

Rassegna del 15/04/2020

ANCE VENETO

15/04/2020	Gazzettino Rovigo	5 Cantieri, chiuso il 95% Ghiotti: «Molte imprese così rischiano la fine»	Garbo Alessandro	1
------------	-------------------	---	------------------	---

ASSOCIAZIONI ANCE

15/04/2020	Arena	9 Cassa edile a Verona stanziata 7,5 milioni per 24mila lavoratori	Va.Za.	3
15/04/2020	Sole 24 Ore	6 Commissari per sbloccare 15 miliardi Ance: subito piano da 150 - Commissari, missione 15 miliardi Ance: subito un piano da 150	Santilli Giorgio	4
15/04/2020	Sole 24 Ore	6 Intervista a Michele Pizzarotti - «Non scaricare gli oneri della sospensione di cantieri sulle imprese»	G.Sa.	6

SCENARIO

15/04/2020	Corriere della Sera	8 Intervista a Filippo Patroni Griffi - Patroni Griffi: la ripresa? Necessarie leggi più chiare Ma attenti alla corruzione	Bianconi Giovanni	8
15/04/2020	Eco di Bergamo	13 «Il Codice appalti non va sospeso sbloccare opere e riqualificazioni»	...	9
15/04/2020	Gazzettino	11 Ripartenza per 10500 imprese al palo Electrolux e Fincantieri	Crema Maurizio	10
15/04/2020	Mattino Padova	33 Pediatria, si studia per diminuire l'altezza «Così si riduce l'impatto sulle Mura»	Malfitano Claudio	12
15/04/2020	Mattino Padova	33 Concessione edilizia in arrivo tra pochi mesi L'accordo si firmerà il 22	C.Mal.	14
15/04/2020	Messaggero Veneto	4 «Fare in fretta anche per i cantieri»	...	15
15/04/2020	Nuova Venezia	14 «Ripensare il nostro modello e puntare sulla chimica verde»	...	16
15/04/2020	Nuova Venezia	15 A4 e Passante, mezzi in calo dell'80% rispetto alla Pasqua dell'anno scorso	...	17
15/04/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	30 Una settimana trascorsa in coda ogni anno Trasporti e strade carenti	...	18
15/04/2020	Tempo	4 Intervista a Fabrizio Capaccioli - «La crisi cancellerà il settore edile»	Lenzi Massimiliano	19
15/04/2020	Tribuna-Treviso	30 Cavalcavia Verde, appello dei progettisti Ca' Sugana frena: «Se ne riparla nel 2021»	Cipolla Federico	22
15/04/2020	Tribuna-Treviso	31 Scalata a Veneto Strade La Provincia punta alle azioni di Padova	F. D. W.	24

Cantieri, chiuso il 95% Ghiotti: «Molte imprese così rischiano la fine»

► Il presidente regionale dei costruttori invita le istituzioni a far ripartire il settore, pur con le dovute misure di sicurezza

**«LA MANCANZA
DI LIQUIDITÀ
POTREBBE CREARE
SOFFERENZE CHE
PER ALCUNE DITTE
SARANNO LETALI»**

EDILIZIA

ROVIGO Chiuso il 95% dei cantieri in provincia di Rovigo. Il Coronavirus rischia di avere conseguenze devastanti per un settore già colpito pesantemente dalla crisi del 2009, poi rialzatosi, ma ora costretto a fare i conti con l'emergenza sanitaria ed economica. **Paolo Ghiotti**, originario di Trecenta, è alla guida di **Ance Veneto** da luglio 2019. Il presidente regionale dell'associazione costruttori edili sta gestendo uno dei momenti più complicati di sempre: «Lo stop dell'edilizia, deciso a marzo, nasceva dalle difficoltà nel settore nell'applicare con coscienza il decreto. Tante le problematiche: i dispositivi di protezione individuale non si trovavano, la vicinanza sotto il metro nei luoghi di lavoro e all'interno del mezzo di trasporto, mancava la ristorazione, scarseggiava la fornitura di materiali, i terzisti non potevano raggiungere il lavoro perché il rischio di contagio era elevato».

DATI ALLARMANTI

I numeri sono allarmanti, secondo la fotografia scattata da Ghiotti: «In provincia di Rovigo

il 95% dei cantieri è chiuso. In Veneto sono 47mila e 417 le imprese attualmente ferme. La perdita di fatturato complessiva è stimata a 34 miliardi di euro. Provenivamo da un lungo periodo difficile, da un 2019 in leggera ripresa (+2,4 sul 2018) e la primavera del 2020 sembravano promettere segnali di ripresa. Poi il Coronavirus ha bloccato tutto. La mancanza di liquidità crea ulteriori sofferenze, che per alcune imprese polesane potrebbero essere letali. L'emergenza è sanitaria, ma se non ripartono i cantieri diventerà anche economica». Ghiotti porta alla luce un esempio personale: «Pensando a una riapertura il 4 maggio, la mia impresa Ghiotti B. e L. Snc ha già perso 1 milione e 800mila euro di fatturato a causa del Covid 19. Ci sono 70 dipendenti a casa e 22 cantieri chiusi».

IL DIETRO-FRONT

Ance Veneto due settimane fa sosteneva la chiusura totale del comparto, ma ora l'associazione dei costruttori ha fatto retromarcia e Ghiotti spiega: «Noi chiedevamo la sospensione dei cantieri già dal 16 marzo (in questa data un 80% dei cantieri risultava già chiuso), per condizioni diverse dalle posizioni di Confindustria. Le Regioni prima e il Governo successivamente hanno fermato, a ragione, i cantieri. Se effettivamente si riaprirà il 4 maggio, saranno passati 49 giorni. Questo periodo ci ha permesso di capire cosa stesse succedendo e di

organizzare comportamenti e procedure adeguate per lavorare in sicurezza. I Comitati paritetici territoriali, con l'assistenza dello Spisal, hanno concluso il loro operato e trasmetteremo a tutte le nostre aziende un vademecum con norme per la sicurezza di tutti i nostri collaboratori. Chi comanda è comunque sempre l'emergenza sanitaria, ma leggendo i numeri sembra circoscritta e non più dilagante».

Ghiotti analizza poi i provvedimenti contenuti nel Decreto «Cura Italia»: «Finanziare l'80-90% con il benessere dei Commissari Europei e il 100% con il parere favorevole di Confindustria posticipare tasse e contributi, predisporre la cassa integrazione sono misure sicuramente importanti. Sarebbe importante - aggiunge - ci fossero riconosciuti i maggior costi che affrontiamo nei cantieri, un 5% magari da detrarsi al ribasso d'asta. La produzione in cantiere non potrà essere come prima. Io ho girato con la mascherina e anche solo tagliare l'erba in giardino per dilato era più faticoso. Vorremmo fosse tolto lo split payment, che stabilisce che il debitore dell'Iva sia il cessionario/committente anziché, come avviene normalmente, il cedente/prestatore, per avere un'immediata liquidità. Inoltre, non vorremmo essere responsabili dell'infortunio per Covid 19. Serve un ulteriore sforzo altrettanto importante. La politica non deve abdicare alla burocrazia e occorre liquidità, altrimenti sarà tutto vano».

Alessandro Garbo





ASSOCIAZIONE COSTRUTTORI Paolo Ghiotti è titolare di un'impresa edile

Attesi anche altri stanziamenti

Cassa edile a Verona stanziata 7,5 milioni per 24mila lavoratori

Cassa edile va in aiuto dei lavoratori del comparto costruzioni nel momento di grave crisi, determinata dall'emergenza sanitaria. La Cnce, commissione nazionale che riunisce le 115 casse edili locali si è infatti mobilitata per mettere a disposizione di tutti i lavoratori aderenti le risorse disponibili.

DISTRIBUZIONE IN APRILE.

«Complessivamente», afferma il presidente della Cnce e di Ance (Associazione nazionale costruttori edili) Verona, Carlo Trestini, «si tratta di 280 milioni di euro, di cui oltre 187 milioni riguardano dotazioni legate agli accantonamenti sull'anzianità edile, che con un grande sforzo siamo riusciti ad anticipare».

La distribuzione di questi contributi è iniziata con aprile a beneficio di circa 280mila addetti distribuiti in tutta Italia. Le erogazioni per il Nordest ammontano a 34,7milioni (per una platea di 50.600 beneficiari). Poco meno della metà, 16,6 milioni, andranno a poco meno di 24mila lavoratori. A Verona, dove si trova la rete più strutturata di imprese del settore, e la quota più cospicua di addetti, stanno arrivando 7,5 milioni di euro.

I FONDI. Ai fondi Ape (Anzianità pensionistica edile) si aggiungono oltre 90 milioni del fondo Gnf (Gratifica natalizia e ferie), relativo alle ferie accantonate nell'ultimo trimestre 2019. Gratifiche che in regime ordinario il lavoratore edile troverebbe in busta paga in due tranches, la prima a luglio e la seconda a

dicembre, e che invece data l'emergenza sono state anticipate per l'80% a questo mese.

«Queste risorse arriveranno all'intera platea dei lavoratori iscritti alle casse, pari a circa 450 mila operai edili», precisa Trestini, evidenziando l'urgenza di sostenere gli addetti di fronte alla sospensione dell'attività edilizia, che ha coinvolto la quasi totalità delle imprese.

«Grazie all'accordo tra le parti sociali», sottolinea Antonio Di Franco, vicepresidente della Cnce - il sistema bilaterale si è immediatamente attivato riuscendo a dare un importante aiuto a chi lavora nel sistema costruzioni e mettendo da subito a disposizione la liquidità in grado di garantire un po' di respiro in un momento così difficile dove in molti sono già in cassa integrazione». I cantieri, infatti, sono chiusi dal 23 marzo scorso e non si sa ancora quando riapriranno. Agli stanziamenti Ape e Gnf si aggiungeranno a breve nuove risorse rese disponibili attraverso il canale della sanità integrativa e precisamente attraverso il nuovo fondo nazionale Sanedil, che si conferma scelta strategica delle parti sociali nell'ultimo rinnovo contrattuale.

FORMAZIONE. Nei giorni dell'emergenza tutto il sistema della bilateralità di settore si è mobilitato, compresi gli enti di formazione e per la sicurezza edile, che hanno contribuito a fornire indicazioni a imprese e lavoratori su come gestire la sicurezza nei cantieri. Il loro supporto sarà determinante anche nella fase della riapertura delle attività. **Va.Za.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Commissari per sbloccare 15 miliardi Ance: subito piano da 150

Giorgio Santilli — a pag. 6

Commissari, missione 15 miliardi Ance: subito un piano da 150

Decreto aprile. Il governo affiderà 26 opere in amministrazione straordinaria, ma il presidente Buia chiede «un piano Marshall» per evitare uno scenario drammatico: -27,6% nel 2020 e -19,1% nel 2021



Paola De Micheli. La ministra delle Infrastrutture è pronta a portare nel decreto Aprile norme per accelerare gli investimenti. Per ora si conoscono il commissariamento di 26 opere prioritarie e l'approvazione per legge dei contratti di programma Anas e Fs

26

OPERE STRATEGICHE PRIORITARIE

per cui sarà nominato un commissario straordinario direttamente con decreto legge

Giorgio Santilli

ROMA

Le 26 opere che il governo vuole affidare a commissari straordinari con il prossimo «decreto Aprile» valgono un investimento di almeno 15 miliardi. Obiettivo, accelerare l'iter e velocizzare i tempi per arrivare al cantiere. È al momento questa la norma più robusta e di maggiore impatto nel pacchetto investimenti che il governo intende inserire nel provvedimento di fine mese. Rilanciare gli investimenti è la parola d'ordine nel momento in cui si comincia a parlare di «fase due» e di rilancio dell'economia. L'altra disposizione, chiesta a gran voce dalle Fs, è l'approvazione per legge del contratto di programma per Rfi e Anas (29 miliardi di investimenti) evitando così una serie di passaggi - come il decreto Mef-Mit con la registrazione alla Corte dei conti - che avrebbero allungato ancora i tempi per la messa a disposizione delle risorse finanziarie necessarie per partire con gare e cantieri.

Se questo è l'impianto, alle imprese non basta. «Serve un piano Marshall, un intervento davvero straordinario da 150 miliardi in cinque anni», ha sostenuto il presidente dell'Ance, Gabriele Buia, al comitato dell'associazione che si è tenuto venerdì scorso. Non a caso

Ance ha allegato a questa richiesta la previsione degli scenari possibili da qui al 2021.

Due gli scenari, uno soft, uno hard. Fra i due passa un'azione del governo capace di sbloccare il settore nella seconda metà di quest'anno e farlo ripartire con misure speciali. Scenario soft se il piano ci sarà, scenario hard, che significa la liquefazione del settore, se non si interverrà forte e per tempo. Nello scenario positivo c'è una riduzione degli investimenti in opere pubbliche del 13% e dell'intero settore del 10,1% nel 2020, con una ripresa nel 2021 del 5,8% delle opere pubbliche e del 2,7% dell'intero settore. Nello scenario drammatico caduta del 27,6% (del 42% delle opere pubbliche) nel 2020 con una ulteriore caduta del 19,1% (33% per le opere pubbliche) nel 2021.

Vediamo dunque cos'è il piano Marshall proposto dall'Ance. Anzitutto bisogna sbloccare investimenti fermi per 56 miliardi «anche attraverso commissari». Ci sono poi i 29 miliardi di investimenti previsti dai contratti di programma di Fs e Anas da far partire per cui l'approvazione per legge può essere un primo passo. E almeno una decina dei 21 miliardi di fondi strutturali Ue della programmazione 2014-2020 non ancora impegnati e da ridesti-

nare a opere urgenti. Poi ci sono le due novità più interessanti della proposta Ance: un «piano Italia» che deve investire 39 miliardi in due anni, finanziati da un megafondo per gli investimenti di comuni e province; e un fondo progettazione che impieghi in due anni i 3 miliardi già destinati alla progettazione degli enti locali. Il meccanismo che regola questi due fondi è simile: si tratta di anticipare al 2020 e al 2021, mediante mutui Cdp, stanziamenti già previsti nel bilancio dello Stato ma spalmati su quindici anni.

Ma il pacchetto che l'Ance propone per il decreto Aprile non finisce qui: si va dal doppio scudo per i funzionari pubblici, limitando la responsabilità erariale e varando la riforma dell'abuso di ufficio, al ricorso generalizzato alle piattaforme telematiche, dalle gare semplificate all'ultimazione delle gare in corso, dal ripristino dell'appalto integrato



sul progetto definitivo all'abolizione dello split payment, dalla proroga dell'ecobonus e del sismabonus alla semplificazione dei processi autorizzativi come quelli della conferenza di servizi. Resta fondamentale per l'Ance anche la sospensione dei pagamenti fiscali, messa disposizione di liquidità in tempi rapidissimi per garantire la sopravvivenza delle imprese.

Ieri allarme sulla spesa degli investimenti che rischia l'azzeramento anche da 500 sindaci che hanno chiesto di realizzare «uno snellimento e una sburocratizzazione di tutti i procedimenti amministrativi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gabriele Buia. Il presidente dell'Ance chiede al governo di attivare subito un piano Marshall da 150 miliardi in cinque anni, utilizzando in via abbreviata fondi già stanziati nel bilancio dello Stato

Il piano Italia per investimenti locali utilizzerebbe in due anni 39 miliardi previsti per i prossimi 15 anni

Le 26 opere in vista del commissariamento

Valori in milioni di euro

OPERA	COSTO	OPERA	COSTO	OPERA	COSTO
INFRASTRUTTURE STRADALI		INFRASTRUTTURE FERROVIARIE		INFRASTRUTTURE IDRICHE	
Jonica	1.335,12	Linea Fortezza-Verona	3.371,00	Messa in sicurezza traversa del Lago d'Idro (BS);	-
Svincolo SS514 di Chiaramonte con SS115 e svincolo SS194 Ragusana	673,74	Linea Venezia-Trieste	1.800,00	Messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera;	-
SS 675 Umbro-Laziale tra porto Civitavecchia e nodo di Orte. Tratta Monte Romanoest-Civitavecchia	472,23	Raddoppio Genova-Ventimiglia;	1.540,10	Completamento ampliamento Diga di Maccheronis (NU);	-
Completamento collegamento A12 Tarquinia-San Pietro in Palazzi	1.019,83	Raddoppio Pescara - Bari	600	Completamento realizzazione dighe: di Monti Nieddu (CA); di Medau Aingiu (CA);	-
Collegamento autostradale Roma-Latina e opere connesse	1.515,94	Linea Roma - Pescara	700	Messa in sicurezza delle dighe: Cantoniera sul fiume Tirso (OR); Rio Olai (NU); Rio Govossai (NU); Rio Mannu di Pattada a Monte Lerno (SS); Monte Pranu sul rio Palmas (OR); Pietrarossa (EN-CT)	-
Strada Statale 4 Salaria	151,09	Nuova linea Ferrandina - Matera La Martella;	365,49		
Totale	5.167,95	Potenziamento tecnologico e infrastrutturale Salerno - Reggio Calabria;	230		
		Palermo-Trapani via Milo.	144		
		Potenziamento tecnologico e infrastr. Taranto-Potenza-Battipaglia	n.d.		
		Totale	8.750,59	Totale infrastrutture	13.918,54

«Non scaricare gli oneri della sospensione di cantieri sulle imprese»

L'INTERVISTA

Michele Pizzarotti. «Il codice appalti vale per condizioni ordinarie ma l'emergenza crea una situazione d'iniquità»

L'impresa Pizzarotti festeggia 110 anni di vita in piena emergenza Covid-19. Un'emergenza che provoca non poche difficoltà sulle imprese che hanno cantieri aperti. Michele Pizzarotti, vicepresidente del gruppo di famiglia e presidente del comitato grandi infrastrutture strategiche dell'Ance, spiega i rischi dell'emergenza e come il decreto Aprile che il governo sta preparando dovrebbe farvi fronte.

Quali conseguenze sta scaricando sulle imprese la sospensione dei cantieri a causa di Covid-19?

Le criticità operative causate nei cantieri dall'emergenza Covid-19 hanno spinto molte stazioni appaltanti a disporre la sospensione dei lavori usando come motivazione la carenza di manodopera o l'impossibilità per i soggetti esecutori di garantire in pieno vigilanza, verifica e controllo in materia di salute e sicurezza. Questo scarica sulle imprese, in base al codice appalti, maggiori oneri per la sottoproduzione e un grave rallentamento delle prestazioni. L'appaltatore non ha diritto a indennizzi, salvo la concessione di un nuovo termine contrattuale, che viene traslato per l'intera durata della sospensione. La ratio della norma ordinaria è di non porre a carico del committente oneri derivanti da circostanze di forza maggiore imprevedibili, come un'alluvione o un incendio. Ma ha senso in riferimento al singolo appalto, mentre l'emergenza Covid-19 ha investito tutti i cantieri pubblici italiani. Con il risultato che una singola impresa, che può avere in corso appalti con diverse amministrazioni in svariate parti d'Italia, subisce i maggiori oneri da sospensione su tutti i cantieri. Una situazione di totale iniquità, che si aggiunge alla crisi del settore e ai tempi lunghi con cui le amministrazioni liquidano i corrispettivi agli appaltatori. È urgente una norma che preveda il diritto del soggetto esecutore a chiedere il riconoscimento dei danni da fermo lavori subito come conseguenza della sospensione da Covid-19.

Chi dovrebbe accollarsi questi oneri

aggiuntivi?

Le committenze, a valere sulle somme a disposizione per imprevisti che vengono accantonate nei budget per ogni commessa e che si prestano senz'altro a questo tipo di necessità.

Alcuni propongono di superare queste criticità con un anticipo degli acconti agli appaltatori. Ma manca una norma generale.

Dove il contratto di appalto prevede l'erogazione di rate di acconto da parte della stazione appaltante al raggiungimento di un determinato importo minimo di lavori, la sospensione comporta, gioco forza, un rinvio della liquidazione della rata. Con ripercussioni economico finanziarie gravi sulle imprese che andrebbero mitigate proprio con l'introduzione del pagamento anticipato dell'acconto. Sarebbe inoltre necessaria l'introduzione per tutti gli appalti di lavori, servizi e forniture di un'ulteriore anticipazione sul prezzo contrattuale, pari al 20% delle prestazioni ancora non eseguite; in questa fase di grande importanza può essere il riconoscimento di stati di avanzamento emergenziali da pagare a 15 giorni per coprire i costi di fermo cantiere come pure ottenere pagamenti a 15 giorni dei Sal mensili, considerando che alcune committenze pagano ancora ben oltre i 90 giorni.

Serve un intervento legislativo a tutto campo?

Sì, interventi legislativi volti ad introdurre misure urgenti di contrasto all'emergenza. Potrebbero essere anche l'occasione per allineare il quadro normativo italiano alle recenti pronunce della Corte Ue in materia di subappalto. Bisogna eliminare il limite fisso (40% fino al dicembre 2020, poi 30%), introducendo un limite mobile che potrà essere individuato dalla singola stazione appaltante, in relazione allo specifico contesto di gara, all'interno di una cornice prestabilita per legge che deve tenere conto della liberalizzazione totale prevista dalla sentenza della Corte Ue. Andrebbe adeguata anche la restrizione quantitativa per il subappalto di lavorazioni ricomprese in categorie super-spe-

cialistiche. Ciò avrebbe il duplice risultato di scongiurare possibili procedure di infrazione Ue per incompatibilità della disciplina italiana del subappalto con il diritto europeo e garantire una più ampia partecipazione delle Pmi agli appalti pubblici.

Non c'è il rischio che Covid-19 apra una stagione di contenziosi e controversie fra appaltatori e stazioni appaltanti?

È così. Bisogna dare maggiore efficacia ai metodi di risoluzione delle controversie alternativi al giudice anche in materia di esecuzione del contratto, dando efficacia vincolante per committente e appaltatore alla proposta di accordo bonario formulata dall'esperto incaricato previsto dall'art. 205 del codice appalti. Questo darebbe più credibilità ed efficacia a uno strumento che consente di definire rapidamente le riserve formulate dall'appaltatore. Inoltre per ridurre i tempi di contenziosi e controversie bisognerebbe estendere l'ambito applicativo dell'arbitrato (art. 209 codice appalti). Oggi la stazione appaltante ha piena discrezionalità nell'inserire o meno la clausola compromissoria nel contratto e la maggior parte degli appalti pubblici non la prevede. Le stazioni appaltanti tendenzialmente preferiscono che le controversie vengano definite dal giudice ordinario, anche per allungare i tempi del riconoscimento delle somme fino alla sentenza. L'impresa sopporta maggiori oneri che le vengano ristorati dopo la sentenza definitiva, spesso anni dopo la conclusione dei lavori. Bisognerebbe inserire in tutti i bandi di gara la clausola compromissoria, con la possibilità per la stazione appaltante di escluderla solo a fronte di adeguata motivazione.

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



“

Gli oneri
aggiuntivi
andrebbero
accollati alle
committen-
ze, a valere
sulle somme
a disposi-
zione per
imprevisti

“

Serve un
intervento
legislativo
urgente che
tenga anche la
riforma del
subappalto e
dell'accordo
bonario



Patroni Griffi: la ripresa? Necessarie leggi più chiare Ma attenti alla corruzione

Appalti
Il codice appalti va
semplificato eliminando
le norme non imposte
direttamente dalla Ue

Consiglio di Stato

di **Giovanni Bianconi**

ROMA «Se le regole sono poche e chiare, l'apparato burocratico può diventare un volano della ripresa dopo la crisi da coronavirus; se invece restano tante e confuse sarà un problema in più», sostiene Filippo Patroni Griffi, presidente del Consiglio di Stato, massimo rappresentante della giustizia amministrativa.

Come si fa a scegliere la prima strada anziché la seconda, presidente?

«Disboscando la normativa, riducendola all'essenziale e rendendola leggibile. Se il decreto liquidità, per paradosso, fosse scritto nel modo in cui i giornali l'hanno illustrato saremmo già a due terzi del cammino. Prendiamo il codice degli appalti: non si deve né sospendere né abrogare, va sfolto. Si potrebbe riscriverlo velocemente, eliminando tutte le norme che non sono direttamente imposte dall'Unione europea e trasformarlo in uno strumento essenziale ma efficace».

Perché non s'è fatto finora?

«Perché resiste una tendenza all'iper-regolamentazione che vuole normare anche i minimi dettagli, lasciando pochi margini di discrezionalità all'apparato burocratico».

Forse nel timore di lasciare troppo spazio a manovre corruttive.

«Ma vincolare nel dettaglio tutti i passaggi amministrativi, dall'aggiudicazione degli

appalti allo svolgimento dei lavori, aiuta ad aumentare il prezzo della corruzione, non ad eliminarla».

Non c'è il rischio di dichiarare, in nome dell'emergenza, un «tana libera tutti» per pratiche e affari poco chiari?

«C'è e bisogna evitarlo. Non si deve approfittare dell'emergenza e dell'esigenza della semplificazione per aprire nuove strade al malaffare e alle infiltrazioni della criminalità organizzata. E vorrei ricordare che l'Anac, l'Autorità anticorruzione, è stata forse caricata di troppe funzioni, ma resta una struttura essenziale per evitare l'elusione delle norme, molto più insidiosa della violazione. Non è certo un ente inutile, ma bisogna fare in modo che si concentri sui compiti per cui è stata istituita».

Qualcuno invoca deroghe generalizzate, sul modello del ponte di Genova.

«E' una prassi che si può seguire per qualche opera strategica, ma non su tutto. Se bisogna fare tutto in deroga tanto vale stabilire una procedura generale semplificata».

Come risponde a chi propone addirittura di eliminare le interdittive antimafia?

«Che sarebbe un errore gravissimo. La Corte costituzionale ne ha appena confermato la legittimità e necessità, fermo restando il diritto degli imprenditori alla garanzia di non essere esclusi impropriamente dalle gare. E' una precauzione da mantenere, magari accompagnata da altri accorgimenti».

Quali?

«Per esempio procedure più agili per gli appalti sotto una soglia minima, attraverso l'affidamento diretto previo interpellato degli operatori del settore; in pratica quello che si fa quando un proprietario deve ristrutturare la propria

casa, raccogliendo più preventivi prima di affidare i lavori a chi offre il prezzo più vantaggioso».

Non teme che così tornerrebbe il rischio del frazionamento artificioso delle gare e delle offerte?

«Quel divieto deve restare, e il controllo deve avvenire attraverso meccanismi di massima trasparenza: le stazioni appaltanti devono comunque pubblicare tutto quello che fanno, in modo che chiunque possa verificare».

Perché non si riesce a procedere in maniera adeguata con le autocertificazioni?

«Sempre per lo stesso problema: gli operatori si trovano davanti un quadro di regole talmente ampio e poco chiaro che hanno paura ad attestare la conformità dell'iniziativa a regole della cui interpretazione non sono sicuri, e finiscono per agire con il freno a mano tirato. Torniamo alla necessità della semplificazione normativa».

Vale anche per i conflitti tra Stato centrale ed enti locali?

«Su questo versante è tutto scritto nella Costituzione, ed è necessario procedere attraverso la leale collaborazione istituzionale. Lo Stato a livello centrale deve e può decidere anche tenendo conto delle esigenze delle singole realtà locali, che possono essere differenti nei diversi territori».

E' legittimo che alcune Regioni tengano chiuse le librerie o altri esercizi dopo la riapertura decisa a Roma?

«Sul punto specifico non mi pronuncio perché può essere oggetto di ricorso. In linea generale, però, il rispetto delle autonomie a livello locale trova un limite nel quadro normativo unitario, che compete allo Stato centrale».

Ma davvero lei pensa che la giustizia amministrativa, tra Tar e Consiglio di Stato,

non sia un freno allo sviluppo del Paese?

«Non lo penso io, lo dicono con certezza i dati. Solo l'1,5 per cento delle procedure bandite viene impugnato, e solo una gara su 300 viene bloccata prima della decisione finale. In questo campo, come in altri, è opportuno "dare numeri" per non "dare i numeri". Tra l'altro la giustizia amministrativa non s'è fermata durante l'emergenza Covid, fornendo risposte pressoché immediate alle istanze delle istituzioni e dei cittadini. La continuità dell'attività di Tar e Consiglio di Stato è essenziale per non creare imbuto o tappi di cui pagheremo dopo le conseguenze: per noi, la fase 2 è già cominciata. Ed è un periodo in cui dobbiamo tutti impegnarci al massimo, per evitare che la pandemia si risolva, per la nostra democrazia, in ciò che il filosofo canadese Alain Deneault, definirebbe una "mediocrazia", tipica di una società mediocre».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Filippo Patroni Griffi, Consiglio di Stato



Richieste Cisl**«Il Codice appalti non va sospeso
sbloccare opere e riqualificazioni»**

«L'urgenza ora non è la sospensione del codice degli appalti ma valutare come uscire al meglio da un'emergenza sanitaria ed economica e non crearne un'altra che finirebbe per destabilizzare ancora di più il Paese». Lo dice il segretario Cisl, Andrea

Cuccello, che invita a lavorare piuttosto per sbloccare 49 opere primarie da 100 milioni ciascuna, per mettere in sicurezza 2.893 comuni ad alto rischio sismico e riqualificare immobili degli anni sessanta, cui si aggiungono 130 miliardi di euro di grandi opere.



Ripartenza per 10500 imprese al palo Electrolux e Fincantieri

**AGOSTINO BONOMO
(CONFARTIGIANATO):
«PIENA COLLABORAZIONE
CON I PREFETTI MA
RESTANO STOP ASSURDI
COME PER I MOBILI»**

**PAOLO ERRICO
(CONFININDUSTRIA):
«TEST SIEROLOGICI E APP
PER LA SICUREZZA
MA ANCHE SGRAVI
FISCALI PER IL RILANCIO»**

LE AZIENDE VENETE

VENEZIA Ieri dovrebbero aver riaperto 10500 imprese venete che occupano 48mila addetti ma rimane lo stop per grandi gruppi come Electrolux e Fincantieri.

La multinazionale svedese del freddo, che a Susegana (Treviso) e in provincia di Pordenone ha le sue più importanti basi produttive italiane, avanza «richiesta di autorizzazione al prefetto chiedendo il riconoscimento di azienda strategica ed evidenziando inoltre l'appartenenza alla filiera degli esercizi commerciali autorizzati a vendere elettrodomestici». Ma tutti gli impianti per ora restano chiusi. Fincantieri non ripartirà prima del 20 aprile, ma i sindacati del sito di Marghera (Venezia) restano scettici: «Sarà difficile aprire anche dopo perché bisogna discutere i molti aspetti delle dovute garanzie di sicurezza da Cov-19 - rileva Michele Valentini della Fiom Cgil -. Nel Dpcm rientriamo come impresa strategica e si potrebbe tornare al lavoro ma bisogna pensare alle tutele». Di tutti, dei mille dipendenti diretti, ma anche dei 3.500 dell'indotto.

Secondo una stima di Unioncamere del Veneto, le riaperture di ieri sono state «determinate dalle reali condizioni dei mercati di vendita e di approvvigionamento». Insomma, non tutti le 10500 - 565 nelle silvicoltura, tremila nel legno, 1400 metalmeccaniche, 2mila nella manutenzione del verde e 3mila nel commercio al dettaglio come le librerie - erano in condizione di ricominciare subito al di là delle

misure di sicurezza, imprescindibili. Unioncamere calcola ora in 200mila le aziende venete con attività consentita - il 46,1% del totale - per una platea, teorica, di 883.000 addetti (il 49%).

«Anche ieri abbiamo avuto incontri con i prefetti per chiedere chiarimenti sulle filiere da attivare - spiega Agostino Bonomo, presidente Confartigianato del Veneto - rimangono cose assurde, per esempio non si capisce nel settore del legno perché può aprire chi fa serramenti e non chi realizza mobili. In generale le aziende venete artigiane che potevano aprire, secondo noi 4600, l'hanno fatto e in piena sicurezza con l'adesione dei lavoratori che nelle nostre aziende sono sempre a fianco degli imprenditori. Mi hanno segnalato pochissime irregolarità. Ci siamo attrezzati per tempo anche comprando le mascherine su Internet e questo i sindacati l'hanno apprezzato. Al lavoro è tornato anche chi doveva spedire commesse bloccate o rifornirsi di materie prime, un problema che penalizza fortemente il tessile e abbigliamento».

CNA: PERSI GIÀ 6,5 MILIARDI

La Cna fa i conti di questo mese di stop forzato: in Veneto si è perso il 4,4% del Pil annuale pari a oltre 6,5 miliardi di euro: 1,3 miliardi nei servizi alla persona, 4 miliardi nell'edilizia. Vanno poi aggiunte le chiusure «volontarie» di almeno 38mila aziende alle prese con carenza di ordini e forniture, ma anche per senso di responsabilità verso i propri dipendenti: 1,2 miliardi sfumati. E chi lavora sta perdendo il

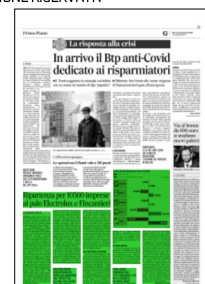
30-40% del fatturato rispetto a un anno fa. «Per l'artigianato in questo momento - spiega il presidente di Cna Veneto Alessandro Conte - il lockdown è tutt'altro che soft. La maggior parte delle imprese di edilizia e meccanica sono praticamente ferme».

LETTERA APERTA

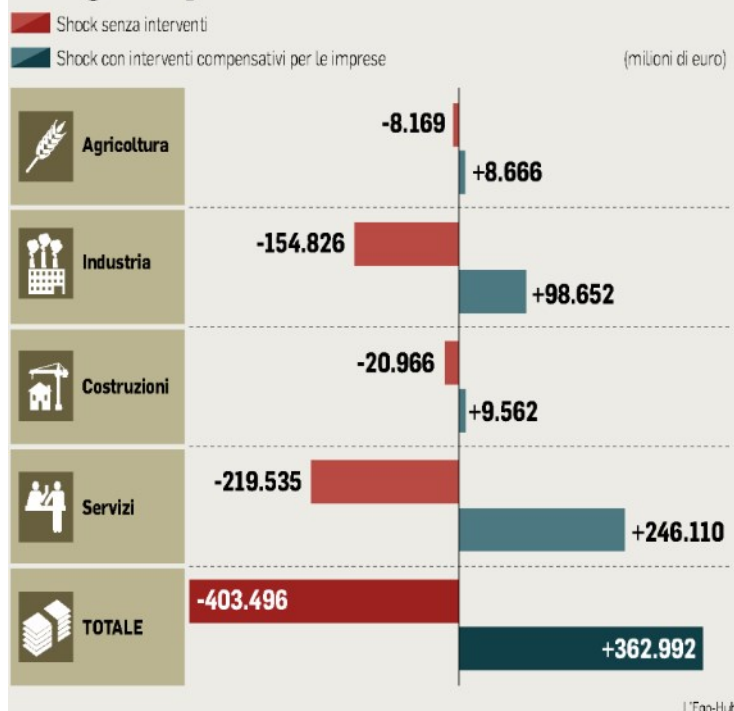
La Fase 2 dunque è ancora abbozzata e Confindustria chiede di recuperare il terreno perduto sui concorrenti esteri. «Definiamo insieme ad autorità e sindacati un piano di contenimento del virus sui luoghi di lavoro - avverte Paolo Errico, presidente delle piccole imprese di Confindustria Veneto che con i colleghi di Lombardia, Emilia Romagna e Piemonte ha sottoscritto una lettera aperta al premier Giuseppe Conte - partendo dalla condivisione a livello regionale con i servizi sanitari di modelli di collaborazione: serve lo screening preventivo con test sierologici validati come quello che si sta sperimentando nella nostra regione con l'università di Padova o con programmi coordinati di tamponi sul territorio con tracciamento degli spostamenti attraverso app o sim». Ma c'è anche il capitolo incentivi che passa dall'estensione del super ammortamento al credito d'imposta per ricerca, quotazione e fusioni. «Servono provvedimenti importanti se vogliamo superare una crisi economica che sarà gravissima», ricorda Errico.

Maurizio Crema

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Come gli aiuti possono evitare il crollo



L'AREA DI VIA GIUSTINIANI

Pediatria, si studia per diminuire l'altezza «Così si riduce l'impatto sulle Mura»

L'idea del dg Luciano Flor si scontra con varie difficoltà: il Pronto soccorso dedicato ai bambini finirebbe al piano interrato

Ci sono diversi rischi, dai ritrovamenti archeologici ai possibili allagamenti

Claudio Malfitano

«Stiamo cercando di rivedere il progetto, valutando se sia possibile scavare un po' il piano interrato per ridurre l'altezza dell'edificio di tre metri o anche qualcosa di più». È stato direttamente il direttore generale dell'Azienda ospedaliera, Luciano Flor, qualche giorno fa a svelare il piano per conciliare la costruzione della nuova Pediatria con l'impatto sul Parco delle Mura, così duramente contestato dalle associazioni ambientaliste e messo sotto osservazione dalla Soprintendenza.

Anziché un edificio di 8 piani si potrebbe scendere a 7, favorendone poi la "scomparsa" con degli alberi ad alto fusto. Ma ciò comporterebbe, se il progetto restasse identico, lo scivolamento del Pronto soccorso pediatrico e delle attrezzature di radiologia al piano meno 1.

CAMBIARE IL PROGETTO

L'obiettivo è ridurre l'impatto dell'edificio sulla cinta cinquecentesca, che grazie all'abbattimento di molti padiglioni e edifici sarà maggiormente visibile. L'idea è quella di scavare un piano interrato, quando nel progetto originario elabo-

rato dallo studio Striolo, Fochesato and partners (che si è aggiudicato il bando nel marzo 2018) non era stato previsto se non in minima parte e solo per locali di stoccaggio e magazzini. All'epoca la motivazione era chiara: evitare che eventuali ritrovamenti archeologici o di residui bellici potessero mettere in difficoltà il cantiere, rallentando la costruzione di un'opera considerata prioritaria nel percorso di rinnovamento della sanità padovana.

Adesso però c'è una necessità nuova: superare l'impasse delle proteste delle associazioni ambientaliste e superare le perplessità della Soprintendenza.

TUTTI GLI OSTACOLI

È una strada stretta e imperiosa. Ma può essere quella che porta ad accontentare tutti. Di certo Flor ha deciso di non lasciare nulla di intentato.

Cosa vorrebbe dire? Il nuovo interrato dovrà essere profondo almeno 4 metri e mezzo. Perché l'altezza di una struttura ospedaliera deve essere di 3,70 metri (con la possibilità nei controsoffitti di inserire i tubi dell'aerazione e tutti i cavi necessari ai macchinari). A cui vanno poi aggiunti circa 70 centimetri di solaio.

Se il progetto già elaborato dagli architetti dovesse essere abbassato *tout court* così com'è il Pronto soccorso pediatrico e la radiologia finirebbero al meno 1. Ma i macchi-

nari di questi reparti sono molto elaborati e nell'area non è da escludere neppure il rischio di allagamenti (in passato è accaduto). Quindi bisognerebbe prevedere tutte le misure necessarie ad evitarli.

DEROGHE EDILIZIE

Spostando il Pronto soccorso pediatrico nell'interrato bisognerebbe ripensare anche tutti i percorsi sia pedonali che dei mezzi, con particolare attenzione alle barriere architettoniche e alle pendenze massime ammesse dalla legge. E bisognerebbe pensare, esattamente come avviene per il Pronto soccorso dell'azienda ospedaliera, a delle rampe per l'arrivo e la ripartenza delle ambulanze.

In più servirà ottenere una deroga alle norme edilizie del Comune di Padova che prevedono particolari attenzioni per i piani interrati.

L'alternativa è rifare completamente il progetto e dunque mantenere il Pronto soccorso pediatrico al piano terra spostando altri locali nell'interrato. Ma non è per nulla facile visto che la palazzina deve avere all'interno dei 19 mila metri quadri previsti circa 170 posti letto, con camere ampie e ben illuminate. E ripensare tutto vorrebbe dire perdere ulteriore tempo prezioso, quando Flor ha deciso che la nuova Pediatria dovrà essere attiva entro fine 2023. Un rebus apparentemente irrisolvibile. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROGETTO

Un edificio lungo 74 metri e alto oltre trenta

Il primo progetto della nuova Pediatria, elaborato dallo studio Striolo, Fochesato & partners per conto dell'azienda ospedaliera prevede un edificio di otto piani: 25 metri per 74 la base, 31 metri l'altezza, 26 metri la distanza dalla cinta cinquecentesca. Sorgerà al posto della palazzina dell'ex Pneumologia, recentemente abbattuta.



L'impatto del nuovo edificio di Pediatria sul parco delle Mura in una ricostruzione virtuale elaborata dall'Azienda ospedaliera di Padova

LE SCADENZE

Concessione edilizia in arrivo tra pochi mesi L'accordo si firmerà il 22

Non sarà l'eventuale cambio di progetto di Pediatria a mettere in discussione la firma dell'accordo di programma sul nuovo ospedale, già segnata in agenda per il prossimo 22 aprile. Si tratta infatti di due procedimenti burocratici diversi. Per il via libera al cantiere della Pediatria ci sarà infatti un'apposita concessione edilizia che arriverà nei prossimi mesi.

Nel frattempo però le regole urbanistiche, e la localizzazione della Pediatria nell'area di via Giustiniani, saranno sancite dalla firma del patto tra Regione, Comune, Università, Provincia e Azienda ospedaliera.

L'accordo di programma prevede un doppio polo ospedaliero, con la rigenerazione dell'area di via Giustiniani dove sarà comunque ricavato il Parco delle Mura, per finire con la costruzione di una struttura d'eccellenza nell'area da 500 mila metri quadri a San Lazzaro che il Comune ha ceduto gratuitamente alla Regione.

«Due poli di pari dignità e di grandissima eccellenza», ha sottolineato pochi giorni

fa il sindaco Sergio Giordani per ricordare come l'accordo preveda 900 posti letto in ognuna delle due strutture. In via Giustiniani non ci sarà solo la nuova Pediatria: «Ci sarà anche un nuovo Pronto soccorso nell'ospedale del centro che, dopo aver rischiato di essere lasciato in decadenza, sarà invece protagonista di un grande rilancio tecnologico e operativo», ha proseguito il primo cittadino.

«A Padova Est una struttura modernissima e flessibile, ottimale per l'Università e per le sue ricerche. Che, come tutti ora tocchiamo con mano, sono determinanti per vincere le sfide presenti e future».

In queste settimane il dg dell'Azienda ospedaliera Flor ha affidato tutte le indagini preparatorie sull'area di San Lazzaro (bellica, geologica, sismica), e ha poi richiamato un tecnico da Rovigo, l'ingegner Mirco Giusti, per affidargli a partire dallo scorso primo aprile la direzione dell'unità operativa «Nuovo polo ospedaliero». —

C.MAL.



BORDIN E TOSOLINI (LEGA)

«Fare in fretta anche per i cantieri»

I consiglieri regionali si appellano al Governo perché predisponga un piano di ripartenza»

«In Friuli il settore rappresenta un volano per l'economia, pensiamo al 1976»

UDINE

«Il Governo deve fare in fretta a predisporre un piano di ripartenza, perché il 3 maggio potrebbe essere troppo tardi per molte attività economiche e produttive. È necessario intervenire in particolare sulla filiera dell'edilizia, volano dell'economia anche nella nostra regione, dove ha ricostruito interamente il Friuli dopo il terremoto del 1976».

Lo affermano in una nota stampa il capogruppo della Lega in consiglio regionale, Mauro Bordin, e il collega di partito Lorenzo Tosolini, intervenendo su tempi e modalità della riapertura delle attività produttive.

«I tentativi strumentali di qualche esponente del Partito democratico di far credere che la Regione possa avere competenze sulla programmazione si scontrano con le richieste di collaborazione di altri compagni dello stesso partito», precisano Bordin e Tosolini.

«Siamo sempre stati propositivi con il Governo, ma siamo anche consapevoli – continuano i due esponenti leghisti – di essere avanti rispetto ad altre realtà e se oggi siamo alla periferia del focolaio, lo dobbiamo anche al buon governo del presidente Fedriga, che ha attuato misure di contenimento prima di altri».

Secondo i consiglieri regionali della Lega, «superata la crisi sanitaria, la vera sfida riguarderà gli investimenti infrastrutturali, che devono essere una priorità nel programma del Governo. Occorre dare delle risposte alle imprese che già stanno pagando 11 anni di crisi, altrimenti faranno fatica e molte saranno destinate a chiudere. L'edilizia, dopo aver perso circa 7.500 addetti in Friuli Venezia Giulia – spiegano i due consiglieri regionali del Carroccio – vedeva una luce in fondo al tunnel, ma questo stop provocherà danni irreparabili se non si interviene per tempo. L'edilizia mobilita una serie di attività artigianali indotte che rappresentano una peculiarità della nostra economia, che vanno dall'impianistica all'arredo».

L'intervento dei consiglieri regionali Bordin e Tosolini termina con uno degli argomenti più attuali in questo periodo, quello della mancanza di liquidità delle aziende per la ripartenza. «C'è inoltre bisogno di dare liquidità ai Comuni – concludono infatti sul tema – perché attraverso gli investimenti in opere pubbliche si possono dare rapide risposte a una situazione di emergenza che mai la nostra regione ha vissuto dal 1976 a oggi». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PRESIDENTE DEL PORTO

«Ripensare il nostro modello e puntare sulla chimica verde»

Musolino: «Un'economia diversificata e non adagiata sul turismo ci permetterebbe di avere un tessuto economico più resiliente»

VENEZIA

«Un'economia diversificata ci permetterebbe di avere un tessuto economico più resiliente». Il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Pino Musolino, è intervenuto ieri sul futuro della città. Ospite, in video-collegamento, di una trasmissione di Antenne3, ha parlato della nuova ordinanza della Regione come di «un passo avanti nella gestione della crisi, in una regione che ha tenuto meglio delle altre e ha saputo limitare il contagio». In riferimento al futuro della città, e alla paralisi dei flussi commerciali che in parte riguarda anche l'attività portuale, ha spiegato che «sarebbe insensato non utilizzare questo periodo di crisi per rinnovare le nostre attività produttive.

L'essere troppo legati al turismo ci sta mettendo in ginocchio mentre avere un'economia diversificata ci consentirà di essere più resilienti». Anche perché sarà proprio il turismo, secondo le previsioni più accreditate, a soffrire maggiormente di questa crisi. Quando si ricomincerà a viaggiare in sicurezza? Quando si ricomincerà a viaggiare per svago? Ci vorranno ancora dei mesi. Nel futuro della città il presidente dell'Attività portuale vede soprattutto la chimica verde, anche se «dovremo essere capaci di sfruttare il Green New Deal, con i suoi motori trainanti di innovazione e ricerca. Dovremo essere capaci di mettere a frutto le opportunità che già ci sono in questo territorio in un disegno più ampio». C'è l'occasione quindi per ripensare il tessuto produttivo della città, a patto che si cominci a programmarlo da subito. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il presidente del Porto, Pino Musolino



A4 e Passante, mezzi in calo dell'80% rispetto alla Pasqua dell'anno scorso

Veneti a casa nel weekend di Pasqua, almeno per quanto riguarda la grande viabilità e il nodo di Mestre, dal quale si diramano le direttrici verso le località di mare e montagna. I dati del traffico dell'ultimo weekend, raffrontati con quelli di Pasqua e Pasquetta dello scorso anno (21 e 22 aprile) mostrano un calo sensibile, dell'80,9% la domenica e dell'85,3% il lunedì dell'Angelo. Pasqua di quest'anno ha visto transitare sulle competenze di Concessionari Autostradali Venete appena 27.352 veicoli nell'arco delle 24 ore, contro i 143.389 registrati a Pasqua 2019. A Pasquetta di quest'anno invece, senza gita fuori porta, i transiti sono stati 28.413, leggermente più del giorno precedente, ma solo per la ripresa di una minima parte del traffico pesante: a Pasquetta 2019 erano stati 192.997.



LA CGIA CHIEDE INVESTIMENTI PUBBLICI

Una settimana trascorsa in coda ogni anno Trasporti e strade carenti

VENEZIA

A causa delle restrizioni alla mobilità introdotte in queste ultime settimane, il problema è svanito del tutto. Con il ritorno alla normalità, comunque, le code di auto e di Tir lungo le strade si riformeranno in un batter d'occhio. Un problema, stando ai dati della Commissione europea, che obbliga gli italiani a rimanere bloccati nel traffico per quasi 38 ore all'anno, praticamente una settimana di lavoro; nell'Europa a 27 solo Malta e Belgio registrano una situazione peggiore della nostra. Rispetto ai principali Paesi europei il gap è significativo: se in Olanda si rimane congestionati per 32 ore all'anno, in Francia e Germania si scende attorno a 30 e in Spagna a poco più di 26. La media UE si attesta a 30,4 ore.

Le lunghe code sono riconducibili, in particolar modo, a un paio di cause: l'insufficienza del numero di mezzi pubbli-

ci e il grave deficit infrastrutturale.

«Secondo i dati del ministero dei Trasporti, il deficit di competitività del nostro sistema logistico-infrastrutturale costa all'economia del Paese 40 miliardi di euro all'anno. Anche per questa ragione è necessario che il Governo investa quanto prima in un piano nazionale per la realizzazione delle opere pubbliche che permetta di ammodernare il Paese, di renderlo più competitivo e, soprattutto, di imprimere una forte scossa positiva alla domanda interna» dichiara il segretario della Cgia di Mestre Renato Mason «In Veneto sono ferme opere pubbliche strategiche per 8,6 miliardi di euro: si tratta dell'alta velocità Verona-Padova, del Sistema di tangenziali venete, della terza corsia A22 tratto Verona-Modena e della Superstrada Valsugana-Valbrenta-Bassano. Lavori a cui si aggiunge una miriade di necessità "minori"». —



Coda in autostrada: torneranno



Fabrizio Capaccioli: «Sarà la fine per migliaia di imprese, anche per i prossimi anni»

«La crisi cancellerà il settore edile»

L'allarme dell'ad di Asacert, società di consulenza per le aziende

Caso unico in Europa

«Solo l'Italia ha interrotto questo comparto. In altri Paesi è andato avanti garantendo però la sicurezza dei lavoratori»

Posti persi

«Secondo i dati di Unioncamere ci dovrebbe essere un'emorragia di 30.800 lavoratori. Per questo occorrono misure drastiche»

“

Appello

Noi siamo pronti ai blocchi di partenza, il Governo che fa?

“

Lacci

Per riparare occorrerà semplificare le procedure con meno burocrazia

MASSIMILIANO LENZI

... L'Italia che produce è ai blocchi di partenza: le aziende fanno il countdown per il tanto necessario riavvio delle attività. Tutti sappiamo che non sarà facile. L'Italia ha deciso, seppur a singhiozzo, di bloccare tutte le attività produttive, ad eccezione di quei settori ritenuti vitali e strategici. Evidentemente l'edilizia non è ritenuta tale dal nostro Governo». A parlare in questa intervista a «Il Tempo» è Fabrizio Capaccioli, amministratore delegato Asacert, una società che offre servizi di ispezione, certificazione e valutazione per supportare le aziende, dall'edilizia al food passando per le mascherine.

Capaccioli, l'edilizia italiana ai tempi del virus è al palo. Ma in Europa no. Perché l'Italia è ferma?

«Diversamente da quanto ritenuto in Italia, all'estero le fondamentali misure per contenere la diffusione del contagio e tutelare la sicurezza dei lavoratori che lavorano nei cantieri, non hanno interrotto del tutto il comparto edile, garantendo servizi essenziali forniti dal settore delle costruzioni come il corretto funzionamento dei sistemi di fornitura di acqua, elettricità e gas per edifici e ospedali, arginando guasti strutturali per non arrecare ulteriore disagio ai cittadini, già tanto provati dall'emergenza che li ha privati della serenità, del lavoro e nei casi peggiori della salute. Pensi

alla manutenzione delle infrastrutture critiche, mi viene in mente la tragedia sfiorata in Toscana per il crollo del ponte di Albiano Magra. Le imprese di costruzione italiane saranno pesantemente colpite finanziariamente e i progetti, sia privati sia pubblici, sono stati ritardati nella migliore delle ipotesi o cancellati».

Quanto sta perdendo il settore per via della pandemia?

«Il comparto dell'edilizia rappresenta il 9% del PIL dell'UE e dà lavoro a più di 16 milioni di europei. Partiamo da un dato pre-covid19: dal 2008 al 2017 sono oltre 3,4 milioni i posti di lavoro persi nel settore delle costruzioni a livello europeo, di cui 539 mila solo in Italia. E men-



tre gli altri Paesi dell'area euro hanno visto un aumento degli occupati nel settore edile, l'Italia ha continuato a perdere posti di lavoro. In questo quadro già desolante, si inquadra l'analisi dell'Osservatorio Oice-Informatel sulle gare di progettazione emesse nel periodo 9 Marzo-9 Aprile, conseguentemente alle restrizioni anti-covid19: su 324 gare di progettazione (per un importo di 84,6 milioni), ne sono state rettifiche (sospese o prorogate) il 34,9%, per un importo di circa 12 milioni (il 14,6% del valore totale delle gare del periodo considerato). Dati agghiacciati, che meritano più di una riflessione. Occorre azione. Ciò che sembra consapevolezza universalmente condivisa, è l'inadeguatezza dell'attuale quadro normativo, che non sarà in grado di rispondere ai requisiti di semplificazione e sburocratizzazione, richiesti a gran voce dalle imprese e dagli amministratori».

Per recuperare quanto tempo servirà?

«Sono convinto che questa crisi di proporzioni storiche ha in sé un potenziale distruttivo in grado di esaurire il flusso di cassa delle imprese e di paralizzare l'intero comparto delle costruzioni anche per gli anni a venire, decretando la fine di migliaia di Pmi, ma in misura cospicua anche di grandi imprese. È di tutta evidenza, stando così le cose che, ancor prima di pensare a misure a medio e lungo termine, bisogna pensare ad un percorso in terapia intensiva del comparto, adesso. Regolamentazioni asfissianti e paralizzanti, troppi lacci, troppi vincoli, troppa burocrazia. La crisi socio-economica, originata da quella sanitaria, richiede soluzioni rapide, intelligenti, agili. Emergere, in uno scenario di auspicata semplificazione, il ruolo degli organismi accreditati di certificazione, ispezione e valutazione, per far ripartire in volata e in tutta sicurezza la ripresa delle attività del Paese».

Posti di lavoro persi in queste settimane: a quanti siamo?

«Le rispondo con un dato fornito da Unioncamere

sull'edilizia nel suo complesso che, con il corollario della compravendita di case, dovrebbero subire un'emorragia di 30.800 lavoratori in Italia. È necessario mettere in campo massicci programmi di iniezioni di liquidità, misure che non possono escludere il comparto edile e delle infrastrutture e intendo nuovi progetti, ma anche attività manutentiva, senza dimenticare l'intera filiera di fornitori, supporto fondamentale per mandare avanti l'intero settore. Da questo punto di vista la comunicazione della Commissione europea sull'attuazione delle corsie verdi nell'ambito delle linee guida per le misure di gestione delle frontiere per facilitare la diffusione di merci poteva andare in questa direzione. Ma, a quanto pare, nel nostro Paese si è preferito scegliere la linea dell'intransigenza inflessibile. Sia chiaro, sono un imprenditore che ben prima che le misure regionali e governative per il contenimento biologico del virus fossero messe in campo, ha immediatamente applicato e fatto rispettare in Asacert tutti i provvedimenti di sicurezza e tutela per la salute dei propri lavoratori. Sono ugualmente convinto che si potesse fare quanto dovuto, senza dare uno stop in alcuni casi fatale ad una serie di settori già asfittici, come quello edile».

Le imprese del settore, in caso di riapertura, sono in grado di garantire le misure di sicurezza anti-coronavirus?

«Sì, sono assolutamente convinto che gli imprenditori edili, anche piccoli e piccolissimi, saranno i primi ad essere i custodi della salute dei propri addetti ai lavori. Coloro che hanno sulle spalle la responsabilità di decine, centinaia, migliaia di famiglie, sarebbero ben contenti di ricominciare a mettere la testa sul cuscino, senza l'angoscia di come fare a garantire ai propri collaboratori il compenso che gli spetta. Ben vengano le misure precauzionali, i presidi di tutela come mascherine - ce ne fossero! - guanti, sanificazioni pur di dare prospettive, visione del futuro, entusiasmo, fiducia. È questo ciò che oc-

corre, oggi, adesso. Le assicuro che si può andare avanti nelle attività nel pieno rispetto delle direttive in tema di contenimento. Pensi che Asacert è stata incaricata di eseguire le attività ispettive di Controllo Tecnico in corso d'opera per il nuovo Ponte di Genova, con il compito di verificare la conformità delle opere realizzate al progetto e la qualità delle opere stesse, compresa l'assistenza durante le fasi di collaudo. Siamo in attesa di autorizzazione per ripartire con le nostre attività pur con grande scrupolo nei confronti delle normative in tema di sicurezza coronavirus».

Lei lavora anche all'estero. Che succede a Dubai? E in Gran Bretagna?

«In Gran Bretagna continueremo a fornire i nostri servizi di certificazione e sebbene abbiano impiegato un po' per realizzare la gravità e l'entità globale della situazione, l'economia (e determinati comparti) è stata rallentata ma non messa in fermo immagine. Londra annuncerà a breve se allentare le misure restrittive imposte per tentare di frenare la diffusione del virus. La Scozia, autonoma anche in questo settore, ha confermato la linea dura e che è troppo presto per allentare la presa. Il governo di Johnson, fa registrare due approcci: una decina di ministri, vorrebbero seguire l'esempio della Spagna e allentare la stretta per far ripartire l'economia evitando danni irreversibili. Altri, come il ministro della Sanità, insistono per rafforzare le misure restrittive. Per quanto riguarda Dubai, dove Asacert effettua molte delle sue attività di supporto alle aziende, ha fatto richiesta di rinviare di un anno l'Expo 2020 a Dubai, che doveva aprirsi il 20 ottobre. Per uscire di casa per scopi essenziali, dal negozio di alimentari, alla farmacia o al medico, è ora necessario un permesso rilasciato online dalla polizia di Dubai e occorre chiedere un nuovo permesso per ogni viaggio. Maschera e guanti devono essere sempre indossati quando si esce di casa. Dubai ricava il 94% delle proprie entrate pubbliche da fonti non petrolifere, che rappresentano anche la

maggior parte del suo PIL. La città-stato vanta uno dei più grandi mercati immobiliari della regione. Gli Emirati Arabi Uniti hanno annunciato un pacchetto di incentivi economici di rilancio per 35 miliardi di dollari che include iniezioni di liquidità nel mercato azionario e un sostegno a vari settori, di cui beneficerà senz'altro anche il settore immobiliare ed edile».

Per chiudere, un tweet al premier Conte?

«L'Italia che produce chiede interventi immediati e deburocratizzati. Ripresa delle attività in tutta sicurezza, per non essere il Paese che in Europa è stato il primo ad essere investito dalla crisi e l'ultimo ad uscirne con le ossa rotte, più di altri. Noi siamo ai blocchi di partenza e il Governo?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Fabrizio Capaccioli

Ad di Asacert, società che offre servizi di ispezione, certificazione e valutazione per supportare le aziende, dall'edilizia fino al food

Cavalcavia Verde, appello dei progettisti Ca' Sugana frena: «Se ne riparla nel 2021»

L'architetto Tirri chiede l'avvio dei primi lavori, l'assessore Zampese chiude: «Quest'anno non ci sono le risorse»

«Dobbiamo prima ragionare sulla messa in sicurezza del viadotto»

Ingentilito da piante e da una nuova illuminazione, reso fruibile, veramente, da pedoni e ciclisti. E' il "cavalcavia verde", un progetto firmato dall'architetto Alessandro Tirri e dalla designer Mariella Facchin, che, pur essendo stato inserito nel Piano degli Interventi, non viene contemplato dall'ultimo intervento di sistemazione del viadotto approvato dalla giunta di Mario Conte. Questione di soldi? Sarebbe di no, visto che il cavalcavia verde, almeno per la prima parte dei lavori, costerebbe attorno ai 300/350 mila. «Se non si inizia mai, non verrà mai realizzato», sostiene l'architetto Tirri, «il cavalcavia porta i segni del tempo, ma è noto che non ha problemi statici, sono state condotte le analisi pochi anni fa. Con il finanziamento degli ultimi lavori si potrebbe iniziare a realizzare almeno una parte del progetto».

Il cavalcavia verde è sostenuto da centinaia di cittadini, che vollero appoggiarlo firmando la petizione con cui è stato presentato a Ca' Sugana qualche anno fa da Coalizione Civica. Un progetto che punta a due obiettivi principali: ridurre l'impatto estetico del viadotto, e farlo diventare un collegamento

invece che un ostacolo che spacca la città in due. Secondo il progetto disegnato da Tirri il cavalcavia verrebbe allargato: su un lato troverebbe spazio un percorso pedonale, sull'altro una pista ciclabile, affiancata da aiuole. Per allargarlo non verrebbe posizionato nessun nuovo pilone, ma sarebbe attaccate alla struttura delle passerelle sostenute da tiranti. L'attuale divisione tra i marciapiedi e la carreggiata resterebbe, ma sarebbe modificata. Verrebbero utilizzate delle "pareti" in corten, e all'interno ricavato lo spazio per delle piante.

Il progetto prevede anche l'installazione di alcuni pannelli fotovoltaici, e questo consentirebbe di azzerare i costi di illuminazione. Stesso ragionamento vale per l'irrigazione delle piante: verrebbero realizzate delle vasche di contenimento, con temporizzatore per il rilascio dell'acqua.

«Il nostro progetto è stato realizzato per la campata centrale, e potrebbe successivamente estendersi alle altre rampe», aggiunge Tirri. «Un lavoro di questo genere avrebbe anche effetti sulla riqualificazione delle zone che si trovano ai piedi delle rampe». Ma lo studio di fattibilità approvato dalla giunta prevede esclusivamente un intervento di sistemazione della struttura, andando a ripulire

le parti ammalorate, ripristinando il calcestruzzo dove sono caduti i calcinacci e ricoprendo i ferri. Saranno anche sistemati i parapetti, e sostituita la rete di protezione, vecchia e arrugginita, infine saranno sostituiti i giunti con un sistema di "sottopavimentazione" che eliminerà gli scalini. Costo previsto dallo studio di fattibilità 350 mila euro, che si sommano ai 700 mila euro già spesi negli ultimi dieci anni.

Da Ca' Sugana però la proposta di Tirri non sembra oggi trovare terreno fertile, «non si può ragionare oggi su questa ipotesi, quando dobbiamo preoccuparci della messa in sicurezza del cavalcavia. Fatto questo, si può aprire una riflessione sull'opera, ma per ora ci atterremo allo studio di fattibilità», smorza gli entusiasmi l'assessore ai lavori pubblici Sandro Zampese. Ma che su quell'opera serva un lavoro di riqualificazione, per dare anche un nuovo volto ai quartieri che sono costretti a convincerci, è un pensiero ben presente a Ca' Sugana. Tanto che anche in campagna elettorale se n'è parlato. Non sarà quest'anno - con le risorse concentrate sull'emergenza covid - ma nel 2021 si potrebbe iniziare a parlarne, magari insieme alla nuova stazione che verrà realizzata all'ex Cuor. —

FEDERICO CIPOLLA

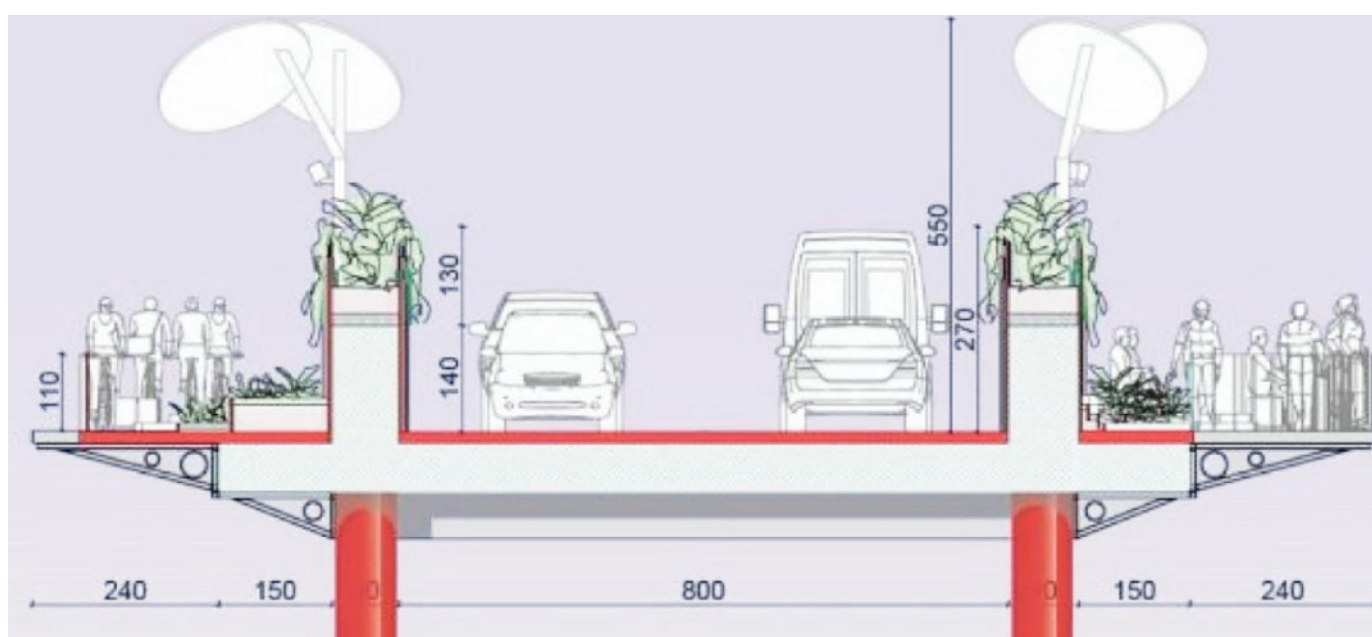
© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA SCHEDA

Binari e rampe speso in dieci anni più di un milione

Sul cavalcavia in 10 anni è stato speso più di un milione. Prima il cantiere per la sostituzione degli appoggi sopra i binari, costato 170 mila euro, a cui se ne sono aggiunti altri trentamila per la progettazione e il ripristino della la campata nord. Poi con l'amministrazione Manildo, sono stati spesi altri 500 mila euro per la sistemazione delle rampe, dove c'erano le botteghe.



na sezione del cavalcavia dove si nota la corsia centrale per le auto e i due nuovi spazi laterali allargati da riservare a pedoni e ciclisti

SOCIETÀ PARTECIPATE

Scalata a Veneto Strade La Provincia punta alle azioni di Padova

Marcon ai soci: interessati al 7% delle quote in dismissione
Vertice con Regione, Belluno e Venezia sul futuro assetto

La Provincia di Treviso intende allargare la sua quota di partecipazione all'interno di Veneto Strade, nonostante la firma del decreto sulla riclassificazione di moltissime strade regionali, le abbia di fatto consegnate nelle mani di Anas. Dal S.Artemio, infatti, è partita l'offerta ufficiale per rilevare le quote della società mestrina che un'altra provincia veneta intende dismettere, all'opposto di Treviso: Padova.

LA LETTERA

La proposta di acquisto è stata inoltrata il 9 aprile scorso alla città metropolitana di Venezia, alla provincia di Belluno e alla Regione Veneto.

Non una scelta estemporanea, ma una risposta alla lettera di invito fatta dalla provincia di Padova, che aveva manifestato l'intenzione di cedere le proprie quote. «Si comunica

informalmente la volontà della Provincia di Treviso di esercitare il diritto di prelazione in proporzione alla quota oggi detenuta» ovvero il 7,14 %. Un passo avanti che secondo Stefano Marcon, presidente della Provincia e firmatario delle lettere, dovrebbe essere valutato «in un confronto informale tra i soci sul futuro assetto della società e le rispettive posizioni a riguardo».

EQUILIBRI E QUOTE

Oggi Veneto Strade è partecipata per il 76,42% dalla Regione del Veneto mentre la Città Metropolitana di Venezia e le amministrazioni Provinciali di Belluno, Padova, Treviso, hanno una partecipazione complessiva pari al 23,58%, di fatto poco più del 7% ciascuna. L'offerta di Treviso va valutata con attenzione. La Provincia oggi ha competenza sulle

sue strade provinciali, e Veneto Strade dopo la riclassificazione ha ceduto la stragrande maggioranza delle sue competenze nelle mani di Anas. Perché tanto interesse a subentrare a Padova? Contano le poltrone all'interno della società veneziana, o le prospettive? Se tutti i soci di minoranza emulassero Treviso, l'ente di S.Artemio potrebbe acquisire solo "in proporzione alla quota", ovvero meno del 2% circa. Ma se non lo facessero? Ecco che Treviso potrebbe ambire a crescere un po' di più. Il fine? «Per noi è una società strategica» spiega Marcon, «soprattutto in termini di progettazione, più che di manutenzione. Avere un piede dentro conta, questa è la mia valutazione, anche pensando alla pianificazione futura. Gli altri soci facciano le loro valutazioni». —

F.D.W.

LA RETE DEL S.ARTEMIO

Dal 49% della Mom all'8% di Asco Il vino e piccole quote del Canova

Oggi come oggi, fatto salvo il 7% delle azioni di Veneto Strade, la punta di diamante del panorama azionario del S.Artemio è Mom, la società di trasporto pubblico che gestisce la rete su gomma di tutta la provincia. È socio di

maggioranza con il 49,82% delle azioni che le permettono di nominare la presidenza e di fatto avere il boccino nelle scelte della gestione (almeno fino a quando non sarà ripubblicata la gara per la ricapitalizzazione e l'in-

gresso di un privato al 33%). Ma il S.Artemio ha anche l'8% di Asco Tlc, società mai come oggi strategica nel panorama delle multiutility. Il resto? Partecipazioni di presenza, a parte quella nel Gal Altamarca (5,7%) e nel Gal terre di Marca (7,6%). Ci sono briciole provinciali in Aertre (0,7%), in Veneto Nanotech (0,2%), in Autovie Venete (0,02). È totalmente provinciale invece (97%) il centro di formazione nel settore vitivinicolo.





L'assessore regionale De Berti in un cantiere di Veneto Strade lungo la tangenziale di Treviso