi l'intervento programmato per i prossimi due mesi. Il Comune ha comunque pubblicato un'ordinanza per facilitare i lavori dell'impresa, che tra aprile e maggio sarà all'opera in tutto il centro città. Il piano di asfaltature prende il via domani, lunedì e andrà avanti fino al 30 maggio. «È stata programmata - si legge nell'ordinanza - l'asfaltatura delle strade Comunali con inizio dalla Via Roma partendo dalla zona Ovest, quindi dal quartiere Orgnano, e discenderà progressivamente verso la zona est, fino a via Unità». Per garantire la sicurezza di auto, bici e pedoni, ma anche gli spazi necessari ai lavori di asfaltatura (eseguiti dalla ditta Ics), si prevedono alcuni accorgimenti, che saranno segnalati: da domani a fine maggio, dalle 7 alle 18, restringimento della carreggiata, il senso unico alternato regolato da movieri, l'istituzione del divieto di sosta con rimozione. L'intervento costerà 103.341,56 euro. Nel piano triennale delle opere pubbliche sono state inserite, per il 2020, asfaltature per 200 mila euro e la sistemazione dei marciapiedi per altri 150 mila euro. *M.Fus*



Affitti, le categorie ora alzano la voce

► **Confartigianato: «Intese più facili con i privati che con gli enti pubblici»**

Artigiani e i negozianti veneziani stanno vivendo con apprensione questi momenti in cui alla mancanza degli incassi si sommano le scadenze fiscali e degli affitti. «Se tra i privati si trova una certa accondiscendenza a modificare, sospendere o rivedere i canoni, da parte pubblica (Comune) e degli enti benefici e di assistenza non si sarebbe riscontrata la medesima disponibilità» denuncia il direttore della Confartigianato veneziana, Gianni De Checchi, sollecitando l'avvio di un tavolo per trovare soluzioni.

Fullin a pagina VI



Confedilizia cauta: «Sui canoni di locazione serve il buon senso»

► Il presidente De Marchi: «Nessun motivo per non pagare, ma i proprietari devono cercare di agevolare i conduttori»

**«IMU DA AZZERARE
E DEVE ESSERE
REINTRODOTTA
LA CEDOLARE SECCA
ANCHE PER I LOCALI
COMMERCIALI»**

IL PANORAMA

VENEZIA C'è chi ha fatto sacrifici e si è comprato, risparmiando come una formichina, il laboratorio in cui lavorava e che dal momento in cui è andato in pensione. E affittandolo a un prezzo non esorbitante lo ha reso di fatto il suo reddito "integrativo" per la vecchiaia.

Ci sono le farmacie, che senza il massiccio afflusso di turisti che chiedono dalla crema per il sole alle ciabatte per camminare più comodamente, non riescono più a sostenere i canoni di locazione.

E ci sono locatari dei negozi di lusso tristemente chiusi, che in un centro storico ormai deserto non sanno più a che santo votarsi per pagare l'affitto.

La crisi appena iniziata, e che probabilmente farà sentire i suoi effetti in modo molto più marcato nei prossimi mesi, diventerà probabilmente occa-

sione di livellamento del mercato immobiliare, non solo nelle compravendite ma anche nelle locazioni commerciali. Che in questo momento registrano costi insostenibili.

ACCORDI BONARI

Nel frattempo Confedilizia richiama le parti al buon senso, precisando però che non esiste alcun motivo giuridicamente valido per non assolvere all'obbligo contrattuale del pagamento dei canoni di locazione.

«L'emergenza di questo mese o di quelli successivi vanno visti in un'ottica di lungo periodo - spiega il presidente dell'associazione dei proprietari Giuliano Marchi - sull'estensione di tutto il contratto che è di 12 anni. Certo è che se ciascuno si arrocca sulla propria posizione non se ne viene fuori».

Quindi non resta che il sistema dell'accordo bonario tra proprietario e inquilino: «Parte col piede sbagliato chi pretende di non pagare per la mancanza di incassi. Perché il pro-

prietario mette comunque a disposizione il bene».

Ma anche il proprietario deve comunque agevolare il conduttore, «magari con una rinegoziazione del canone mese per mese o con la clausola di scontare del tutto o in parte l'avviamento commerciale alla risoluzione del contratto», soprattutto nel caso in cui il proprietario sia un ente pubblico o privato, spiega l'avvocato.

SOSTEGNI ALL'ECONOMIA

«Resta il fatto che è necessario un intervento esterno per far ripartire l'economia - prosegue Marchi - innanzitutto non devono esserci tasse sui canoni non incassati, va reintrodotta la cedolare secca anche per i locali commerciali per evitarne la chiusura, va rimodulata se non azzerata l'Imu e in più il credito d'imposta del 60 per cento va ripartito sia sul conduttore che sul locatore, non può essere una misura solo in una delle parti del contratto».

Marchi plaude alle proposte avanzate in sede nazionale dal Sunia sul rifinanziamento del fondo per gli affitti, perché «è un modo per tutelare entrambe le parti»

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA





RIALTO Negozi chiusi per l'emergenza, nel tondo Giuliano Marchi

Piscina, ecco il nuovo bando per tetto e impianti

IL COMUNE RIAVVIA L'ITER CERCANDO DI RECUPERARE IL TEMPO PERDUTO MA SULLA RIAPERTURA DEL CANTIERE PESA L'INCOGNITA CORONAVIRUS

PORTOGRUARO

Sarà una procedura negoziata il modo per trovare la ditta che realizzerà i tanto attesi lavori alla piscina comunale. L'amministrazione di Portogruaro, dopo aver revocato l'intera procedura di gara per l'esecuzione dei primi lavori di ristrutturazione dell'impianto natatorio, ha pubblicato in questi giorni sull'Albo pretorio la nuova determina a contrarre, ovvero il nuovo bando di gara, che avverrà mediante procedura negoziata con invito rivolto a 22 operatori economici. Queste ditte dovranno far pervenire un'offerta partendo da una base di 991 mila euro. Il totale del primo lotto, riferito in particolare al rifacimento del tetto, è di 1 milione 227 mila euro e comprende, come somme a disposizione dell'amministrazione, anche il riavvio degli impianti di depurazione e di riscaldamento, interventi del valore di complessivi quarantamila euro. In sostanza, il Comune, pur mantenendo la divisione in due lotti, ha accorpato in questo appalto anche alcuni interventi previsti nel secondo, stralcio per

cui rimangono a disposizione solo 122mila euro. Questa modifica della suddivisione dell'intervento è evidentemente finalizzata a consegnare quanto prima l'impianto, chiuso - non senza vivaci polemiche - da fine luglio 2019. Come si legge nel capitolato speciale d'appalto, infatti, l'amministrazione vuole "rendere accessibile al pubblico la struttura per la prossima stagione".

L'impresa vincitrice avrà, dalla data del verbale di consegna, 60 giorni di tempo per ultimare l'intervento. L'incognita, vista anche l'emergenza Coronavirus, è sulla data di apertura del cantiere. Il progetto che la ditta dovrà realizzare è quello redatto dall'architetto Massimiliano Pagnin, che è stato incaricato di fare una revisione del precedente esecutivo, risultato poi non eseguibile per le condizioni di totale degrado della travi della copertura che ha determinato lo stop ai lavori e la necessità di riavviare da capo tutto l'iter.

"I lavori, che dovranno essere eseguiti nel più breve tempo possibile da una o più imprese altamente qualificate - si legge nella relazione di progetto - dovranno garantire che la nuova copertura della piscina resisterà nel tempo, mantenendo, diversamente dal passato e con ordinarie manutenzioni da programmare, tutte le sue caratteristiche strutturali".

Teresa Infanti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



RISTRUTTURAZIONE
La piscina di Portogruaro



Debba, il nuovo ponte a prova di alluvione

Tra sei mesi il progetto esecutivo
Sollecitata un'ampia arcata
per scongiurare pericoli di piena
Rucco: «Il contesto è delicato»

**Il primo stralcio
prevede una spesa
di 9,2 milioni
Previsti anche
confronti
con i residenti**

Alessia Zorzan

Inizia il conto alla rovescia per il nuovo ponte di Debba, almeno per la progettazione del primo stralcio. Si è chiusa infatti la gara per individuare la squadra che si occuperà di disegnare l'infrastruttura. Dopo la firma del contratto, i professionisti del raggruppamento di imprese capitanato da E-Farm Engineering&consulting Srl di Vigonza con Proteco engineering srl, studio ingegneria strutturale Organte e Bortot (Sist), Tfe ingegneria srl, Arcsat snc e il geologo Federico Pizzin, avranno sei mesi di tempo per arrivare alla progettazione esecutiva, partendo dal documento di fattibilità delle alternative progettuali. Si procederà poi con la gara per i lavori del primo stralcio, con ruspe in azione nel 2021. Si tratta di un intervento da 9,2 milioni, già finanziati (in parte dalla Provincia con 7,7 milioni e in parte dal Comune con 1,5 milioni). La gara per la progettazione, da mezzo milione (498.414 euro), è stata aggiudicata con un ribasso del 38,65 per cento, pari ad un risparmio di 190 mila euro. Sempre la ditta vincitrice dovrà occuparsi di direzione lavori e contabilità delle opere appaltate, presentazione della documentazione per l'acquisizione dei pareri agli enti competenti, coordinamento per la sicurezza, relazione geologica.

«Il percorso è ancora lungo - chiarisce il presidente della Provincia Francesco Rucco -

ma dopo vent'anni di proclami senza poi nulla di concreto, questo è già un passo importante. Il progetto deve tenere conto del contesto di particolare pregio ambientale e paesaggistico e dell'area golenale del Bacchiglione. E chiediamo un occhio di riguardo per pedoni e ciclisti». «Abbiamo chiesto - aggiunge Valter Orsi, consigliere provinciale delegato alle grandi infrastrutture - proposte innovative vista la particolare collocazione e la necessità di far defluire al meglio l'acqua, prevedendo un'arcata molto ampia». «Parliamo di un primo stralcio - aggiunge Orsi - mentre prosegue il dialogo con società autostrade», che dovrebbe finanziare il secondo per altri 8 milioni. «Sul tema - ha aggiunto Rucco - mi sono confrontato anche con il ministro delle infrastrutture Paola De Micheli durante la sua visita a Vicenza». «Ora - aggiunge il consigliere comunale Marco Zocca, presidente della commissione territorio - possiamo iniziare a prevedere momenti di confronto con i cittadini. Parliamo di un cantiere di quasi 10 milioni, un'opera tra le più importanti dalla realizzazione delle gallerie di Vicenza, che di certo avrà un indotto economico importante». L'intervento completo, del valore di 17,7 milioni di euro, prevede la realizzazione di una rotatoria sulla provinciale Riviera Berica, un nuovo ponte sul fiume Bacchiglione e il collegamento con la rotatoria sulla strada San Pietro Intrigogna e da lì con il casello di Vicenza Est dell'A4. Questo primo stralcio invece riguarda la realizzazione della rotatoria sulla SP 247 Riviera Berica, il nuovo ponte sul fiume Bacchiglione, una nuova rotatoria su strada San Pietro Intrigogna e il tronco stradale di collegamento. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'intervento

RONDÒ E CICLABILI

La ridefinizione della viabilità prevede la realizzazione di una nuova rotatoria lungo la Riviera Berica, nel comune di Longare, un nuovo ponte sul Bacchiglione - trasformando gli attuali Ponti di Debba in ciclopedonali - il collegamento con San Pietro Intrigogna e la zona artigianale presente sulla strada della Pelosa e il casello di Vicenza Est tramite una nuova strada e il potenziamento della rotatoria di strada Ponti di Debba. Previsti inoltre percorsi ciclabili. Il tratto tra i due rondò interessa una zona alluvionale, quindi sarà realizzato su terrapieno, con sistemi anti-allagamento. Secondo quanto già ipotizzato dallo studio di prefattibilità, la rotatoria sulla Sp 247 dovrebbe avere un diametro esterno pari a 47 metri con anello giratorio di 8 metri. Il ponte sul Bacchiglione

dovrebbe avere due corsie di marcia, una per ogni senso, e due marciapiedi laterali. L'ipotesi prevede le interconnessioni con il territorio attraversato dalla strada San Pietro Intrigogna, in modo da raccordare direttamente il primo tratto della strada con l'abitato e con le strade comunali della Pelosa e del Businello. Due gli obiettivi: rendere più fluida e sicura la viabilità lungo la Riviera Berica e sgravare da traffico e inquinamento l'area, in particolare le frazioni di Santa Croce Bigolina e Campedello. Attenzione è stata chiesta per la mobilità lenta, ossia pedoni, ciclisti e utenza debole come anziani, disabili, giovani. I flussi verranno dunque separati e l'attuale strada di Ponti di Debba sarà destinata a pista ciclopedonale. A.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una panoramica di Debba ai tempi dell'alluvione del 2010. Il nuovo ponte sarà realizzato tenendo conto della natura dell'area. ARCHIVIO

VALDAGNO. Il provvedimento riguarda circa 40 mila casi in Veneto

Affitti dell'Ater In arrivo sconti per 200 famiglie

Grazie al ricalcolo utilizzando la piattaforma regionale in cui sono raccolte le informazioni sugli inquilini e sugli immobili

Veronica Molinari

Canoni più leggeri per gli alloggi Ater. Presto nella cassetta della posta 200 famiglie valdagnesi riceveranno la buona notizia insieme alla nuova cifra sul bollettino precompilato. L'invio riguarda, in tutto il Veneto, oltre 40 mila inquilini di alloggi di edilizia pubblica residenziale di proprietà di Ater, Comuni o municipalizzate. Non solo. I nuovi canoni, ricalcolati con l'utilizzo della piattaforma regionale che raccoglie tutte le informazioni degli inquilini e degli immobili, hanno valore retroattivo all'1 luglio scorso. Vale a dire che le famiglie si vedranno, nella maggior parte dei casi, restituire i soldi pagati in più. In città le famiglie che abitano in un al-

loggio Erp sono 250 e l'80% usufruirà delle riduzioni. Una boccata d'ossigeno che farà arrivare nelle tasche delle persone qualche euro in più. «Chi ha accesso - spiega l'assessore alle politiche sociali Tiziana De Cao - a questo tipo di appartamenti sono persone e famiglie in situazioni di fragilità e difficoltà. In questo momento storico in cui l'emergenza sanitaria sta creando ulteriori incertezze che colpiscono inevitabilmente le casse di molti cittadini, l'intervento di Ater si rivela oltremodo prezioso. Il presidente Ater Valentino Scomazzon ha sottolineato la necessità di rendere disponibili appartamenti per nuclei familiari numerosi. Si è chiesto, quindi, la disponibilità a quegli inquilini che oggi occu-

pano da soli o in coppia dei bicamere e tricamere di spostarsi in soluzioni più piccole, dove potrebbero anche risparmiare ulteriormente sugli affitti». I canoni saranno ripartiti in più mensilità e dovranno essere corrisposti nel più breve periodo possibile: data ultima il 31 dicembre. I conguagli comportano calcoli che sono adeguati da caso a caso tenendo conto, ad esempio, delle eventuali modifiche nel reddito o nella composizione della famiglia. Ecco allora che tra le novità c'è il limite di reddito Isee per poter mantenere il diritto all'alloggio che sale da 20 mila a 35 mila euro per gli assegnatari storici, cioè per gli inquilini entrati in base alla "vecchia" legge del 1996. Permanenza è garantita se c'è un over 65 o una persona disabile. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La riduzione

LE CARATTERISTICHE

Per chi ha ottenuto l'alloggio con la legge del 2017 il reddito annuo sale da 20 a 26 mila euro. L'Iva è sempre a carico dell'Ater e non degli inquilini e nel calcolo del canone il valore massimo scende dal 25 al 18% del reddito del nucleo familiare. Oltre ai diversi casi legati al reddito, se l'inquilino è proprietario di immobili non vendibili o inutilizzabili potrà chiedere una rivalutazione del proprio Isee e quindi dell'affitto. Canone ridotto al minimo, ovvero 40 euro, per famiglie con una persona over 75 e un Isee inferiore a 6 mila euro, fino al primo rinnovo contrattuale E se in regola con i pagamenti. V.E.M.O.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il presidente dell'Ater Scmazzone e il sindaco Acerbi. ARCHIVIO

«Pedaggi gratuiti per aiutare i trasporti»

Imprese in sofferenza per i costi più elevati e i mancati pagamenti «Lo Stato intervenga, così sono in pericolo servizi fondamentali»

« Siamo come il sangue per il corpo umano Senza i camion si ferma tutto

RODOLFO MARIOTTO
CONFINDUSTRIA

Gian Marco Mancassola

Se non circola più il sangue, il corpo finisce per esaurire le forze e spegnersi. Fuor di metafora, se dovesse andare in tilt il sistema dei trasporti, l'intera economia italiana si affloscerebbe. È molto preoccupato Rodolfo Mariotto, presidente della sezione Trasporto merci e persone e Spedizionieri di Confindustria Vicenza. L'effetto domino innescato dalla pandemia rischia di avere ripercussioni a catena che si sono manifestate subito dopo la decisione di imporre il lockdown anche alle industrie. «Il nostro servizio è essenziale, perché siamo noi a garantire i rifornimenti a supermercati, farmacie, ospedali e a quel poco che è rimasto ancora aperto - analizza - ma in questo momento siamo in forte sofferenza. Tre quarti delle imprese sono chiuse, la nostra potenzialità è ridotta. Le poche aziende aperte hanno bisogno di spedire merci, ma alcuni servizi hanno costi superiori se i camion girano semivuoti. Per mantenere un livello dei costi sostenibile dovremmo ottimizzare i carichi, ma non ci riusciamo perché non c'è un sufficiente volume di merci in circolazione: si viaggia mezzi scarichi e spesso non ci sono carichi di ritorno. Come se non bastasse tutto questo,

inizia a scricchiolare la filiera dei pagamenti: ai nostri partner commerciali chiediamo una forma di solidarietà, almeno i pagamenti nei tempi previsti. Purtroppo c'è anche chi sta approfittando di questa terribile situazione, proprio mentre stiamo lavorando di fatto sottocosto. Auspichiamo un'attenzione da parte dello Stato: va garantita la liquidità alle aziende, altrimenti si rischia di non sopravvivere a questa crisi e di non garantire servizi essenziali».

Il mondo della logistica è di fatto prigioniero dei costi: i mezzi sono già stati pagati, gli stipendi e il carburante vanno pagati. Non ci sono molte vie per dilazionare alcune voci di costo. Di qui la proposta per la durata dell'emergenza: «In questo periodo potrebbe essere un aiuto fondamentale rendere gratuite le autostrade per le aziende italiane, identificabili attraverso il riconoscimento via telepass. Non so se sia possibile, spero non ci siano veti per le regole europee. Poiché non abbiamo alcuna spesa differita, almeno questa forma di sostegno ci darebbe ossigeno. Siamo come il sangue per il corpo umano: portiamo i nutrienti anche fino alle estreme periferie».

Mariotto rivolge infine un appello al buonsenso: «Servirebbe un minimo di elasticità sul computo delle ore di guida per permette agli autisti di arrivare a casa in sicurezza: cerchiamo di non essere così tassativi. Giusto, giustissimo che siano previste sanzioni pesanti per chi non rispetta le regole in tempi normali. Ma questi, come abbiamo capito tutti, non sono tempi normali». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ARROCCO DI CHI SOFFRE

Dai viaggi ai trasporti, dalle costruzioni alla mobilità: tutti in difesa studiando le contromosse

Il turismo punta sul fattore «vendetta»

Il turismo è uno dei primi settori che fa sperare in una ripresa dopo la crisi. Ne sono convinti gli operatori del settore e Confturismo-Confcommercio, che ha lanciato un sondaggio realizzato in collaborazione con Swg secondo cui 7 intervistati su 10 pensano che l'emergenza coronavirus durerà ancora due o tre mesi in Italia e la metà di loro ha intenzione di fare una vacanza appena l'emergenza sanitaria finirà e l'allarme sarà cessato. «Il turismo è il settore con i maggiori danni economici per effetto della pandemia Covid-19 — spiega in una nota Confturismo —. Tutta la filiera turistica, dalla ricettività alla ristorazione, dai tour operator e agenzie di viaggio ai servizi di spiaggia, è ferma e le previsioni fino a maggio indicano perdite di quasi 90 milioni di presenze di turisti tra italiani e stranieri. Oltre 500 mila stagionali a rischio. Crolla l'indice di fiducia del viaggiatore italiano, perde 18 punti in un mese, il valore più basso mai registrato in passato». Del resto con la mobilità bloccata non poteva che essere così. Malgrado tutto però dal sondaggio emerge che l'83% degli italiani farà vacanze in Italia; il 16% teme però di non avere una disponibilità economica sufficiente per farla; il 44% degli intervistati la farebbe se potesse detrarre parte del suo costo. Questo ci mostra il turismo come uno dei primi settori che fa sperare in una ripresa dopo la crisi. Con effetti su tutto il paese. Non bisogna dimenticare infatti che, secondo dati Istat, 100 euro di transazioni nel turismo ne generano ulteriori 86 in altri settori. «Sostenere il turismo adesso significa investire in un settore che mette in moto a sua volta altri consumi portando ossigeno all'economia dell'intero Paese — spiega Luca Patanè (nella foto), presidente di Confturismo - Confcommercio —. Rendiamo anche detraibili per due anni le spese di vacanze di almeno tre notti delle famiglie italiane che soggiornano nelle strutture ricettive. Questo potrebbe essere un buon incentivo per il recupero del settore e un'accelerazione al ritorno alla normalità».

Isidoro Trovato

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Treni e aerei, anche per oggi non si parte

È un quadro in chiaro-scuro quello dei trasporti, dove l'area più a rischio è quella passeggeri, che non prevede recuperi nel breve, mentre per le merci il problema è il collo di bottiglia delle frontiere e dei porti per il trasporto su gomma, mentre il sistema regge su ferro. Fosco l'orizzonte per le compagnie aeree: la Iata stima perdite di entrate globali per il 2020 che vanno dai 63 a 113 miliardi di dollari. I prezzi delle azioni delle compagnie sono scesi di quasi il 25% dall'inizio dell'epidemia, circa il 21% in più rispetto alla crisi della Sars del 2003. Aerei a terra per tutti, è prevedibile che ogni Paese cerchi di salvare la compagnia di riferimento, Alitalia nel nostro caso (nella foto, il commissario Giuseppe Leogrande), che dovrebbe assicurare i collegamenti essenziali. Resta un punto interrogativo per le low cost: i governi nazionali potrebbero approfittare del momento per rivedere al ribasso le regole generali. Il trasporto ferroviario passeggeri si è fortemente contratto: solo nell'Alta velocità si è passati da 413 treni veloci quotidiani (Trenitalia più Italo) agli attuali 10 (-98%). Per il trasporto pubblico locale la vendita dei biglietti è ormai praticamente azzerata. E non è poco, visto che le oltre cento aziende con oltre 120 addetti traggono dai contratti di servizio con gli enti solo la metà dei loro ricavi. Il primo decreto Cura Italia non ha previsto nulla che non siano gli ammortizzatori sociali, ma il ministero dei Trasporti ha da poco disposto che venga rilasciata la prima tranche del Fondo per il Tpl su ferro e su gomma per il 2020, pari a 1,6 miliardi. Quanto alla movimentazione delle merci, Confetra ha stimato su base annua una contrazione dei volumi tra il 20 e il 25%. Se l'interscambio commerciale dell'Italia con il resto del mondo fletterà di circa 150 miliardi, in termini di merci movimentate ciò equivarrà a circa 18 miliardi di fatturato in meno per l'intero settore della logistica e del trasporto merci. Un grosso



infarto, dunque, per un settore che però non si è mai fermato.

Antonella Baccaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nuove case e ristrutturazioni: il conto più duro

Il settore delle costruzioni, che già scontava una crisi profonda con moltissime imprese sull'orlo del fallimento a causa soprattutto della contrazione degli investimenti pubblici, potrebbe perdere nel 2020 da un 8,3% di fatturato fino a un 23,1% nello scenario più pessimistico, secondo le stime del Cerved. La decretazione d'emergenza ha previsto la sospensione di quasi tutti i cantieri, per un trimestre, per gli interventi di riqualificazione edilizia e le nuove costruzioni che non siano di pubblica utilità, ad eccezione delle infrastrutture strategiche e di edilizia sanitaria. Tenendo presente questo blocco, la stima preliminare presentata nei giorni scorsi dagli analisti del Cresme, è di 34 miliardi di euro di investimenti che saranno persi nell'anno in corso, per un totale di 107 miliardi anziché 141. In termini percentuali, e comprendendo gli investimenti in nuova edilizia e manutenzione straordinaria, il decremento potrebbe essere del 22,6% rispetto al 2019. Dieci anni fa, nell'anno peggiore per il settore, la discesa degli investimenti era stata del 9,6%. Il calo più significativo dovrebbe riguardare il settore delle nuove abitazioni (-22,6%) e delle ristrutturazioni (-23,5%), con una perdita rispettivamente di 3,9 miliardi e di 13,2 miliardi. Per il settore non residenziale le perdite si attesterebbero a 3,2 miliardi per il non residenziale nuovo privato, 1,3 miliardi per il pubblico, 6,8 miliardi per la riqualificazione privata e 1,7 miliardi per quella pubblica. In calo anche del 12,6% gli investimenti in opere infrastrutturali, sia nell'ambito di nuove costruzioni che di manutenzione straordinaria. Il presidente dell'Ance, Gabriele Buia (nella foto), ha chiesto al governo di immettere immediatamente liquidità nel sistema attraverso le vie più brevi e ha annunciato la presentazione di «un nuovo Piano Marshall basato sugli investimenti pubblici e sul sostegno di quelli privati».

A. Bac.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Auto azzerata L'Europa chiude 229 fabbriche

Collassato. Azzerato. Sparito, fino a tornare ai livelli degli anni 60. Sono le immagini usate per dare l'idea. In Italia, in Europa, nel mondo. È difficile del resto definirli in altro modo, i tracolli che hanno portato il mercato dell'auto a chiudere marzo con perdite tra il 72% della Francia e l'85% del nostro Paese. E tuttavia, nemmeno questi dati rendono davvero la drammaticità del quadro Covid-19 per un settore che già non se la passava benissimo. In sé sono soltanto numeri: non bastano a raccontare per intero la storia. Quella è fatta anche e soprattutto di persone. Per l'Europa «industria dell'auto» vuol dire 2,6 milioni di posti di lavoro diretti, che salgono a 13,8 con tutto ciò che ci gira intorno. Qui c'è il 6,1% degli occupati Ue, da qui arriva il 7% del Pil. In Italia le percentuali sono altrettanto strategiche: 5,6% del Pil, 250 mila addetti, un moltiplicatore occupazionale superiore a tre con l'indotto. È ovvio che, oggi, la priorità sia la salute. E la produzione di auto non è un'attività «essenziale». Difatti le 229 fabbriche del continente sono tutte chiuse e la metà dei 2,6 milioni di lavoratori aspetta a casa il ritorno alla normalità. Ad aprile e maggio andrà peggio. Un recupero possibile dal secondo semestre non esclude bilanci pesantissimi a fine anno: Italia giù del 35%, Europa del 13,6%, mondo del 12%. Sedici giorni (media Ue a marzo) di blocco sono bastati a creare crisi di liquidità. I primi a esserne colpiti i concessionari: non pochi vedono vicinissima la chiusura definitiva. Ma non c'è impresa che non sarà toccata. I vertici di tutte le associazioni automobilistiche europee (nella foto Mike Manley alla guida di Acea e ceo di Fca) hanno scritto a Ursula von Der Leyen lanciando l'allarme: «Senza entrate, molte società avranno significativi problemi. Per alcune è questione di settimane». Sì, il mercato prima o poi invertirà la curva (come in Cina). Ma senza interventi di politica industriale anche il «prima» sarà, per tanti piccoli e medi, troppo tardi. E la Cig rischia di essere superata: nell'auto sono i licenziamenti, già, il fantasma che si aggira per l'Europa.

Raffaella Polato

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DONO DALLA CINA

Anche Dante insieme alle 50 mila nuove mascherine

PADOVA

«L'amor che move il sole e l'altre stelle». C'era la frase conclusiva della Divina Commedia negli scatoloni con 50 mila mascherine chirurgiche donate a Padova da Sichuan, in Cina. Un regalo frutto delle buone relazioni economiche tra Confapi Padova, la Fondazione Progetto Italia-Cina e le imprese della terza provincia più popolata della Cina.

A ricevere la consegna, avvenuta in Interporto, il sindaco Sergio Giordani, l'assessore Antonio Bressa, il presidente di Unionmeccanica Veneto Andrea Tiburli e il direttore di Confapi Padova Davide D'Onofrio. Le mascherine verranno utilizzate per coprire le esigenze delle categorie più esposte e saranno consegnate a partire da lunedì. «Un gesto che non dimenticheremo. Vogliamo tornare al più presto a dedicarci alla cooperazione imprenditoriale», ha commentato Tiburli. —



Gruppo Rotelli, 220 milioni dalle banche per realizzare il nuovo ospedale Galeazzi

IL PROGETTO

ROMA La pandemia non ha bloccato tutte le iniziative economiche, anzi in questi giorni si sta concretizzando il progetto per la costruzione del nuovo ospedale Galeazzi, nelle aree ex Expo a Milano, in piedi da un paio di anni. Ieri secondo quanto ricostruito dal Messaggero, nel corso di una conference call, quattro grandi banche italiane avrebbero deciso la concessione di un finanziamento di 220 milioni, alla Gsd real estate, un veicolo immobiliare facente capo a Papiniano spa, finanziaria della famiglia Rotelli, di cui Paolo, figlio del fondatore Giuseppe, è oggi il patron in veste di presidente del San Donato che è il gruppo leader della sanità privata italiana. La nuova struttura ospedaliera sorgerà vicino Cascina Triulza, su una superficie lorda di 181 mila metri quadrati mentre lo spazio commerciale si aggira sui 100 mila metri quadrati. Il terreno di proprietà del gruppo San Donato oggi è un *green field* e presto inizieranno i lavori per la costruzione della struttura che a regime, avrà 570 posti letto dando lavoro a 1.800 dipendenti.

IL COSTO TOTALE

Il complesso verrà a costare 366 milioni, di cui il 60% riveniente da un finanziamento bancario in corso di finalizzazione e 146 milioni sarà l'equity del gruppo San Donato. La somma complessiva comprenderà anche i costi complessivi della costruzione.

Il pool è formato da Intesa Sanpaolo, banca di riferimento del gruppo sin dalla sua nascita, Unicredit, Banco Bpm, Bnl (gruppo Bnp Paribas) con quote di 55 milioni a testa. Il finanziamento avrà durata 30 giugno 2027 con una maxi-rata finale. Il prestito probabilmente verrà rifinanziato in prossimità della scadenza. Come garanzia, gli istituti dovrebbero ricevere un'ipoteca sul terreno.

Al gruppo Rotelli fa capo, da gennaio 2012, anche l'Ospedale San Raffaele per un totale di 18 strutture. Nel 2019 San Donato ha leggermente migliorato i ricavi mentre l'ebitda è calato.

r. dim.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«I ritardi? Fisiologici con il coronavirus Il progetto resta valido e sarà concluso»

Cassa depositi e prestiti, Th Resorts e Club Mediterranée confermano la volontà di realizzare il complesso alberghiero

Enrico Tantucci

I ritardi e le difficoltà ci sono, legati anche alla situazione oggettiva di blocco delle attività legata all'emergenza coronavirus, ma la volontà di tutti i soggetti interessati, dai proprietari di Cassa depositi e prestiti ai futuri gestori di Club Mediterranée e Th Resorts, resta comunque quella di avviare e portare a termine la ristrutturazione a fini turistici e alberghieri del complesso dell'ex Ospedale al Mare.

È la posizione comune di fronte alla preoccupazione crescente anche in laguna che l'emergenza sanitaria e l'azzeramento almeno momentaneo del turismo - destinato ad avere degli strascichi anche con la ripresa - possa mettere in forse l'operazione. «Noi siamo più che mai determinati a portare avanti il progetto non appena si ripristineranno condizioni di normalità», fanno sapere da Cdp, «con i nostri partner al nostro fianco e cerchiamo intanto di portare avanti anche i contatti per le procedure da completare, a partire dalla trattativa con il Demanio per l'acquisizione dei terreni su cui sorge il Monoblocco da abbattere, per ricostruire poi all'interno del complesso il Distretto sanitario del Lido con tutti i suoi servizi e le piscine. Restiamo sempre disponibili ad ascoltare anche le proposte e i suggerimenti dei comitati e delle associazioni cercando nel limite di possibile di accoglierle».

Anche nel bilancio di esercizio 2019 appena approvato, Cdp ricorda la sottoscrizione del contratto di sponsorizzazione per favorire la costituzione della Scuola italiana di ospitalità, che avrà sede proprio al Lido, all'interno del complesso dell'ex Ospedale al Mare, uno dei "pezzi" della riqualificazione turistico-alberghiera della zona.

Anche Graziano Debellini, presidente di Th Resorts, la società di gestione alberghiera incaricata di realizzare uno degli alberghi del nuovo insediamento che avrà un totale di 525 camere, non perde l'ottimismo. «È normale che in questo momento ci sia un rallentamento di tutti i progetti con l'emergenza coronavirus ancora non superata», spiega, «e che non si possano aprire nuovi cantieri, ma questo vale per tutta l'Italia, non solo per il Lido. Il progetto per l'ex Ospedale al Mare resta validissimo, direi l'unico possibile per rilanciare il complesso e noi continuiamo a crederci e ad assicurare il nostro sostegno. L'emergenza finirà, la gente ha voglia di uscire e di viaggiare, anche se non potrà farlo subito a lungo raggio. Si rilancerà soprattutto il turismo interno con molti italiani che andavano all'estero che riscopriranno il proprio Paese.

Noi abbiamo già persone, anche se non molte, che prenotano già le vacanze al mare per agosto nelle nostre strutture».

Sulla stessa linea Arnaldo Aiolfi, amministratore delegato di Club Med Italia. «I ritardi per il progetto in questo momento sono fisiologici, vista la situazione generale imposta dall'emergenza», sottolinea, «ma il progetto del Lido per noi resta assolutamente centrale all'interno delle nostre iniziative in Italia e da questo punto di vista non è cambiato nulla, né è necessario rimettere mano a quanto già concordato. Il turismo, anche a Venezia, ci metterà un po' ma ripartirà velocemente non appena ci saranno le condizioni. Anzi, credo che la precarietà che questa situazione ha imposto e che ci porteremo dietro, porterà molta gente a cercare di sfruttare le opportunità del momento e a non rinunciare a una bella vacanza. In Cina, dove siamo attivamente presenti visto che anche la nostra proprietà è cinese, si ragiona già di riapertura dei villaggi turistici, superata l'emergenza».

Avanti quindi, per tutti i soggetti con l'operazione di riqualificazione dell'ex Ospedale al Mare, anche se i tempi di realizzazione li detterà inevitabilmente il calendario imposto dall'emergenza. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PROGETTO

Resort di lusso dove c'era l'ospedale

Sopra un'immagine di come verrà l'albergo di lusso al lido e, a sinistra, l'imprenditore Graziano Debellini, presidente di Th Resorts.





L'ULTIMA PAROLA ALLA SOPRINTENDENZA

Sta per sbloccarsi il previsto abbattimento di cinque padiglioni

Sta per sbloccarsi un altro dei "nodi" legati alla riqualificazione dell'ex Ospedale al mare; quello che riguarda l'abbattimento di cinque dei padiglioni ex sanitari ormai fatiscenti, per poi ricostruirli in uno stile simile agli altri che verranno mantenuti. La Soprintendenza veneziana aveva già dato un parere di massima favorevole, ma l'ultima parola spettava al ministero dei Beni culturali. Ora invece la competenza sulla decisione è ritornata a livello locale ed è dunque probabile che la soprintendente Emanuela Carpani accetti la proposta già presentata.

Intanto, sulla vicenda dell'ex Ospedale al Mare e sulle difficoltà che il progetto di recupero si trova ora a incontrare a causa del blocco imposto dall'emergenza coronavirus, fa sentire la sua voce anche il Caal, il Comitato ambientalista del Lido che da tempo segue le varie fasi

dell'operazione, con l'architetto Giancarlo Carnevale.

«Molto probabilmente», sottolinea, «la strategia di recupero dell'area dell'ex Ospedale al Mare dovrà modificarsi. Non è dato esserne certi, ma pur restando la Cassa depositi e prestiti la promotrice, può darsi che la destinazione d'uso ipotizzata abbia perduto in appeal e che la stessa idea di resort debba essere considerata alla luce di nuove implicazioni. Uno scenario possibile induce a coniugare turismo e salute. Oltre ai tradizionali asset propri dell'offerta turistica, se ne aggiungano altre legate al benessere fisico e ambientale. Sarà possibile entrare nel merito, qualora si riuscisse ad avviare una proficua interlocuzione con i soggetti promotori, ma sembra indispensabile, alla luce di quanto sta ancora accadendo, reclamare il contributo dei rappresentanti della sanità». —



L'ex Ospedale al Mare

La misura vale per i tratti gestiti da Autovie Venete e Cav. Serve un'autocertificazione

Niente pedaggio sulle autostrade per tutti gli operatori dalla sanità

L'ESENZIONE

Esenzione del pedaggio per gli operatori della sanità sia nel tratto autostradale di Autovie Venete che in quello del Cav (che ha competenza da Mestre a Trieste e da Portogruaro a Conegliano che in quelli di Cav per i tratti Padova-Venezia e Passante di Mestre. La misura vale anche per i volontari impegnati nel contenimento dell'emergenza. Lo ha deciso, per Autovie, ieri il Cda dell'azienda con sede a Trieste. La misura dell'esenzione dal pagamento del pedaggio è già in vigore e lo sarà fino a quando non verrà decretata finita l'emergenza sanitaria in atto. Si tratta di una misura straordinaria per la quale Autovie aveva dialogato con il Ministero dei Trasporti, ed è coordinata da Aiscat – l'associazione che riunisce tutte le Concessionarie autostradali – alla quale ha aderito anche Autovie. Il personale sanitario che transita lungo l'autostrada nel tragitto casa – lavoro per prestare servizio durante l'emergenza non pagherà nulla. Chi è interessato a richiedere l'esenzione potrà farlo inviando un'autocertificazione, disponibile sul sito www.infoviaggiando.it e inoltrarla all'indiriz-

zo mail agevolazionecovid19@aiscat.it. Ai possessori di Telepass non saranno addebitati o (verranno successivamente stornati) i transiti oggetto dell'esenzione. Gli operatori senza Telepass invece potranno dichiarare al casello di essere in viaggio per motivi lavorativi legati all'emergenza. Riceveranno pertanto un rapporto di mancato pagamento che andrà inviato allo stesso indirizzo mail, insieme all'autocertificazione. Fino al termine dell'emergenza, verranno ampliate le esenzioni già in essere per le ambulanze.

Anche Concessioni Autostradali Venete si è mossa in questo senso. L'esenzione vale fino a quando non verrà dichiarata conclusa l'emergenza, anche sui tratti di A4 e A57 gestiti: Padova-Venezia e Passante di Mestre, percorsi ogni giorno dagli operatori che abitano e lavorano negli ospedali delle tre province di Venezia, Padova e Treviso. Per essere esentati dal pagamento del pedaggio ai caselli di Concessioni Autostradali Venete, è sufficiente che il personale sanitario invii un modulo di autocertificazione all'indirizzo e-mail agevolazionecovid19@aiscat.it. —

ROSARIO PADOVANO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'autostrada A4 deserta in tempo di coronavirus



SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA

Via ai lavori per l'Arsenale Accordo tra Cvn e imprese

Mose, incontro tra l'amministratore Giuseppe Fiengo e le aziende del Consorzio Venezia Nuova tra imprese e amministratori. Il commissario Giuseppe Fiengo ha raggiunto un accordo con le aziende minori del Consorzio. Annunciando che possono partire i lavori già programmati e adesso finanziati per la sistemazione dell'Arsenale e i lavori di «compensazione» previsti dal Piano Europa. Soddisfatti gli imprenditori. Che in un momento di crisi generale vedono concretizzarsi progetti e finanziamenti. Fiengo non risponde alle polemiche degli ultimi giorni. Messo sotto tiro da alcuni esponenti del Pd e dai sindacati. Qualcuno aveva addirittura ipotizzato uno scioglimento immediato del Consorzio Venezia Nuova. Ma non è facile, visti i contratti in essere e l'attività che il Consorzio sta svolgendo anche alle bocche di porto. Ultime prove alle barriere di Chioggia, il 30 marzo e l'1 aprile. Con i test allargati anche alle vibrazioni dei tubi sott'acqua che avevano fatto sospendere la prova generale prevista per il 4 novembre. Adesso i test saranno intensificati. Quattro paratoie alla volta potranno essere sollevate anche con un preavviso di soli due giorni, quando si presentassero le condizioni

Alberto Vitucci

di mare agitato. I test che mancano per arrivare alla conclusione della prima fase dell'opera sono infatti proprio quelli con il mare mosso. Per capire come si comporterà il sistema in condizioni analoghe a quelle del 12 novembre scorso in laguna, con vento a 100 chilometri l'ora e onde alte fino a tre metri. Sfumano intanto le polemiche delle ultime ore. Le dimissioni del terzo commissario Vincenzo Nunziata (su cui la senatrice dei Cinquestelle Orietta Vanin ha chiesto di fare luce); la presentazione dello studio sulle consulenze. E l'attacco frontale agli amministratori straordinari nominati dopo lo scandalo portato avanti dal deputato del Pd Nicola Pellicani, dai consiglieri regionali e dai sindacati. Fiengo intanto ha ricevuto una lettera firmata dal prefetto Lucia Volpe, segretario della commissione nominata su richiesta di Nunziata per far luce su presunti ritardi e problemi amministrativi del Consorzio e del Mose. «Non siamo una commissione di inchiesta», ha scritto il prefetto, che svolge le funzioni di segretario del gruppo di lavoro formato anche da Anac, provveditorato e prefettura di Roma, «ma siamo a disposizione per risolvere insieme eventuali problemi». Toni molto diversi rispetto a quelli di qualche giorno fa. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'Arsenale di Venezia



MURANO

Ponte Longo, 280 mila euro per i lavori di rifacimento

MURANO

Stanziati 280 mila euro per i lavori di rifacimento del Ponte Longo, a Murano. Lo ha deciso il Comune di Venezia, che ha affidato i lavori di monitoraggio alla società Geo Controlli prima di affidare la messa in sicurezza della struttura.

Le indagini avevano portato a controllare la profondità delle fondazioni delle due spalle della struttura che attraversa l'isola, oltre a una frequenza delle vibrazioni a cui viene quotidianamente sottoposto il ponte. L'azienda ha poi dovuto prelevare un campione di calcestruzzo mediante carotaggio. Il campione è stato poi sottoposto a uno schiacciamento così come previsto dalla normativa.

La valutazione sulla sicurezza della struttura si rende necessaria quando ci sia il rischio di una evidente riduzione della capacità resistente e deformativa della struttura e soprattutto di alcune parti nello specifico.

La causa di questo riduzione era dovuta ad azioni ambientali o al degrado e decadimento delle strutture meccaniche, dei mate-

riali o di cedimenti del terreno di fondazione. I lavori sul ponte Longo arriva a distanza di qualche mese dalla presentazione del progetto definitivo, comprensivo di quello di fattibilità tecnica ed economica, per la manutenzione del Ponte Zaniol a Murano. In questo caso, il Comune aveva stanziato 38 mila euro per la sostituzione del tavolato su tutto il piano di calpestio di una struttura lunga circa 18 metri che collega Fondamenta San Mattia e Fondamenta delle Case Nuove.

Il nuovo tavolato sarà in legno di rovere dallo spessore di 6 centimetri e il suo posizionamento dovrà avvenire senza interrompere l'utilizzo ai cittadini. Anche questo intervento, come i moltissimi che già stiamo realizzando in città, era andato nella direzione di fare manutenzione delle opere esistenti. Si attende intanto la conclusione dei lavori, interrotti a causa dell'emergenza sanitaria, per le nuove sessantadue case ad uso residenziale in zona Conterie. Procedono invece le fasi di assegnazione delle case entro maggio.—

E.P.



Il Ponte Longo a Murano sarà interessato da lavori di rifacimento



Campus Ht a Milano la veneziana Seingim ha vinto l'appalto

Oltre 16.500 metri quadri dedicati alla ricerca scientifica, 3.000 metri quadri di terrazze e coperture verdi, 10 piani di altezza, una superficie complessiva di 35.000 metri quadri e 800 postazioni di lavoro per ricercatori dedicate a biochimica e biologia molecolare, strumentazioni all'avanguardia, un investimento totale che supera i 100 milioni di Euro e 1.100 giorni di lavoro per costruirlo. Questi sono i numeri principali del progetto vincitore della gara internazionale per la realizzazione del Campus Human Technopole di Milano e delle sette aziende che costituiscono il gruppo vincitore, tra le quali la veneziana Seingim Global Service di Ceggia, infatti, realizzerà l'intero progetto impiantistico ed energetico della costruzione. Nei laboratori della Fondazione HT in queste ore si stanno studiando le strutture molecolari del Coronavirus. Per Seingim, società di progettazione dell'imprenditore veneto Fabio Marabese, che ha sedi su tutto il territorio nazionale e che in due anni è raddoppiata passando da 100 a 200 dipendenti, è un importante successo che la consacra tra le società di ingegneria più importanti d'Italia. Il design del futuro edificio è opera

dello studio milanese "Piararch", firmatario di altri grandi interventi di riqualificazione del territorio milanese mentre la progettazione degli impianti e della gestione energetica verrà curata interamente dall'azienda di Ceggia. «Siamo orgogliosi che il nostro progetto sia risultato vincitore», sottolinea il Presidente di Seingim, Fabio Marabese, «questo sarà uno dei nuovi edifici icona di Milano, un simbolo della resurrezione e della ripresa dopo la tragedia del Covid-19. Questo Campus dedicato alla ricerca scientifica ci indica anche la strada da seguire nel post Coronavirus, ricerca e innovazione sono le basi del nostro futuro e mai come in questo periodo ne siamo consapevoli». Ma oltre ad essere competitivi e a guardare con interesse alle opportunità del mercato, in questa particolare situazione di emergenza Seingim guarda soprattutto al suo interno. «Facciamo di tutto per garantire ai nostri collaboratori di lavorare in sicurezza», continua Marabese, «abbiamo adottato validi sistemi di smart working che ci permettono di mantenere una totale operatività anche senza l'accesso in azienda. Una modalità che consente anche sensibili risparmi ai nostri dipendenti». —



Fabio Marabese



MIRANO

Compie 40 anni il quartiere Moro un laboratorio urbanistico e sociale

L'ex sindaco Gianni Fardin: tra i progettisti Paolo Costa e Umberto Carraro. «Niente ghetti e tanti spazi verdi»

MIRANO

A Mirano c'è un quartiere inconfondibile per l'attenta disposizione degli edifici, la quiete delle sue strade, il verde del parco e intorno alle palazzine. Una zona che dalla sua nascita è stata cuore pulsante della città, sede di associazioni e centro di socialità: si tratta del quartiere Aldo Moro, sorto a cavallo del 1980. I suoi 40 anni sono un esempio di come ideare, creare e intendere non solo un vicinato, ma una comunità, dove gli spazi sono a misura d'uomo e il cemento non soffoca la natura. Come scrive nel suo libro "Prateria e rifugio" Paolo Pietrobbon, volto noto del quartiere e uno dei primi a viverlo, «ancor oggi è percepito nella città come polmone attivo, capace di relazioni positive tra i suoi abitanti, il Comune, i servizi pubblici, paradigma costruttivo insomma».

Tutto nacque con il piano regolatore del 1969, diventato esecutivo nei primi anni '70, che disegnò le aree Peep (Piani di edilizia economica popolare) di via Matteotti e via Moro. Su quei progetti lavorarono miranesi illustri come Gianni Fardin, all'epoca assessore al Bilancio (sarà sindaco dal 1998 al 2008). «Quel piano re-

golatore fu il primo della provincia», ricorda Fardin, «e non era un semplice progetto urbanistico: sotto c'era uno studio di natura sociologica, che aveva coinvolto giovani professori tra cui anche Paolo Costa (poi rettore di Ca' Foscari e sindaco di Venezia). Ci fu un'impostazione molto innovativa, la città è stata disegnata».

L'area di via Aldo Moro, sorta su terreni acquistati dalla famiglia Errera, fu progettata da Umberto Carraro, architetto scomparso di recente. L'idea, spiega Pietrobbon nel suo libro, era «dar risposta alla nuova domanda di abitazione su due presupposti: evitare la cancellazione massiccia di terreno agricolo da una parte, non costituire ghetti sociali dall'altra». Il quartiere fu costruito da cooperative edilizie, i cui soci venivano anche da fuori Comune, attratti dalla convenienza dei terreni: «Costavano pochissimo, 1.000 lire al metro quadro», dice Fardin, «fu data la casa a tantissima gente a prezzi veramente bassi».

Sorti gli edifici, occorre il capitale sociale per plasmare la nuova comunità. Nacque dunque l'Arcam, fondata nel 1987 per promuovere attività e aggregazione nel quartiere. Un'associazione creata per or-

ganizzare incontri, gite, feste e tornei sportivi, ma anche con una forte coscienza sociale, soprattutto sui temi ambientali. Nel 1992 diede impulso alla costruzione del centro civico, di cui gestisce gli spazi; oggi, con circa 200 soci, l'Arcam continua a promuovere attività e iniziative. Nel 1987 nacque anche la parrocchia di San Leopoldo Mandic, che prese progressivamente vigore e nel 1993 vide completati i lavori per la nuova chiesa. Ultimo tassello è il comitato di quartiere, che esprime bisogni e richieste dei residenti: «Abbiamo un continuo rapporto dialettico con il Comune», dice il presidente Gilberto Bellò. Tra i risultati ottenuti l'asfaltatura dei marciapiedi, l'abbattimento delle barriere architettoniche, la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali e dell'accesso al quartiere, una nuova rotonda su via Vittoria. Ai gruppi storici si sono unite associazioni di giovani, come Skate & Cultura Mirano, che nei mesi scorsi hanno lanciato il progetto di rigenerazione urbana "Mirano Urla". Il quartiere Moro è un luogo di socialità in controtendenza da cui trarre spunto per altre realtà. —

CARLO ROMEO

© RIPRODUZIONE RISERVATA





EX SINDACO. GIANNI FARDIN GUIDÒ
IL COMUNE DAL 1998 AL 2008
IL PIANO REGOLATORE È DEL 1969



Piazza Aldo Moro, cuore dell'omonimo quartiere di Mirano

CHIOGGIA

«Sui tempi dei lavori sui ponti finora troppi disaccordi»

L'Anas: «Pronti ad avviare i cantieri ma Comune e categorie hanno dato finora indicazioni contraddittorie. Tutte le decisioni sulla viabilità vanno concordate»

«Siamo fermi anche a causa del blocco delle forniture da parte delle aziende»

CHIOGGIA

«I lavori sul ponte translagunare verranno eseguiti non appena possibile, cercando di tenere conto delle esigenze della città». Lo precisa Anas dopo le polemiche seguite al rinvio dell'intervento di manutenzione straordinaria sul ponte, all'altezza del canale delle Trezze, a dopo l'estate. Il rinvio è stato deciso per la particolare contingenza nazionale che ha creato problemi anche ai cantieri già programmati per le difficoltà nel reperimento delle forniture. Quando la situazione si normalizzerà è intenzione di Anas riprogrammare l'intervento confrontandosi con la città e le categorie, anche se le richieste avanzate non sono sempre state univoche.

Anas non intende entrare nelle polemiche politiche, ma nella nota con cui spiega i motivi del rinvio qualche puntualizzazione si coglie. In particolare sulle posizioni spesso contraddittorie che sono emerse nei confronti con gli amministratori per concordare il cantiere.

I lavori dovevano partire a fine novembre e durare un paio di mesi, con un senso unico alternato sul ponte. L'amministrazione comunale di Chioggia però aveva chiesto di valutare l'ipotesi di un circuito ad anello e gli studi di fattibilità hanno fatto slittare i lavori.

A febbraio Anas ha annunciato il cantiere per il periodo marzo-maggio, tornando alla prima ipotesi di viabilità per l'impossibilità di attuare il circuito ad anello. A quel punto Comune e sigle turistiche hanno chiesto il rinvio a settembre, per non impattare sull'avvio della stagione turistica, i portuali hanno invece chiesto che i lavori partissero subito.

A fine marzo Anas ha annunciato il rinvio a settembre, ma le categorie turistiche hanno obiettato che visto il blocco del turismo si poteva approfittare della primavera per fare i lavori. «Anas pianifica con anticipo le attività di manutenzione», si legge nella nota, «condividendo con le amministrazioni locali le possibili soluzioni per le modalità di lavoro e la viabilità alternativa, in modo da temperare l'impatto del cantiere nel territorio interessato.

Per l'intervento sul ponte

Trezze, Anas ha partecipato ai tavoli di coordinamento con le amministrazioni e le forze dell'ordine, per ascoltare, e fin dove possibile recepire, le esigenze del territorio, temperandole con la necessità di svolgere le attività ritenute necessarie alla fruibilità dell'infrastruttura. In linea generale, anche quando non sussistono immediati rischi per la circolazione stradale, ma occorre eliminare disagi o limitazioni, come nel caso del ponte Trezze, gli interventi pianificati e finanziati devono essere eseguiti "il prima possibile". La pianificazione ha cercato di tenere conto di numerose e talvolta contraddittorie istanze dei diversi soggetti interessati, ma l'emergenza sanitaria, che di fatto interrompe le attività nei cantieri non immediatamente necessari per la sicurezza della circolazione, ha generato il sostanziale blocco delle forniture. Per questo il cantiere di Chioggia come altri sono stati rinviati. Non appena la situazione lo consentirà si procederà a riprogrammare l'avvio dei lavori il prima possibile tenendo conto, fin dove possibile, delle indicazioni che perverranno dagli interlocutori sul territorio». —

ELISABETTA B. ANZOLETTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ponte translagunare di Chioggia al centro degli interventi

Barriera di vetro intorno alla Basilica Spitz chiede consulenza all'archistar

La commissaria del Mose stanziava 40 mila euro per lo studio Boeri. Stessa cifra del progetto provvisorio di difesa

Alberto Vitucci

Una consulenza all'archistar per il progetto della difesa della Basilica dalle acque alte. L'ha commissionata la commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz. Prevedendo una spesa dedicata per lo studio di architettura milanese di Stefano Boeri. Dovrà proporre soluzioni per integrare la barriera dal punto di vista architettonico nel contesto della Basilica di San Marco. Scelta che fa discutere. L'entità della cifra stanziata, circa 40 mila euro, è uguale al costo totale del progetto, ideato dall'ingegnere Daniele Rinaldo, progettato dal procuratore di San Marco Pierpaolo Campostrini e dal proto Mario Piana, architetto ed ex vice soprintendente a Venezia per molti anni.

Qual è il senso della "consulenza"? Si tratta di un'opera provvisoria. Una barriera in vetro e plexiglass che dovrebbe essere disposta a cerchio intorno alla Basilica, infissa nel terreno, per difendere i marmi e i mosaici di San Marco dalle acque alte sempre

più frequenti in attesa del Mose. Provvisoria, perché di sicuro non si può pensare di inscatolare per sempre la chiesa più bella del mondo in un involucro trasparente. Che andrebbe a sostituire le brutte transenne che impediscono l'accesso delle persone alle arcate e alle colonne esterne. Non si tratta dunque di opera da inserire in un ambiente, peraltro unico al mondo. Ma di realizzare questa difesa di urgenza. Ipotesi contestata da altri studi e da ambientalisti che temono di vederla poi installata per sempre. Perché a Venezia molte cose provvisorie – come il ponte dell'Accademia, realizzato nel 1933 – sono negli anni diventate definitive. Il progetto è già pronto, come gli architetti e i direttori dei lavori. Tutta gente di esperienza in lavori veneziani. Ma adesso la commissaria, che ha accentrato su di sé anche decisioni non direttamente legate al sistema Mose, vuole sentire il parere del consulente. E affidare la direzione dei lavori a ingegneri del suo staff.

Per questo può disporre direttamente di un fondo di un milione di euro. In parte già impegnato per la sua squadra di collaboratori, come lei provenienti quasi tutti dall'Agenzia del Demanio – di cui era direttrice fino a qualche anno fa – e poi della società Invimit che si occupa di cartolarizzare i beni dello Stato.

Ci sono l'architetto Anna Maria Giotta, l'ingegnere Vilma Cappelli, l'avvocato Elena Magro, il portavoce Alberto Pedrini. Una squadra che lavora da Roma e si deve «avvalere» come dice il decreto di nomina, della collaborazione degli uffici dello Stato. Adesso si tratterà di decidere al più presto cosa fare sul fronte della difesa di piazza San Marco. Oltre al progetto "provvisorio", già approvato dalla Soprintendenza e adesso consegnato alla consulenza dell'architetto Boeri, c'è in sospenso il grande progetto di difesa dell'intera piazza San Marco; 35 milioni di euro per mettere all'asciutto l'area marciana. Anche questo progetto è già pronto e approvato. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SAN MARCO

Due ipotesi per mettere all'asciutto la Basilica

Nella foto grande, la Basilica di San Marco allagata dalle acque alte. Nelle foto qui a lato, l'architetto milanese Stefano Boeri e la commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz.





LE PARATOIE DEL MOSE A MARGHERA

Arsenale, il Forum scrive al Provveditore «Salviamo i Bacini»

Una lettera appello al Provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. Perché decida al più presto i passi da fare per restituire l'Arsenale Nord alla città, spostando a Marghera il ciclo di manutenzione delle paratoie del Mose. La firmano le venti associazioni del Forum Arsenale, presieduto da Luigi Fozzati. Documento elaborato da Stefano Boato, Roberto Falcone e Giorgio Supiej, che ricorda come ci siano decisioni già prese dagli organi dello Stato, mai attuate negli ultimi due anni. L'ex provveditore Roberto Linetti, dopo gli esiti di uno studio sui costi-benefici, aveva deciso di spostare a Marghera, nell'area ex Pagnan, la manutenzione del Mose. «In questo modo», aveva scritto nella relazione che accompagnava il provvedimento, «si risparmierebbero almeno 80 milioni di euro. E si potranno assegnare lavori

per altri 50».

Le paratoie a Marghera, luogo naturale per una manutenzione industriale di quel tipo, avrebbero liberato quasi tutta l'area dell'Arsenale Nord e i Bacini di carenaggio, struttura unica di questo genere nel Mediterraneo. E i Bacini potrebbero essere dedicati ad attività tipiche e compatibili come la cantieristica e la manutenzione navale. Un progetto già pronto esiste, firmato dal Forum, così come stanziamenti resi disponibili dal Comune. L'appello è dunque quello di decidere al più presto.

Così si potranno sbloccare anche altri lavori, assegnati dal Consorzio Venezia Nuova alle imprese minori, per la manutenzione dell'intero Arsenale. Nello storico complesso rimarrebbero la Control room e l'attività di gestione del sistema Mose. Ma ci sarebbe spazio per le attività storiche della città. A cominciare dalla cantieristica. —

A.V.



L'Arsenale di Venezia



CHIOGGIA

Mancano i materiali Cantieri sospesi al mercato ittico

Intanto sono state rifatte le banchine, a lavori conclusi ci sarà anche un nuovo impianto di smaltimento dei reflui

L'intervento finanziato con 450 mila euro di fondi regionali. Ora mancano le pensiline

CHIOGGIA

Stop al cantiere del mercato ittico all'ingrosso. Dal 2 aprile l'intervento di sistemazione dei piazzali, avviato lo scorso 25 novembre, si è dovuto forzatamente interrompere per le difficoltà nel rifornimento dei materiali, ma riprenderà il prima possibile. Dopo i piazzali si procederà anche con la sistemazione delle pensiline della parte nord della sala aste e con il rinnovo dell'illuminazione dentro e fuori il padiglione. L'intervento, finanziato con fondi regionali del bando Feamp per 450 mila euro, doveva chiudersi in tre mesi, ma strada facendo si sono aggiunti altri lavori necessari per ottimizzare il risultato finale. «In corso d'opera», spiega l'assessore ai Lavori pubblici, Alessandra Penzo, «abbiamo dato seguito alle segnalazioni che ci sono arrivate dalla direzione del mercato, da Sst e dagli operatori per verificare le effettive condizioni di stabilità della banchina sulla riva lato Canal San Domenico e del margina-

mento. Attraverso dei sondaggi approfonditi, si è potuto constatare che il paramento murario aveva perso la sua tenuta in molti punti e questo nel tempo, permettendo all'acqua di entrare, aveva dilavato il materiale più fine, creando una situazione di instabilità diffusa. Si è provveduto pertanto a intervenire con urgenza, con materiali, anche isolanti, più adatti alla banchina di sbarco».

La ditta ha sempre lavorato permettendo al mercato di funzionare con regolarità. La piena separazione del cantiere dal resto dell'ambito ha ridotto i rischi interferenti tra le attività presenti e quelle dell'impresa. Nei primi mesi di cantiere è stata demolita la vecchia soletta in calcestruzzo, il materiale di risulta è stato conferito in discarica, è stato predisposto il sottofondo, posizionata la rete elettrosaldata, gettata la nuova soletta, eseguita la lavorazione di prefinitura e sistemati i giunti di dilatazione per la riapertura dell'area finita al traffico veicolare. Tutte gli interventi di norma venivano avviati il lunedì e conclusi il venerdì in modo che poi il getto potesse maturare per tutto il fine settimana così da riaprire l'area al transito all'inizio della settimana successiva e spostarsi su un'altra area ripetendo le stesse modalità in succes-

sione. «La ditta ha eseguito un ottimo lavoro», precisa l'assessore, «eseguendo ogni fase senza complicare le attività degli operatori del mercato ittico. Questa è solo la prima parte di lavori che verranno fatti al mercato. Si procederà poi con le pensiline nella parte nord della sala aste e con il rinnovo dell'illuminazione dentro e fuori il padiglione. Ci dispiace aver momentaneamente sospeso le lavorazioni a causa delle difficoltà nelle forniture di materiali edili, ma riprenderemo il prima possibile».

A conclusione dell'intervento il mercato avrà i piazzali nuovi nei tre lati, ma anche l'ottimizzazione degli impianti di smaltimento delle acque piovane che hanno sempre causato accumulo di reflui e deterioramento della pavimentazione. La finitura superficiale nuova garantirà la resistenza all'usura del traffico, all'aggressione della salsedine e non diventerà scivolosa con presenza d'acqua o con le gelate invernali. I prodotti utilizzati sono stati studiati per le esigenze del mercato, hanno una velocità di asciugatura rapida per creare meno disagi possibili alle attività in corso e sono certificati. —

ELISABETTA B. ANZOLETTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA





I lavori alla banchina del mercato ittico di Chioggia. Per ora i cantieri sono fermi

FOTO PÒRCILE

VIABILITÀ E INVESTIMENTI

Quasi 15 milioni per le piste ciclabili metropolitane pensate con i ciclisti

La Città metropolitana collabora con la Fiab: accordo per il collegamento con l'Ostiglia e il Graticolato romano

Alcuni dei cantieri sono fermi a causa del Covid-19 altri stanno per partire

Mitia Chiarin

Un piano da 14 milioni e mezzo di euro per potenziare le piste ciclabili nel territorio metropolitano. Con le novità della Ostiglia e della pista verso il Graticolato Romano.

Il piano prevede oggi una rete di percorsi di collegamento tra Venezia e i vari Comuni metropolitani che si concretizza in una rete di circuiti prevista nel Piano strategico Metropolitano e sostenuto dal bilancio metropolitano. La Città Metropolitana fa sapere il consigliere delegato Saverio Centenaro, consigliere comunale anche a Venezia, ha lavorato ad un piano di cantieri e di progettazioni che si avvale della collaborazione della collaborazione della FIAB (la Federazione Amici della Bicicletta) della Provincia di Venezia che ha fornito suggerimenti e proposte di tracciato in tutti i comuni interessati. I cantieri aperti (e in parte sospesi per l'attuale situazione di emergenza sanitaria) prevedono per esempio la realizzazione sulla strada Provinciale 42 per la pista ciclabile Ca' di Valle in Comune di Cavallino (Cantiere sospeso dal 13 marzo a causa del Covid19) finanziato con una spesa di 530 mila euro. Altro intervento in corso ma attual-

mente sospeso dal 23 marzo, è quello sulla strada Provinciale 22 per realizzare la pista ciclabile di via Risorgimento a Mira con un investimento di 150 mila euro. Sono invece già terminati i lavori sulla strada Provinciale 40 per il completamento del primo stralcio della ciclabile (valore 300 mila euro) ed è stata anche completata la gara per la progettazione della ciclabile Portograndi - Ca' Sabbioni (valore 3 milioni di euro). Varie le progettazioni che sono in corso da parte degli uffici. Interessano, per esempio, il secondo stralcio da 200 mila euro per il secondo stralcio dei lavori sulla SP40. Ancora è in via di progettazione l'intervento sulla SP30 per la pista ciclopedonale di via Caltana (valore 6 milioni di euro). In corso è anche la progettazione della pista di San Liberale, sulla provinciale 40 (costo previsto 700 mila euro). Inoltre si sta progettando il percorso sulla SP 75 Pista San Michele al Tagliamento (un milione di euro). Altre progettazioni sono interessanti perché prevedono percorsi anche turistici. Si sta lavorando all'itinerario ciclabile che congiunge la pista ciclabile Treviso-Ostiglia a Venezia per il quale è stato sottoscritto il 2 marzo un protocollo d'intesa tra Città Metropolitana di Venezia, Comune di Venezia, Comuni di Spinea, Martellago, Scorzè e Trebaseleghe (Padova). A bilancio 175 mila euro

dal Ministero dei trasporti per il piano di fattibilità. Per Venezia il progetto rappresenta il prolungamento della pista aperta da Chirignago ad Asseggiano lungo l'ex Valsugana, zona molto utilizzata anche per una semplice passeggiata. Si lavora anche al completamento dell'itinerario ciclabile metropolitano tra l'area del Graticolato Romano e la Laguna di Venezia per il quale è previsto lo stanziamento per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica. L'importo presunto è di poco oltre i 2 milioni e mezzo di euro. Nel bilancio 2020 ci sono altri 42,7 milioni per la viabilità che comprende anche nuove piste. 17 milioni arrivano dal Piano periferie. «La Città Metropolitana conferma il suo impegno a favore della sicurezza dei pedoni e dei ciclisti attraverso il finanziamento di importanti opere ciclabili», dice il consigliere delegato Saverio Centenaro. «In accordo con i Comuni del territorio abbiamo predisposto progettazioni atte al collegamento di tratti già esistenti e laddove necessitano, di nuove piste che favoriscano al massimo la mobilità ciclopedonale in condizioni di sicurezza». Anche gli uffici della Città metropolitana, come quelli del Comune di Venezia, continuano ad operare in modalità smart working. —





Una manifestazione per le piste ciclabili, prima dell'emergenza Covid

CAORLE

Via libera al piano di recupero di Genagricola per Ca' Corniani

Inizieranno entro l'estate i lavori di ristrutturazione di alcune abitazioni del borgo. Nelle ex cantine è già fruibile il museo dove sono esposte le foto della bonifica

CAORLE

Via libera definitivo dal Comune di Caorle al Piano di recupero e riqualificazione del borgo rurale di Ca' Corniani proposto da Genagricola. A emergenza sanitaria conclusa dovrebbero essere avviati i primi lavori. Nessuno dei residenti rischia di andare via di casa, ma l'amministrazione raccomanda alla Società di limitare i disagi.

Tutti i componenti della giunta erano presenti per il voto. Con il sindaco Luciano Striuli hanno votato a favore il vice Giovanni Comisso, e poi Alessandra Zusso, Riccardo Barbaro, Giuseppe Boatto e Arianna Buoso. Il 23 marzo del 2018 era stato approvato l'Accordo di Programma per la valorizzazione della tenuta di Ca' Corniani, dove Genagricola nel frattempo aveva già avviato importanti lavori, come la riqualificazione delle piste ciclabili e la ristrutturazione delle ex cantine, oggi un palazzo nuovissimo e di gran bell'aspetto, che ospita tra l'altro un museo molto interessante con le foto dei protagonisti della bonifica del Novecento (Ca' Corniani un tempo era una palude). In attuazione alle previsioni dell'Accordo di Programma, Genagricola aveva presentato il Piano di recupero che ha lo scopo di ristrutturare alcune unità e non solo presenti nella piazza del Borgo, definendo linee di intervento e destinazioni d'uso, nonché il riordino degli spazi aggrega-

tivi. La giunta di Caorle il 28 novembre aveva approvato questo Piano ma, per il via libera definitivo del 19 marzo scorso, dovevano essere presentate delle osservazioni, che sono state raccolte da un tecnico, l'architetto Radames Carbonera di Caorle. Carbonera si chiedeva se non fosse il caso di recuperare numerosi fabbricati rurali sparsi nella proprietà e soprattutto su quali basi storiografiche si fondasse il progetto definitivo del Piano. E, come terza osservazione, temeva l'allontanamento dei residenti.

Le prime due osservazioni, ha fatto notare la giunta nelle controdeduzioni, non si possono accogliere in quanto non sono pertinenti al Piano. Infine sull'allontanamento dei residenti il Comune di Caorle è stato chiaro: questa osservazione "non è pertinente" ma, "si auspica che la Società abbia cura di operare nei modi più opportuno affinché i disagi siano minori e attuati nel rispetto dei diritti di tutti". Gli interventi di riqualificazione previsti dal Piano non prevedono la cessione di opere di urbanizzazione a favore del Comune.

Genagricola per il momento prende atto, ma non commenta il via libera definitivo: dall'azienda fanno però sapere che, in un successivo momento, renderanno noti i dettagli degli interventi, al momento bloccati dall'emergenza sanitaria. —

ROSARIO PADOVANO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le ex cantine di Ca' Corniani trasformate nel Museo della bonifica



I RUMORS A DUE ANNI DAL CROLLO DEL PONTE MORANDI

Intesa con Allianz giallo su Autostrade

Nessuna revoca delle concessioni se i Benetton vendono
Ma Governo e Atlantia smentiscono: «Non c'è trattativa»

Roberto Giovannini // ROMA

Nuova tappa della complicata telenovela che riguarda Autostrade, la società concessionaria della maggior parte della rete autostradale nazionale. Ieri pomeriggio la notizia pubblicata dal nostro sito su una possibile conclusione concordata della vicenda – senza revocche della concessione per Autostrade per l'Italia (controllata da Atlantia, la holding della famiglia Benetton), e con il passaggio della quota del 51% della società a una cordata guidata dal colosso assicurativo tedesco Allianz – ha sollevato una fiumana di reazioni. A stretto giro sono giunte le smentite di tutti i protagonisti della vicenda, ovvero Palazzo Chigi, il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, il ministero dello Sviluppo economico e Atlantia.

Smentite giunte in replica alle proteste dell'opposizione, primo tra tutti Matteo Salvini. «Sono completamente prive di fondamento le notizie riguardanti un presunto accordo raggiunto dal governo italiano con Autostrade per l'Italia, volto a porre fine al procedimento avviato dal governo italiano a seguito del crollo del ponte Morandi e avente a oggetto la caducazione della concessione», hanno così dichiarato fonti di palazzo Chigi. Di uguale tenore le note diffuse da Atlantia, dalla ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, e dal suo collega dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli.

Secondo quanto da noi rico-

struito e pubblicato ieri pomeriggio, sulla base di fonti bene informate sul dossier Autostrade, nei giorni scorsi su sollecitazione della ministra dei Trasporti De Micheli (col via libera da parte del premier Giuseppe Conte) sarebbe stato riavviato il tentativo di trovare soluzioni concordate per chiudere la vertenza con Atlantia, e contestualmente per trovare un nuovo assetto azionario ad Autostrade. Del resto, sembra ormai certo che se si andasse dinanzi a un tribunale europeo, farebbe una brutta fine la clausola inserita nel decreto legge "milleproroghe" che permetteva di togliere la concessione ad Autostrade e trasferirla ad Anas, versando una penale di circa 7 miliardi (Atlantia ne chiede 23).

E così il Mit ha ripreso a lavorare per una soluzione concordata. Si è ragionato via via sulla possibilità di costruire per Autostrade una grande alleanza con tutti i grandi player del settore (Atlantia, Gavio, Toto); poi sul coinvolgimento di soggetti pubblici come Poste e Cassa Depositi e Prestiti; infine, sull'ingresso di partner esteri come il fondo cinese Silk Road, che già oggi controlla il 5% di Aspi. Una scelta che ha sollevato più di una perplessità. Di qui la decisione di scommettere su Allianz, il gigante assicurativo tedesco, che attraverso la Appia Investments già possiede il 6,94% di Autostrade.

Allianz, con la società Allianz Capital Partners, gestisce 18 miliardi di euro di investimenti in infrastrutture. Nel

progetto la società tedesca avrebbe dovuto guidare una cordata che avrebbe acquisito il 51% del capitale di Autostrade, facendo scendere Atlantia al 49% attraverso la vendita per circa 5,7 miliardi delle azioni (oggi è all'88,06%).

La complicata operazione non prevederebbe come ovvio una revoca della concessione ad Autostrade per l'Italia. Nella bozza di documento per la rinegoziazione delle concessioni sottoposta informalmente ad Autostrade ed Atlantia, si ipotizzerebbero garanzie per i 7000 dipendenti; il rafforzamento del piano di investimenti (tra cui la Gronda di Genova); il congelamento per 2-3 anni dei pedaggi autostradali; il sì alle nuove regole per le tariffe dell'Autorità dei Trasporti; una penale da 2 miliardi per i danni subiti da Genova.

La "pace" tra Stato e Benetton ieri è stata smentita con veemenza, ma a quanto pare il mercato ci crede: la scorsa settimana a Piazza Affari le azioni di Atlantia sono salite del 14%, e dai minimi del 16 marzo il recupero è stato del 45%. Arrivare a una soluzione concordata sarà dura: M5S sulla revoca della concessione ci ha messo la faccia. Sia i grillini che il Pd vorrebbero coinvolgere nella nuova Aspi Cassa Depositi e Prestiti. Ma Cdp, che ha avuto contatti con i Benetton – chiede prima di tutto garanzie sulla fine del contenzioso giudiziario, e vuole capire come se la caverà Autostrade con l'emergenza virus.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Giallo d'alta finanza sulle manovre in corso per il controllo di Autostrade per l'Italia, Aspi

PADOVA-VENEZIA E PASSANTE

Ulteriore calo del traffico sulle autostrade venete

VENEZIA

Crollo del traffico anche del 75% sulle tratte gestite da Concessioni Autostradali Venete: nel report settimanale i dati confermano la tendenza alla riduzione drastica e generale degli spostamenti, provocati dalle misure di contenimento della diffusione del Covid-19.

I dati definitivi di marzo, un mese intero in quarantena, riportano il calo complessivo e definitivo di traffico rispetto al



Un'autostrada deserta

2019 nell'ordine del 54,46%, con punte giornaliere, soprattutto negli ultimi 10 giorni del mese, arrivate a superare quota 82% in alcune giornate.

A marzo 2020 infatti i veicoli transitati sul sistema chiuso gestito da Concessioni Autostradali Venete (Padova-Venezia e Passante di Mestre) sono stati 2.766.706, contro i 6.075.946 registrati a marzo 2019. Più marcato il calo dei veicoli leggeri: -63,08%, meno sensibile quello relativo ai mezzi pesanti: -24,71. È una tendenza confermata nei primi tre giorni di aprile, che mostrano un calo drastico medio di -72,07% rispetto al periodo omologo dell'anno precedente (3-4-5 aprile 2019), con i transiti passati da 636.660 a 177.814 unità. —



Luca Ruini gestisce un'attività nell'edilizia «La ripartenza sarà lunga: è l'unica certezza che ho»

«**D**opo la grande crisi, dal 2008 al 2014, ci stavamo riprendendo grazie anche agli incentivi. Io sono ottimista, ma stiamo già lavorando con la banca per aprire un credito, seppur con interessi bassi». Luca Ruini gestisce un'impresa edile con sei dipendenti oggi in cassa integrazione: «Per loro c'è una copertura, quanto a me e mia moglie, anche lei artigiana, dobbiamo invece sperare nei 600 euro del governo. Cerco di guardare alle cose positive, come il tempo che posso passare a casa con la famiglia. L'unica certezza che ho è che la ripartenza sarà lunga». Anche nell'edilizia il problema principale sta nei mancati pagamenti: «Per noi non c'è l'incasso giornaliero e a volte ti pagano anche a 120 giorni» di distanza: «Una ditta come la mia ha una spesa corrente media di 3 mila euro al mese tra affitti, assicurazioni e mezzi. Per un po' riusciamo a tirare avanti, almeno fino a tutto aprile. La speranza è che la situazione almeno nell'edilizia si sblocchi quanto prima». — A.P.



Luca Ruini



AREA EX-EXPO

Un Palazzo della ricerca per Human Technopole

È stato affidato allo studio milanese di architettura Piuarch il progetto per il nuovo Palazzo della Ricerca che sarà il nucleo scientifico dello Human Technopole, l'istituto italiano di ricerca per le scienze della vita situato nel cuore di Mind (Milano Innovation District) nell'ex area di Expo 2015. Dieci piani di altezza e 35mila metri quadrati complessivi tra spazi dedicati ai laboratori, aree di condivisione e terrazze e coperture verdi. Per la costruzione dell'opera sono previsti un investimento fino a 94,5 milioni di euro e tre anni di lavori, appena potranno riaprire i cantieri.



L'architetto che rese gli ambienti elastici

Yona Friedman. Artista eclettico, scelse la sostenibilità e la co-progettazione

«Il mio problema è capire quando è l'ora di fermarsi per lasciare spazio alle scelte dei fruitori»

Gabi Scardi

Due anni fa, per spiegare quale fosse il suo ambito d'indagine - quello di dare spazio agli individui e al modo in cui essi comunicano con la realtà che li circonda - Yona Friedman, architetto vicino alla sociologia e all'arte, si esprimeva così: «Il mio corpo è una società di cento milioni di cellule che ha funzionato molto bene per gli ultimi novantaquattro anni! Sarebbe un errore presumere che il cervello regni su di esso, il corpo umano corrisponde a uno stato sociale non centralizzato. Vari organi specializzati - la pelle, il fegato, lo stomaco - sono in contatto con il cervello senza esserne gestiti. Le cellule che compongono gli organi sono altamente autonome e la chiave per il buon funzionamento del corpo risiede nella comunicazione tra di loro».

Nato in Ungheria nel 1923, dopo un'infanzia segnata dalla Shoah, Friedman studia architettura a Budapest, poi in Israele, dove si trasferisce e vive in un kibbutz. In quest'ultimo Paese comincia a esercitare un'attività professionale e teorica. Ma già nel 1957 per scelta politica lo lascia a favore di Parigi dove vive, da allora fino alla scomparsa avvenuta poche settimane fa.

Il suo lavoro si basa sin dagli inizi su una destrutturazione dell'idea di pianificazione razionale cara al movimento moderno. Il suo intento non è di depotenziare il ruolo dell'architetto, ma di arricchirlo di una nuova sensibilità per

le reali necessità dell'individuo, che è da sempre al centro del suo pensiero: «un architetto, per soddisfare le esigenze dei futuri abitanti di un edificio, deve lasciare che questi lo progettino», dice nel 2008 nell'ambito del corso della Fondazione Ratti in cui svolge il ruolo di *visiting professor*.

«Come architetto il mio problema è capire come assumersi la responsabilità di progettare un palazzo sapendo poco o nulla dei fruitori, e capire inoltre quando è il momento di fermarsi per lasciare spazio alle loro scelte. Nell'architettura tradizionale il fruitore non è libero di prendere alcuna decisione. Tutto intorno a lui - muri, soffitto e pavimento - è rigido, e nulla può essere cambiato. Il problema quindi è: come riuscire a rendere elastici gli ambienti?». Sulla base di queste idee Friedman si muove per tutta la sua lunga e feconda esistenza; a partire dalla teorizzazione, nel 1956, di una *ville spatiale* in cui l'architettura è mobile e lo spazio di scelta degli individui aumenta: una risposta all'urbanizzazione massiccia e all'aumento della popolazione mondiale degli anni Cinquanta.

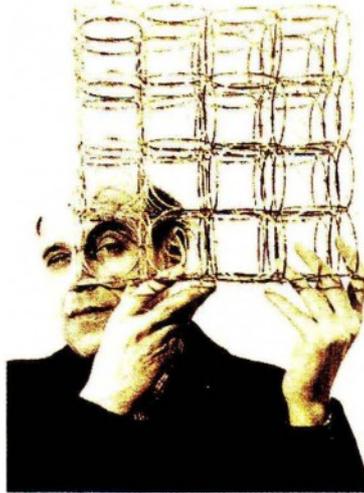
I suoi progetti sono numerosissimi, tutti basati sulla ricerca di materiali semplici, duttili e facilmente reperibili, e su concetti quali sostenibilità, partecipazione, co-progettazione: l'architetto non deve definire le forme dell'abitare, ma fornire un'infrastruttura che renda possibile a ogni persona fare da progettista per se stesso. Un interesse per le scienze umane, per la fisica teorica, l'attrazione per le nuove tecnologie intese come un passo verso una nuova libertà lo accompagnano sempre, così come la realizzazione di disegni, che è una costante, testimoniata tra l'altro dalle sue numerose pubblicazioni e animazioni.

È il 2017 quando Friedman, novantaquattrenne, immagina la *Cité des Réfugiés*. Animato da un'aspirazione inesauribile nei confronti di forme di vita democratiche ed egualitarie, egli vede come la questione delle migrazioni e dell'immigrazione sia diventata centrale; e come siano complesse quando trattate in un modo emozionale invece che razionale. Del resto quanto sia spiccata la sua consapevolezza rispetto ai temi della gerarchia, del controllo, dell'impovertimento risulta chiaro in tutto il suo lavoro: un libro del 1974 si intitola *Come vivere con gli altri senza essere né servi né padroni*; nel 2003 pubblica *L'architettura di sopravvivenza. Una filosofia della povertà*. Anni dopo, con *Hai un cane? È lui che ti ha scelto(a)* torna ad affrontare, in chiave ironica, il tema dell'egemonia e del dominio. La costante presenza, nel suo mondo visivo, degli animali è emblematica di una critica all'antropocentrismo che Friedman mette in campo già a partire da tempi non sospetti.

Negli ultimi anni questo grande precursore, per il quale etica e sensibilità sono sempre venute prima della tecnica, è stato ampiamente riconosciuto dal mondo dell'arte, con inviti, tra l'altro, alla undicesima edizione di Documenta e a diverse Biennali di Venezia. Al suo felice universo visivo è dedicato il bel volume appena uscito *Yona Friedman. Untitled*, pubblicato da Verlag der buchhandlung walther könig insieme alla Galleria Minini. «L'arte - dice Friedman - può essere considerata come un'espressione dell'individuo in relazione con la comunità, ed è sempre indirizzata a qualcuno». Esattamente come l'architettura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Yona Friedman. La sua architettura è stata vicina alla sociologia e all'arte

Casa Zentner in stile veneto

Maestri dell'architettura. L'unica opera di Carlo Scarpa fuori dall'Italia, realizzata sulla collina di Zurigo fra 1963 e 1969, ristrutturando e reinterpretando una villa già esistente

Gabriele Neri

Casa Zentner, realizzata da Carlo Scarpa a Zurigo tra il 1963 e il 1969, è una fantastica eccezione: l'unico edificio costruito dal maestro veneziano fuori dall'Italia, un frammento dell'universo creativo scarpiano - con i suoi mosaici bizantini, le linee secessioniste, le allusioni giapponesi, i dettagli complicatissimi - impiantato nel calvinismo della città elvetica, tra le schiere di tetti a capanna che ne punteggiano le colline. Un pesce fuor d'acqua, si potrebbe dire, con una storia peculiare raccontata in un volume edito da Electa, che svela nel dettaglio le forme e le ragioni di questa piccola «invasione».

Che cosa ci fa, dunque, un'opera di Carlo Scarpa sulla collina zurighese? La ragione si chiama Savina Rizzi Masieri Zentner (1925-2010), erede di una famiglia di produttori edili udinese e colta collezionista. Nel 1951 Savina aveva sposato l'architetto Angelo Masieri, anch'egli rampollo di un importante imprenditore edile udinese nonché uno dei migliori studenti, e poi collaboratori, di Scarpa. Masieri disegnò con il maestro la Banca Cattolica del Veneto a Tarvisio (1948-49) e Casa Giacomuzzi a Udine (1950), progetti in cui si manifesta il comune amore per Frank Lloyd Wright. Il giovane, addirittura, chiese a Wright di disegnargli un palazzo sul Canal Grande: per questo nel 1952 si recò nel Wisconsin, dove però - tragicamente - invece del grande architetto trovò la morte in un incidente d'auto.

La vita va avanti. Una decina di anni più tardi Savina abita a Zurigo ed è sposata con René Zentner. Venezia, tuttavia, non è dimenticata: i coniugi decidono infatti di chiamare Carlo Scarpa per ristrutturare e ampliare la loro casa, una tipica villa con giardino, sobria espressione della locale architettura Heimatschutz. Non vogliono

una casa svizzera, ma «una casa per uno stile di vita da stranieri». Queste premesse ci conducono al tema della distanza, principale filtro interpretativo con cui si può leggere Casa Zentner (e dunque il libro). Per la committente, l'architetto veneziano - con il suo inconfondibile approccio figurativo e culturale - rappresenta infatti un ponte tra la nuova vita svizzera e le sue memorie artistiche e affettive.

In termini più concreti, la distanza è un fattore che influenza profondamente l'andamento del progetto, come restituiscono i saggi introduttivi. Grazie all'analisi degli splendidi elaborati grafici e della corrispondenza superstita, emerge ad esempio la tenacia di René Zentner, marito di Savina, nel gestire gli intralci della burocrazia zurighese e il *modus operandi* di Scarpa. Rispetto al primo problema, derivato non solo dalla proverbiale solerzia elvetica ma, ancora, da una distanza culturale, egli dovette esporsi non poco per convincere della bontà di un progetto di certo alieno per molti aspetti. Scriveva René, dopo l'ennesima bocciatura: «con questo rigido attaccamento ai conti inevitabilmente sarà impossibile realizzare un progetto di altissimo valore estetico, [...] mentre un bel l'edificio a forma di cubo su due piani potrebbe rispondere perfettamente alle norme. [...] Queste prove mostrano quanto sia lasciata poca possibilità a chi voglia fare della buona architettura». Non meno impegnativo fu il fronte veneziano: come confinare l'estro di Scarpa in una gabbia di scadenze e normative? I suoi disegni per Casa Zentner mostrano una perenne rincorsa tra un'idea architettonica e le successive, che sulla prima s'impongono abbozzando ulteriori scenari, schizzati a mano libera come costellazioni di linee e colori.

Il cuore del progetto è all'interno, un intreccio di ambienti disegnati da Scarpa centimetro dopo

centimetro, sfoggiando la sua maestria nell'utilizzo di stucchi traslucidi, intonaci veneziani, cementi decorati dall'impronta di canne di fiume, marmi, metalli e legni pregiati messi in opera da maestranze venete. L'intervento sovrasta la memoria dell'edificio esistente, mediante la sovrapposizione di molteplici rivestimenti in dialogo tra loro e con la futura collezione di dipinti che i committenti stanno intanto costruendo.

Osservando le belle fotografie di Aldo Ballo, Guido Pietropoli, Vaclav Sedy e Giovanna Silva, alla distanza si sovrappongono prosimità e dialoghi tipici per Scarpa. I miracoli dell'arte avvicinano Zurigo a Venezia, d'accordo, ma pure al Giappone e a Bruxelles, dove nel 1911 Josef Hoffmann aveva terminato il Palais Stoclet, altra opera d'arte totale costruita «a distanza», portando da Vienna il meglio della Secessione per una coppia di collezionisti. Il fronte su strada, compatto e scandito da netti spigoli, ricorda proprio il Palazzo di Hoffmann, non fosse per quella torre in cemento a vista, impreziosita da mosaici che luccicano con il sole del mattino. Dall'altro lato invece la casa si spalanca verso il giardino, con terrazze e nastri di piastrelle smaltate che sposano Klee e Bisanzio. Gravità e leggerezza, memoria e futuro, lutto e vitalità, Venezia e il mondo: solo i grandi riescono a tenere insieme tutto ciò in una sola opera, nascosta tra gli alberi delle sonolente colline zurighesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CARLO SCARPA. CASA ZENTNER A ZURIGO: UNA VILLA ITALIANA IN SVIZZERA

Davide Fornari, Giacinta Jean, Roberta Martinis

Electa, Milano, pagg. 176, € 42,75





Casa Zentner.
Savina Rizzi
Masieri Zentner
(1925-2010),
collezionista ed
erede di una
famiglia di
produttori edili
udinesi,
coinvolge
l'architetto Carlo
Scarpa per
ristrutturare e
ampliare la casa in
cui viveva, una
villa con giardino
tipica
espressione
dell'architettura
Heimatschutz
(sotto, un interno
della villa)



RIESE

Strade dissestate per la Pedemontana «Ci penserà la Sis»

La strada si è rovinata per il continuo passaggio di mezzi pesanti diretti al cantiere della Superstrada Pedemontana, sarà la Sis a ripristinarla una volta conclusi i lavori: ad assicurarlo è l'assessore ai lavori pubblici Francesco Quarto dopo l'interrogazione presentata dal consigliere della Lega Paolo Bergamin che faceva presente la pericolosità di via Costanza a Spineda. «Conosciamo bene questa situazione – ha replicato Quarto in consiglio comunale – purtroppo è dal 2015 che via Costanza è interessata dal cantiere della SVP. Oltre a questo ci sono stati i lavori di una tubazione dell'acquedotto e di un cavo telefonico. A fronte di questo non abbiamo ritenuto procedere a lavori definitivi, tra cui l'asfaltatura, perché sarebbero stati vanificati in poco tempo. Secondo quanto assicurato sarà la Sis, concessionaria per la costruzione della SVP, a rifare completamente via Costanza, come altre strade interessate dal passaggio dei mezzi pesanti, una volta conclusi i lavori per la superstrada, prevedibilmente entro l'anno». —

D.N.



CREDITO/1 Ruggiero Lucin, direttore di RovigoBanca: "Ci muoveremo con energia e sollecitudine"

"Anticiperemo la cassa integrazione"

L'accordo è stato sottoscritto tra Abi e parti sociali, alla presenza del ministero del Lavoro

■ "L'unica certezza dopo il 30 settembre è che ci sarà bisogno di tanta liquidità"

Abi, l'Associazione bancaria italiana, ha definito la convenzione nazionale che consente ai lavoratori sospesi dal lavoro a causa dell'emergenza Covid-19 di ricevere dalle banche un'anticipazione dei trattamenti ordinari di integrazione al reddito e di cassa integrazione in deroga previsti nel decreto legge "Cura Italia" rispetto al momento di pagamento dell'Inps.

La convenzione è stata condivisa alla presenza del ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali tra Abi e le organizzazioni sindacali confederali Cgil, Cisl, Uil e Ugl unitamente ai sindacati del settore bancario - Fabi, First-Cisl, Fisac-Cgil, Uilca e Unisin - nonché da Agci, Confcooperative, Legacoop riunite in Alleanza delle Cooperative Italiane, Cia, Clai, Coldiretti, Confagricoltura, Confapi, Confedilizia, Confetra, Confindustria, Cna, Confartigianato,

Confcommercio e Casartigiani.

"Stiamo attendendo le indicazioni della banca capogruppo e ci muoveremo con energia e sollecitudine: anticipare lo stipendio dei lavoratori in questa situazione è un intervento essenziale delle banche". Lo dice il **direttore generale di RovigoBanca, Ruggiero Lucin**, il quale è pronto a dare indicazione all'istituto finanziario rispetto al provvedimento dello Stato.

"In passato ci è ovviamente già capitato doverlo fare, ma in questo caso le norme sono straordinarie - precisa - per quello stiamo attendendo le istruzioni operative".

Abi ha concordato modalità semplificate per determinare l'importo dell'anticipazione (1.400 euro), tenuto conto della durata massima dell'integrazione salariale - 9 settimane - definita nel "Cura Italia", in considerazione dei bisogni immediati dei lavoratori sospesi dal lavoro e rendere operativa la misura nel più breve tempo possibile.

La convenzione favorisce anche la gestione delle pratiche in "remoto", così da limitare l'accesso in filiale alle esigenze indifferibili, in coerenza con quanto concordato tra Abi e i sindacati dei bancari Fabi, First-Cisl, Fisac-Cgil, Uilca e Unisin lo scorso 24 marzo 2020. Per questa ra-

gione si raccomanda che i lavoratori interessati si rivolgano per telefono alla propria banca in modo che non sia necessario recarsi in banca per ricevere l'importo sul conto corrente. Abi ha invitato le banche e tutte le parti coinvolte, in particolare Inps, Regioni e Province autonome che gestiscono gli ammortizzatori sociali, a collaborare per assicurare la più tempestiva attuazione della convenzione. Inoltre, l'associazione ha invitato le banche, nell'applicare la convenzione, ad evitare costi per i lavoratori che beneficeranno dell'anticipazione in coerenza con le finalità e la valenza sociale dell'iniziativa.

"Oggi siamo di fronte a una zona sconosciuta e un'area indefinita - conclude Lucin, parlando della situazione socio-economica in questa emergenza sanitaria - nessuno sa come ci si potrà risollevare dopo l'estate. Per un numero rilevante di imprese quello che succederà dopo il 30 settembre è un punto interrogativo. Certo che una cosa pare scontata: ci sarà bisogno di tanta e tanta liquidità. Tutto il sistema, e noi per la nostra parte, dovrà mettere a disposizione liquidità ancor maggiore e non paragonabile rispetto al recente passato. E ci vorrà tanto coraggio per farlo".

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Ruggero Lucin, il direttore generale di RovigoBanca annuncia che l'istituto di credito anticiperà ai lavoratori delle aziende la quota della cassa integrazione