

Rassegna del 02/10/2019

ANCE VENETO

02/10/2019	Italia Oggi	33	Brevi - Dopo l'avvio del ciclo di incontri sullo «Sblocca Cantieri»	...	1
SCENARIO					
02/10/2019	Arena	23	Vibrazioni dai treni I tre impegni di Rfi	P.D.C.	2
02/10/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Venezia, la Capitaneria ferma le navi - Canali interrati, sos del Porto La Capitaneria « blocca» le navi	Bottazzo Francesco	3
02/10/2019	Corriere delle Alpi	22	Diga del Vajont i lavori all'area bloccati dal caso espropri - Lavori in zona Vajont La questione espropri blocca il progetto	De Col Enrico	5
02/10/2019	Gazzettino Belluno	7	Viabilità: mini rivoluzione, in arrivo limiti a 30 km orari	Scarton Eleonora	7
02/10/2019	Gazzettino Treviso	19	Traforo, un'odissea senza fine - Traforo senza fine: apre fra 7 mesi	Borsoi Claudia	9
02/10/2019	Gazzettino Venezia	15	Mose in azione, test per escludere il pericolo di incrostazioni alle cerniere - Le prove a Sottomarina Sollevate le paratoie il Mose scalda i motori	Degan Diego	11
02/10/2019	Giornale di Vicenza	27	Suolo occupato, Thiene sesta in Veneto	Dall'Igna Alessandra	13
02/10/2019	Giornale di Vicenza	37	Polo dell'istruzione tutto finanziato	Bonato Riccardo	15
02/10/2019	Italia Oggi	36	Riforma del catasto, dietrofront - Catasto, la riforma non si farà	Cerisano Francesco	16
02/10/2019	Nuova Venezia	20	Pericolo di crollo per uno "spicchio" di Palazzo Ferro Fini	Tantucci Enrico	18
02/10/2019	Piccolo Trieste	24	Ospedale di Cattinara via gru e impalcature il cantiere in sospenso - Smantellate gru e impalcature del maxi cantiere di Cattinara	Pierini Andrea	19
02/10/2019	Sole 24 Ore	9	Per gli addetti dei laterizi 75 euro sui minimi	C.Cas.	21

BREVI

Dopo l'avvio del ciclo di incontri sullo «Sblocca Cantieri», a Trento lo scorso 2 luglio e a Udine il 16 luglio, la terza tappa del roadshow organizzato da Esna Soa si sposta giovedì 3 ottobre a Padova, con la partnership di Ance Veneto e con la partecipazione dell'Ordine degli architetti e dell'Ordine degli ingegneri della provincia di Padova (sede Ordine degli architetti, piazza Salvemini 19, Sala Zairo). Questo terzo appuntamento sarà l'occasione per centrare il focus sulle novità normative introdotte dal decreto, evidenziandone luci e ombre, e per proporre alcuni spunti di riflessione sull'impatto della riforma nel settore degli appalti pubblici.



SAN BONIFACIO. Rete ferroviaria italiana incontra il sindaco Provoli

Vibrazioni dai treni I tre impegni di Rfi

La rumorosità oltre i limiti non sarebbe causata da tutti i convogli: servono verifiche più approfondite

Analisi degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria fatti nel tempo lungo il tracciato ferroviario, nuovi rilievi in loco e valutazione delle risultanze delle indagini sin qui condotte: sono i tre impegni che un tecnico di Rete ferroviaria italiana si è assunto, per conto di Rfi, relativamente alla problematica delle vibrazioni registrate in alcune abitazioni a San Bonifacio lungo la rete storica.

Così si è concluso l'incontro, che il sindaco Giampaolo Provoli definisce interlocutorio, che lunedì ha messo l'uno di fronte all'altro il primo cittadino ed un tecnico di Rfi. «Mi è stato spiegato che Rfi in questo momento sta analizzando i dati delle sue rilevazioni ma anche quelli dei monitoraggi effettuati dall'Arpav», esordisce Provoli, «e mi è stato anticipato che il problema della rumorosità oltre i limiti sarebbe limitato a pochi treni e non sarebbe generalizzato. Proprio per verificare in maniera più puntuale il problema, Rfi ritiene necessario provvedere a ulte-

riori rilevazioni in un secondo sito all'interno dell'area, a Ovest della stazione, in cui sono stati lamentati i problemi».

Fin qui la raccolta delle informazioni utili a fotografare dettagliatamente la situazione sulla cui causa al momento non si è entrati: «Rfi effettua di continuo manutenzioni ordinarie e non, ragion per cui sembrerebbe difficile pensare ad una sola causa. Per questa ragione è iniziata anche una analisi dei diversi interventi sulla rete nel tempo». Una disponibilità ampia, dunque, quella che Rfi avrebbe manifestato a Provoli per arrivare alla soluzione del problema che da mesi, in qualche caso da anni, sta rendendo la vita difficile a più di qualche sambonifacese. «L'obiettivo vero», chiarisce però il sindaco, «è arrivare a individuare le cause di questo problema che crea grossi disagi ad alcuni cittadini e, ovviamente, alla sua soluzione. Mi è stata assicurata ampia disponibilità», conclude il primo cittadino, «ma sia chiaro che su tutta questa faccenda il Comune mantiene un monitoraggio molto stretto ed un faro assolutamente acceso». • P.D.C.



Giampaolo Provoli e, sullo sfondo, il passaggio di un treno



Venezia, la Capitaneria ferma le navi

Canale Malamocco-Marghera poco profondo. L'allarme del Porto sull'economia

VENEZIA La Capitaneria di Porto ha fissato i nuovi limiti di pescaggio sul canale Malamocco-Marghera. Per le navi più larghe di notte l'ingresso in porto diventa alquanto problematico considerando che la differenza di pescaggio rispetto ad oggi oscilla tra il metro e 20 centimetri e il metro e 70, mentre di giorno è di 50 centimetri. Colpa del mancato dragaggio dei canali che ha portato il presidente Musolino a chiedere al ministero lo sblocco rapido del protocollo fanghi. a pagina 10

Canali interrati, sos del Porto La Capitaneria «blocca» le navi

Ridotti i pescaggi sul Malamocco-Marghera: condizioni di navigabilità non sicure

VENEZIA Gli scavi fatti finora non bastano. Perché se è vero che per le navi larghe fino a 36 metri il pescaggio aumenta tra i dieci e i venti centimetri, per quelle più grandi (fino a 45 metri) diminuisce anche di cinquanta. Sempre che si tratti di passaggi di giorno, perché se avvengono di notte allora per il porto è un dramma, a vedere la tabella della nuova ordinanza della Capitaneria di Porto che da ieri ha fissato i nuovi limiti di pescaggio sul canale Malamocco-Marghera. Per le navi più larghe l'ingresso in porto diventa alquanto problematico considerando che la differenza rispetto ad oggi oscilla tra il metro e 20 centimetri e il metro e 70. Il risultato è che molte portacontainer che già fanno fatica a raggiungere la banchina, o ci arrivano molto scariche, da ieri rischiano anche di dover aspettare in rada o non arrivare. Non è un caso che il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Venezia e Mestre abbia deciso di lanciare l'allarme per condizioni sempre più critiche che mettono a rischio l'attività del Porto. «La pubblicazione dell'ordinanza in tema di limite massimo di pescaggio costituisce un passaggio molto delicato per il futuro del porto di Venezia e, di conseguenza, anche per l'economia veneziana e veneta», dice in una nota con cui convoca la stampa. Del resto

che la situazione fosse critica lo si sa da tempo, tanto che lo stesso presidente ha più volte sollecitato l'allora ministro Toninelli a sbloccare il nuovo «protocollo fanghi» per accelerare i lavori di scavo. «Continua a produrre un impatto negativo sulle statistiche lo stallo perdurante sul fronte degli escavi e delle manutenzioni ordinarie, che vede l'Autorità pronta a intervenire per migliorare l'accessibilità nautica con oltre 27 milioni di euro già stanziati per opere ed escavi ma bloccati dall'assenza di un protocollo aggiornato e dalla mancanza di alternative agli attuali siti di conferimento dei sedimenti», era intervenuto Musolino ad agosto commentando il calo di traffici del 3,7 per cento nello scalo veneziano, riflesso anche della flessione della produzione industriale italiana. E' così che nonostante i rilievi batimetrici facciano «registrare un parziale miglioramento delle condizioni generali di sicura percorribilità del tratto del canale per le navi larghe non più di 36 metri» (così l'ordinanza) per le navi più grandi i problemi sono aumentati a causa della cunetta del Malamocco-Marghera meno profonda. I problemi (per 1,6 chilometri) sono stati riscontrati in due tratti del canale tra San Leonardo e Fusina che dovranno essere scavati al più presto se non si vuole pesare

ulteriormente sull'economia commerciale (il pescaggio oggi varia da 10,20 e 11,20 metri). La situazione diventa peggiore di notte perché il restringimento della cunetta necessita manovre particolari che al buio (finora sono stati 700 i movimenti durante la notte, ma solo una nave dovrebbe aspettare in rada) sono complessi con il rischio di non riuscire a gestire più la portacontainer (pescaggi tra 9 e 10,50 metri).

E' chiaro che molto dipende dalla marea, se si verificassero ad esempio le condizioni delle scorse settimane in cui ci sono stati 40-70 centimetri in meno rispetto alla media, la navigabilità sarebbe più complessa. Poi c'è il problema delle casse di colmata a sud di Fusina, la Capitaneria sottolinea che «non può escludersi un ulteriore peggioramento delle condizioni minime di sicurezza».

Francesco Bottazzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



● La

Capitaneria di Porto di Venezia ha fatto ieri una nuova ordinanza in cui introduce nuovi limiti di navigabilità sul canale Malamocco Marghera.

● Il pescaggio

è stato aumentato per le navi fino a 36 metri tra i 10 e i venti centimetri, mentre è diminuito per quelle più larghe

● I nuovi limiti

rischiano di creare problemi al porto commerciale di Venezia che ha già visto diminuire i traffici del 3,7 per cento

Scavi

Il porto ha perso il 3,7 per cento dei traffici anche a causa dei fondali



ERTO

Diga del Vajont i lavori all'area bloccati dal caso espropri

A pochi giorni dall'anniversario del 9 ottobre, scoppia il caso dei lavori attorno alla diga, di nuovo bloccati. **DE COL / APAG. 22**



La diga del Vajont

LE AREE ATTORNO ALLA DIGA

Lavori in zona Vajont La questione espropri blocca il progetto

Nuovi intoppi alle operazioni per sistemare piazzale e area
Il sindaco di Erto si arrabbia: «Adesso siamo al limite»

DIGA DEL VAJONT. Nuovi intoppi sul progetto di sistemazione di piazzale e area intorno alla diga del Vajont. Dopo diversi anni di iter stavolta si è presentato il problema degli espropri che faranno ancora slittare gli attesi lavori per rendere più dignitosa una zona che è sempre affollata di turisti ma che ha diverse carenze tra cui parcheggi, barriere di protezione e accessibilità per i disabili.

Qualche anno fa il problema era il reperimento dei fondi che erano stati poi erogati dalla Regione Friuli ai tempi della giunta Serracchiani. Complessivamente si tratta di 1 milione e 200mila euro con i primi 450mila euro già stanziati da tempo ma bloccati per via dell'attribuzione della gestione all'ente territoriale Uti che in Friuli sostituisce la Provin-

cia. Risolto anche questo passaggio è stato quindi presentato e condiviso un progetto con tutti i soggetti interessati legati alla memoria del Vajont. Per prima cosa si prevede la sistemazione di alcune urgenze come i passaggi pedonali a lato strada e gli attraversamenti pedonali. Sarà poi spostata la casetta turistica del Parco più vicina all'accesso del coronamento della diga. Il resto dei fondi, quando arriveranno, serviranno poi a sistemare altre problematiche e valorizzare alcune aree di pregio. Ora però tutto è ancora fermo per la questione degli espropri.

«Siamo davvero al limite della sopportazione» dice il sindaco di Erto Antonio Carrara «perché i terreni vicino alla diga sono ancora privati e si dovrebbe procedere agli espro-

pri, sanando una situazione che va avanti da 50 anni. Gli espropri costano tra i 70 e 80mila e dovrebbero essere fatti dalla società Friuli Venezia Giulia Strade, non certo dal nostro Comune che ha già fatto di tasca sua alcuni interventi di manutenzione urgente. Se non risolve questo blocco non partiranno mai i lavori per rendere fruibile e dignitoso questo sito che attira oltre 50mila persone paganti all'anno (quindi molte di più solo di passaggio, ndr) ed è la seconda meta turistica della regione. Non è certo un bel biglietto da visita quello che diamo ora col caos del traffico, poco spazio per visitatori ma anche le guide, corriere e manutenzione stradale poco consona. Mi toccherà rivolgermi alla prefettura per fare qualcosa». —

Enrico De Col





Anche passaggi pedonali nel piano di sistemazione aree alla diga

Viabilità: mini rivoluzione, in arrivo limiti a 30 km orari

► Accordo tra municipio e Provincia ► Via Luni, Nemeoggio e La Villa diventano per il "declassamento" di alcune arterie comunali. Si cambia anche a Villapaiera

FELTRE

Rivoluzione alla viabilità nella zona industriale di Villapaiera. L'amministrazione comunale punta inoltre, nel giro di qualche mese, di mettere in sicurezza con dossi e limitazione della velocità il centro abitato di Villapaiera. Dopo anni di richieste della cittadinanza, anche attraverso una petizione presentata nei mesi scorsi, e un incidente purtroppo mortale, finalmente l'amministrazione è riuscita a trovare un accordo con la provincia di Belluno e Veneto Strade per risolvere l'annosa questione. L'obiettivo è di ridurre i volumi di traffico, ma soprattutto la velocità dei mezzi in corrispondenza dei centri abitati. Come ha spiegato l'assessore ai rapporti con le frazioni Adis Zatta, così cambierà quest'area della città: realizzazione di una rotonda sulla statale 50 in corrispondenza dell'intersezione con via Cincina (attualmente vi è una rotonda provvisoria) e il passaggio dalla Provincia al Comune di via La Villa, via Luni e via Nemeoggio. Un atto non solo formale ma anche sostanziale: permetterà al Comune di posizionare entro qualche mese dei dossi e limitare la velocità

ai 30 km/h. Infine ci saranno la sistemazione di alcuni tratti di banchina stradale a Nemeoggio, la rettificazione e l'adeguamento delle curve lungo via Cincina e la progettazione di una variante su via Nuova in località Anzù al fine di ridurre l'impatto del transito dei mezzi pesanti sull'abitato.

IN CONCRETO

«Un passo importante per aumentare la sicurezza dei residenti di quella zona anche se siamo consapevoli che il problema verrà risolto definitivamente solo con la prosecuzione della Fenadora - Anzù ma è facile pensare che non ci si arrivi prima di dieci anni almeno» ha sottolineato il sindaco Paolo Perenzin. E proprio sull'importanza di progettare e realizzare quanto prima la prosecuzione della superstrada centra il suo intervento il consigliere della Lega Alberto Vettoreto, auspicando che le risorse che arriveranno per mondiali e olimpiadi possano essere spese anche per risolvere questa criticità. «Grazie anche all'interessamento del nostro consigliere provinciale Massimo Bortoluzzi, finalmente si dà una risposta concreta alle richieste dei cittadini - sottolinea la le-

ghista Nadia Forlin -. Questo è solo l'inizio dell'iter, sarà necessario incontrare i cittadini».

HYDRO

Il Comune cerca un tecnico che possa supportarlo nel tavolo che si aprirà in provincia con l'azienda Hydro. Nelle scorse settimane l'azienda ha chiesto al Tar la sospensione rispetto alla prescrizione del monitoraggio in continuum delle emissioni; una richiesta che il Tar ha respinto. Nel frattempo i legali di Hydro hanno contattato gli avvocati della Provincia chiedendo l'apertura di un tavolo tecnico dove approfondire le considerazioni legate alle prescrizioni. Di fronte alla disponibilità della Provincia di aprire il tavolo tecnico, «come Comune vogliamo essere protagonisti attivi in questo tavolo e per questo intendiamo individuare una figura competente di settore che ci accompagni in questa vicenda» ha spiegato l'assessore all'ambiente Valter Bonan. Il consigliere Comunale Cesare Campigotto ha lanciato un monito: «Mi auguro che al tavolo ci sia una valutazione molto attenta, da tutte le parti tecniche coinvolte, affinché la salute dei cittadini feltrini e dei territori contermini sia sempre in cima alle priorità».

Eleonora Scarton



PAOLO PERENZIN, SINDACO

«Un passo per aumentare la sicurezza, ma siamo consapevoli che il problema verrà risolto solo con la conclusione della Fenadora-Anzù. Serviranno anni»





ZONA INDUSTRIALE Il primo tassello dell'operazione riguarda l'area produttiva di Villapaiera (archivio)

Vittorio Veneto Traforo, un'odissea senza fine

Slitta, per l'ennesima volta, il termine dei lavori del traforo di Santa Augusta. L'ultimazione prevista da Anas della variante alla statale 51 passa ora al 30 aprile 2020. È il terzo rinvio che l'opera subisce solo nell'ultimo anno: il cantiere avrebbe dovuto infatti chiudersi già il 3 aprile, poi - dopo un rinvio - l'altro giorno, il 30 settembre. Ora la nuova data che pone la fine dell'opera, che ha un avanzamento dei lavori pari al 98,03%, alla primavera 2020.

Borsoi a pagina XIX

Traforo senza fine: apre fra 7 mesi

► È il terzo rinvio nell'ultimo anno: avrebbe dovuto essere ► Resta da sciogliere il nodo dell'innesto sud della variante percorribile ad agosto 2016, ora si parla di fine aprile 2020 Il 14 ottobre il sindaco sarà a Roma per discutere con Anas

**«PERSONALMENTE
NON SONO PER LA
PEDONALIZZAZIONE
COMPLETA DI
SERRAVALLE, MA SOLO
IN ALCUNE SERATE»**

VITTORIO VENETO

Slitta, per l'ennesima volta, il termine dei lavori del traforo di Santa Augusta. L'ultimazione prevista da Anas della variante alla statale 51 passa ora al 30 aprile 2020. È il terzo rinvio che l'opera subisce solo nell'ultimo anno: il cantiere avrebbe dovuto infatti chiudersi già il 3 aprile, poi - dopo un rinvio - l'altro giorno, il 30 settembre. Ora la nuova data che pone la fine dell'opera, che ha un avanzamento dei lavori pari al 98,03%, alla primavera 2020. Un ritardo di quasi quattro anni, visto che al momento della consegna dei lavori - era il 10 ottobre 2013 - il tratto La Sega-via Virgilio avrebbe dovuto essere percorribile già ad agosto 2016.

LA QUESTIONE DA RISOLVERE

Il nodo da sciogliere rimane l'innesto sud della variante con via Carso. «C'è la volontà di tutti di finire il traforo che è rima-

sto negli ultimi cinque anni in stand-by - sottolinea l'assessore Ennio Antiga che sta seguendo la questione con il sindaco Antonio Miatto -, ma di certo prima vanno sistemate tutte le carte e va trovata una soluzione più consona all'uscita su via Carso. Così come progettata, andrà a stravolgere Sant'Andrea, tanto che per la tutela dell'antica Pieve, che verrebbe messa in pericolo dal passaggio costante di mezzi, si sono mossi anche il parroco e il vescovo Corrado Pizziolo». Il 14 ottobre il sindaco sarà a Roma, nella sede centrale di Anas, per discutere dell'innesto sud e trovare la soluzione che abbia il minor impatto possibile sulla viabilità comunale esistente e sulla vivibilità del quartiere. Tra l'altro, proprio davanti alla futura rotonda di via Carso si trova il campus scolastico, frequentato quotidianamente da alcune migliaia di studenti. «Se io potessi scegliere - prosegue Antiga - opterei per l'uscita su via Virgilio oppure su quella che era una delle soluzioni presentate anche dall'attuale minoranza, cioè un'uscita all'incrocio tra le vie Carso, Vittorio Emanuele II e Dalmazia. Bisogna ora trovare una soluzione attuabile e in modo veloce».

Chiaro che spostare lo svincolo da via Carso all'incrocio più a sud, a lato del gommista, comporterebbe un allungo dei tempi visto che, oltre al progetto che deve ottenere tutte le autorizzazioni del caso, è anche necessario procedere con degli espropri. «Se si tratta di espropri bonari i tempi saranno veloci, ma se ci saranno dei contenziosi i tempi si allungheranno, e anche di molto - annota l'assessore - E poi qualsiasi sarà la soluzione condivisa con Anas ci sarà bisogno di un passaggio in consiglio comunale. Il mio timore è che ci troveremo in via Carso tutti i camion, in arrivo dal pordenonese e diretti al bellunese, che finiranno per transitare per di qui così da risparmiare sul costo dell'autostrada».

LO STATO DELL'OPERA

Ad oggi risulta quasi completato il tratto La Sega - Rindola.



La galleria che corre dentro al colle Marcantone di fatto sarebbe percorribile, ma le auto giunte a sud non avrebbero alcuno sbocco sulla viabilità cittadina. Il cantiere tra Rindola e via Carso è fermo. L'amministrazione Miatto, fin dal suo insediamento a giugno, ha chiesto ad Anas di revisionare quella soluzione che avrà ripercussioni non indifferenti sulla vivibilità della zona. «Per l'uscita in via Carso – conferma Antiga – non hanno fatto niente: quella

che si vede oggi dal parcheggio del cimitero è ancora la strada impiegata per il cantiere».

LE TRATTATIVE

Tutto dunque fermo e il Comune conta di trattare, a metà ottobre, con Anas per una soluzione migliorativa. «C'è bisogno che il traforo si attui e che Serravalle possa vivere un po' di più – annota l'assessore - Io personalmente non sono per la completa pedonalizzazione del centro storico, ma per attuarla

solo in serate o weekend in cui a Serravalle ci sono eventi tali da richiamare gente. Perché senza qualcosa di importante che attragga le persone, una pedonalizzazione sarebbe la fine per Serravalle. Assisteremo cioè a quanto hanno già vissuto la Val Lapisina e il Fadalto dopo l'apertura dell'autostrada: se prima qui c'erano numerosi locali e attività, oggi c'è il deserto, essendosi ridotto il passaggio delle auto lungo la statale».

Claudia Borsoi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ASSESSORE ANTIGA

«La viabilità così com'è progettata andrebbe a stravolgere Sant'Andrea e l'antica pieve verrebbe messa a rischio dal passaggio costante di veicoli»



IN RITARDO Ennesimo slittamento per l'apertura del traforo di Santa Augusta. Nel tondo l'antica pieve di Sant'Andrea

Chioggia

Mose in azione, test per escludere il pericolo di incrostazioni alle cerniere

Ieri (e oggi si replica) si è svolta, all'ingresso del porto di Chioggia, la procedura di manutenzione del Mose. Alla bocca di porto le paratoie sono 18, collocate su un fronte di 360 metri, a una profondità di 12 e dal peso di circa 300 tonnellate l'una, collocate nei rispettivi cassoni tra settembre 2017 e gennaio 2018.



Degan a pagina XV LA PROVA Le paratoie sollevate

Le prove a Sottomarina

Sollevate le paratoie il Mose scalda i motori

►Alla bocca di porto di Chioggia al lavoro i tecnici del Consorzio Venezia Nuova

►L'obiettivo era la manutenzione del sistema per prevenire la formazione di incrostazioni

COLLOCATE SU UN FRONTE DI 360 METRI, A UNA PROFONDITA' DI 12, ORMAI SI DA' PER SCONTATO IL LORO CORRETTO FUNZIONAMENTO

D'ORA IN POI OGNI TRE MESI SARANNO ALZATE E ABBASSATE. ORDINANZA DELLA CAPITANERIA HA GESTITO IL TRAFFICO NAVALE

CHIOGGIA

Ordinaria amministrazione. Ormai il sollevamento delle paratoie del Mose viene considerato "normale", sia dai tecnici del Consorzio Venezia Nuova, che dai (pochi) curiosi che, dalla diga di Sottomarina, hanno assistito allo spettacolo dei cassoni gialli che emergevano dal mare e della schiuma delle onde che li ricopriva quando scendevano sotto il pelo dell'acqua.

LA PROCEDURA

Ieri (e oggi si replica) si è svolta, all'ingresso del porto di Chioggia, la procedura di manutenzione dell'impianto che dovrà salvare la città dalle acque alte sopra il metro e trenta. Per quelle più basse ci pensa già, e con buoni risultati, il baby Mose di Canal Vena, con sole due paratoie. Alla bocca di porto di Chioggia, invece, le paratoie sono 18, collocate su un fronte di 360

metri, a una profondità di 12 e dal peso di circa 300 tonnellate l'una, larghe 20 metri, lunghe 27,25 e spesse 5.

Erano state collocate nei rispettivi cassoni tra settembre 2017 e gennaio 2018 e si erano già alzate due volte, a fine luglio e inizio agosto, ma con un obiettivo ben diverso. Allora si trattava di testare il funzionamento del sistema e questo aveva dimostrato di saper rispondere ai comandi nei modi e nei tempi previsti. Il pericolo era che si fossero formate delle incrostazioni (alghe, sedimenti, eccetera) che impedissero il movimento delle cerniere di collegamento tra i basamenti e i cassoni e le prove di sollevamento erano state monitorate da centrale operativa, dalla superficie e da sott'acqua, con l'intervento di subacquei specializzati. Era andato tutto bene.

MANUTENZIONE PERIODICA

Nelle prove di ieri e oggi, quindi non si tratta più di testare il funzionamento,



ormai dato per scontato, ma di eseguire la manutenzione periodica. Detto in altre parole le paratoie del Mose, ogni tre mesi, saranno alzate e abbassate più volte per prevenire, stavolta, la formazione di incrostazioni che potrebbero ostacolarne il funzionamento. Insomma, una specie di "oliatura" della macchina, necessaria a fronte di possibili lunghi periodi di inattività.

A pensarci sembra normale, ma la manutenzione di un sistema così complesso richiede un lavoro di preparazione notevole anche nei confronti di chi non è direttamente coinvolto nella gestione dell'apparato. Anzitutto la divisione del canale del porto in due corsie, una sola delle quali impegnata dalle prove di 9 paratoie alla volta (da qui i due giorni di durata dell'operazione), per non bloccare completamente il porto, con posizionamento delle boe di segnalazione. Inoltre, nei giorni scorsi la Capitaneria ha emesso un'ordinanza di sicurezza che sottopone a restrizioni e controlli il traffico navale (costituito principalmente da pescherecci, imbarcazioni da diporto e navi dirette alle vicine banchine portuali di Val da Rio). Le imbarcazioni devono viaggiare, in entrata e in uscita dal porto, nella metà del canale navigabile non interessata dalle prove, procedendo alla minima velocità consentita per la sicurezza della manovra. Le na-

vi di stazza superiore alle 500 GT, devono avere a bordo un pilota del porto ed essere trainate da un rimorchiatore.

Durante l'attraversamento del canale, tutte le unità devono rimanere in ascolto, sulle frequenze radio 14 e 16 Vhf, di eventuali comunicazioni dell'autorità marittima inerenti la sicurezza della navigazione. Sanzioni, a norma del Codice della navigazione, sono previste per chi non rispetta le disposizioni dell'ordinanza. Tutto questo, come si diceva, dovrà ripetersi ogni tre mesi, e per i frequentatori della diga, la scena delle paratoie che si alzano e si abbassano diventerà abituale. Ma, forse, è già così.

Rispetto, infatti, alle prove di funzionamento di fine luglio - inizio agosto, il numero dei curiosi, ieri, era decisamente più contenuto. Complice, probabilmente, anche la bassa stagione balneare, i turisti erano poco numerosi e più intenti a pescare, passeggiare e prendere il sole che ad osservare i movimenti del Mose. «A vederlo così sembra tutto a posto - commenta una signora con un costume giallo - l'avevo già visto il mese scorso. Che dire? Speriamo che faccia quello per cui è stato progettato. Se ne sentono tante sul Mose...».

Diego Degan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA MANUTENZIONE DI IERI Qui sopra e nelle due foto sotto, alcuni momenti della movimentazione delle paratoie

Nuove Tecniche/Claudio Springolo

IL CASO. La fotografia sul consumo di territorio scattata da uno studio dell'Ispra colloca il Comune tra le dieci realtà più edificate nella regione

Suolo occupato, Thiene sesta in Veneto

Padova è al primo posto, in provincia non va meglio a Cassola (quinta) e alla confinante Zanè (decima) che però ha dato una stretta ai permessi di costruire

Il peccato originale risale al piano del 1972 che prevedeva 40 mila abitanti

GIANNI CASAROTTO
SINDACO DI THIENE

Alessandra Dall'Igna

Una distesa di case, strade e capannoni, molti dei quali vuoti e abbandonati da anni, e di gru pronte ad intaccare il suolo per fare spazio a nuovi insediamenti e infrastrutture. È una fotografia desolante quella scattata in città dall'Ispra, l'Istituto Superiore per la Ricerca e la Protezione Ambientale: secondo i dati raccolti e analizzati nel corso del 2018, Thiene vanta il non brillante primato di essere tra i dieci comuni più cementificati del Veneto.

Per la precisione la città si pone al sesto posto con il 39,15 per cento di suolo consumato in proporzione alla propria superficie. Davanti a Thiene sfilano Padova, al primo posto (49,51%), Noventa Padovana (44,18%), Spinea (43,29%), Treviso (40,04%) e Cassola (39,54%).

A Thiene l'odierna trasformazione di terreno in aree urbane affonda in realtà le radici negli anni '70, in un perio-

do di forte espansione e crescita demografica che aveva spinto gli amministratori di allora a "disegnare" una città in grado di ospitare una popolazione che nelle loro proiezione avrebbe presto raggiunto quota 40 mila abitanti.

«Il peccato originale è stato compiuto con l'elaborazione ed approvazione del piano regolatore generale del 1972 - spiega il sindaco Gianni Casarotto - In quel documento furono previste e poi autorizzate numerose zone di espansione della città finalizzate ad accogliere circa 40 mila abitanti. La realtà odierna è profondamente diversa. A quasi 50 anni di distanza, Thiene arriva a contare poco meno di 25 mila residenti. Quelle possibilità edificatorie nel tempo sono poi state reiterate perché quando un privato possiede dei diritti acquisti il Comune non glieli può togliere. Oggi noi paghiamo quelle scelte. Molte delle lottizzazioni che sono state avviate in questi ultimi anni erano già state previste dall'ultimo piano regolatore approvato negli anni '90, che a sua volta riprendeva in parte quello del '72. Da allora tuttavia il Comune non ha più previsto zone di espansione, anzi si è cercato di incentivare la riconversione delle aree edificabili. Ma questo ha funzionato in po-

chi casi, soprattutto nella zona di Rozzampia. Ciò che possiamo impegnarci a fare, come Comune, è di togliere la possibilità di reiterare la validità dei piani decaduti una volta che sono trascorsi i 10 anni».

Al decimo posto di questa sconcertante top ten c'è il piccolo comune di Zanè con il 36,21% di suolo consumato; qui tuttavia la riclassificazione delle aree edificabili ha funzionato molto bene.

«Sinceramente non so da dove arrivi il dato dell'Ispra perché a Zanè si costruisce sempre meno - commenta il sindaco Roberto Berti - tanto che gli oneri di urbanizzazione (il denaro da versare al Comune per ottenere il permesso di costruire, ndr) sono drasticamente calati nell'ultimo decennio. Basti pensare che erano 650 mila euro nel 2007, mentre la previsione per quest'anno era di 230 mila euro, e a maggio ne avevamo incassati 32 mila. La politica dell'Amministrazione è di contenere il consumo di suolo. Con l'ultimo piano degli interventi e relative varianti abbiamo riconvertito in aree agricole ben 65 mila metri quadri che prima erano edificabili, perdendo circa 50 mila euro di imu, mentre abbiamo reso edificabili 21 mila metri quadri, per lo più legati al Piano Casa». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il municipio di Thiene: la città è al sesto posto nel Veneto nella percentuale di consumo di suolo



Roberti Berti (Zanè)



Gianni Casarotto (Thiene)

Polo dell'istruzione tutto finanziato

Il sindaco: «È un grande risultato
Laboratori e nuovi spazi saranno
a disposizione della collettività»

Il trasferimento durante le festività

Riccardo Bonato

Nuova scuola primaria a Nove, i lavori proseguono come da programma e ora arrivano anche i finanziamenti.

È di questi giorni la conferma dell'assegnazione di un incentivo di un milione e 327 mila euro, che arriverà dal Gse (Gestore servizi energetici), società per azioni interamente controllata dal ministero dell'economia, questo grazie al progetto complessivo del nuovo polo dell'istruzione novese, tra via Antonibon e via Padre Roberto, con costi energetici nella fascia della cosiddetta "energia a quasi zero".

«È un grande risultato di un lavoro condotto in sintonia, con la capacità di fare squadra e ottimizzare i risultati, portando a casa il più possibile in termini economici per la collettività novese – spiega il sindaco Raffaella Campagnolo – Questo nuovo incentivo del Gse conferma le caratteristiche della formula "Nzeb" (edificio a energia quasi zero) e viene erogato proporzionalmente allo stan-

ziamento comunale».

«Già nel primo stralcio del polo scolastico, relativo alla scuola materna e nido - precisa il sindaco -, avevamo ottenuto un incentivo di 160 mila euro. A conti fatti sui 6 milioni complessivi di costo del nuovo polo dell'istruzione, ben 5,5 milioni di euro sono stati coperti con fondi giunti dall'esterno».

Nel frattempo i lavori di realizzazione per la nuova scuola primaria, il secondo stralcio, proseguono come da cronoprogramma, coordinati dall'ufficio tecnico del Comune e dal suo responsabile, l'arch. Cristiano Caputi.

Sono state eseguite le tinteggiature esterne, utilizzando il colore verde in diverse tonalità. Anche negli interni la situazione è a buon punto, con le pavimentazioni già ampiamente eseguite.

Il sindaco Campagnolo precisa che nelle prossime vacanze natalizie si prevede il trasferimento degli alunni nella nuova scuola, con una operazione di trasloco complessa e intensa da svolgere durante il periodo di fermo delle lezioni.

ni.

Campagnolo spiega che la nuova scuola primaria potrà accogliere anche altre attività.

«Stiamo puntando a una nuova qualità degli ambienti scolastici, dando la massima importanza agli spazi per la formazione, ma guardiamo con attenzione anche al welfare. Laboratori e nuovi spazi saranno messi a disposizione della collettività in generale – conclude Campagnolo – Qui si potranno svolgere incontri pomeridiani per giovani e adulti, accogliere le attività delle associazioni. Di fatto saranno nuovi spazi messi a disposizione di tutti».

I lavori del cantiere, lungo via Padre Roberto, appena tolti i ponteggi, riguarderanno l'organizzazione degli spazi esterni. Una volta che sarà effettuato il trasferimento nella nuova sede, come da programma, si procederà alla demolizione della scuola elementare (immediatamente a sud del nuovo polo), che venne realizzata tra la metà anni '50 e primi anni '60. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere del nuovo polo scolastico di Nove. Il trasferimento delle sedi sarà a Natale



Riforma del catasto, dietrofront

La Nadev prevedeva un ddl per la riforma dei valori immobiliari. Ma, dopo le proteste di Confedilizia, il viceministro Misiani assicura che non se ne farà nulla

La riforma del catasto prevista dalla Nadev comporta il rischio di un'ennesima stangata sul settore immobiliare, già gravato da un'Imu-Tasi che vale 22 miliardi di euro. Ma dopo le proteste di Confedilizia il viceministro Misiani ha fatto die-

trofront. In agenda anche la revisione della disciplina del ticket e delle esenzioni per le prestazioni specialistiche e di diagnostica ambulatoriale. Via il cosiddetto superticket, il balzello di 10 euro.

Cerisano a pag. 36

NADEF 2019/ L'annuncio dopo l'allarme di Confedilizia. Sanità, ticket in base al reddito

Catasto, la riforma non si farà Misiani (Mef): non ci sarà un ddl collegato alla Manovra

DI FRANCESCO CERISANO

La prossima manovra di bilancio si appresta a essere più che mai una legge di principio. Destinata a dettare le linee generali di interventi che troveranno definizione normativa al di fuori di essa, nel lungo elenco di 23 disegni di legge collegati previsti per il triennio 2020-2022 dalla Nota di aggiornamento al Def, approvata ieri dal consiglio dei ministri.

Dell'elenco non farà più parte la riforma del catasto. L'annuncio, a sorpresa, è arrivato ieri in serata dal viceministro all'economia **Antonio Misiani**, che ha subito disinnescato un tema da sempre potenzialmente esplosivo, tornato in auge dopo anni di latenza.

L'Ue, si sa, da tempo chiede all'Italia di adeguare i valori catastali degli immobili a quelli di mercato, ma il rischio che possa derivarne un'ennesima stangata sul settore immobiliare, già gravato da un'Imu-Tasi che vale 22 miliardi di euro, è alto. Confedilizia, la Confederazione che rappresenta i proprietari immobiliari, ha subito lanciato l'allarme parlando espressamente di «preoccupazione» e «sconcerto». «Il valore degli immobili continua a calare (unico caso in Europa), fino in molti casi all'azzeramento per totale assenza di mercato», ha osservato il presidente **Gior-**

gio Spaziani Testa. «Il paese è costellato di case, negozi e uffici sfitti. Ogni anno aumenta il numero di edifici ridotti, anche di proposito, in ruderi. Su tutto questo immenso patrimonio di risparmi gli italiani hanno pagato, dal 2012 al 2019, 183 miliardi di euro di patrimoniale sotto forma di Imu e Tasi, con la conseguenza, fra l'altro, di comprimere i consumi. La priorità è ridurre questo carico spropositato di tassazione, non di applicare la raccomandazione Ue sul catasto, con l'effetto di aumentare ancora le imposte sugli immobili e di ridurre le prestazioni sociali collegate all'Isee». Il dietrofront del governo sul catasto è stato accolto con soddisfazione da Spaziani Testa che ha invitato il governo a concentrarsi sul rilancio del settore immobiliare. Restano invece le preoccupazioni dei proprietari per le indiscrezioni sull'ipotesi di un taglio degli incentivi fiscali anche per gli interventi di ristrutturazione sugli immobili in funzione del reddito dei contribuenti (si parla di riduzioni progressive degli sgravi sopra i 100 mila euro di reddito). Indiscrezioni che fanno a pugni con quanto dichiarato pochi giorni fa dal ministro dello sviluppo economico **Stefano Patuanelli**, il quale, proprio in un messaggio a Confedilizia, aveva detto di ritenere «necessario» proroga-

re gli incentivi per le ristrutturazioni e per l'efficienza energetica.

La riforma dei ticket sanitari

La revisione della disciplina del ticket e delle esenzioni per le prestazioni specialistiche e di diagnostica ambulatoriale rientra nella lista dei 23 ddl collegati alla Manovra 2020-2022. Nella Nota di aggiornamento al Def il governo ritiene necessaria una «progressiva rivisitazione» dell'attuale compartecipazione dei cittadini alla spesa sanitaria. I nuovi ticket dovranno rendere il sistema «più omogeneo ed equo», superando le discriminazioni nell'accesso ai servizi originate dall'introduzione del cosiddetto superticket, il balzello di 10 euro «che non consente a troppi cittadini di accedere al nostro Servizio sanitario nazionale». «Chi ha di più deve pagare di più, chi ha di meno deve pagare di meno. È l'idea di un servizio sanitario universale, dove non conta quanti soldi hai, in che regione vivi, il colore della tua pelle: hai il diritto sacrosanto di essere curato». Così il ministro della salute, **Roberto Speranza** che ha



anche annunciato un piano straordinario di assunzioni di medici, infermieri e personale sanitario su tutto il territorio nazionale, grazie ai 2 miliardi in più stanziati sul Fondo sanitario nazionale nel 2020 rispetto a quest'anno.

Family act

Tra i ddl collegati alla Manovra anche il cosiddetto «Family act», ossia un progetto complessivo di sostegno alla famiglia. Le direttrici lungo cui si muoverà il disegno di

legge saranno il sostegno alla genitorialità e alla partecipazione delle donne al mercato del lavoro, facilitando l'accesso ai servizi di assistenza all'infanzia, i congedi parentali e lo smart working. Sarà recepita la direttiva Ue sui congedi di paternità e sulla conciliazione tra lavoro e vita privata e si adotteranno misure di sostegno all'educazione di figli e alla frequenza degli asili nido.

— © Riproduzione riservata — ■

I 22 ddl collegati (più uno fantasma)

- DDL Green New Deal e transizione ecologica del paese
- DDL in materia di spettacolo, industrie culturali e creative, turismo
- DDL recante disposizioni in materia di formazione iniziale e abilitazione del personale docente
- DDL recante riordino del modello di valutazione del sistema nazionale di istruzione e delle università
- DDL recante istituzione dell'Agenzia nazionale per la ricerca e il trasferimento tecnologico
- DDL recante misure per il sostegno e la valorizzazione della famiglia (Family act);
- DDL recante interventi per favorire l'autonomia differenziata ai sensi dell'articolo 116 comma 3 della Costituzione attraverso l'eliminazione delle disuguaglianze economiche e sociali nonché l'implementazione delle forme di raccordo tra amministrazioni centrali e regioni, anche al fine della riduzione del contenzioso costituzionale
- DDL recante riforma del catasto
- DDL recante semplificazioni e riordino in materia fiscale
- DDL recante riordino del settore dei giochi
- DDL recante delega al governo per il Testo unico in materia di contabilità e tesoreria
- DDL in materia di economia dell'innovazione e attrazione investimenti
- DDL in materia di Banca degli investimenti pubblica
- DDL recante riduzione del cuneo fiscale
- DDL in materia di semplificazioni normative e redazione testi unici
- DDL in materia di revisione della disciplina del ticket e delle esenzioni per le prestazioni specialistiche e di diagnostica ambulatoriale
- DDL in materia di disabilità
- DDL di legge recante misure volte a razionalizzare le misure di trasparenza e anticorruzione
- DDL recante interventi mirati finalizzati a coordinare le responsabilità disciplinari dei dipendenti pubblici
- DDL recante disposizioni di semplificazione e puntualizzazione, procedimentale e processuale, in materia di accesso ordinario e generalizzato
- DDL recante disposizioni volte alla razionalizzazione delle procedure selettive della p.a.
- DDL in materia di semplificazioni normative e amministrative e redazione testi unici
- DDL recante delega al governo per la revisione del codice civile.+

LAVORI URGENTI PER IL CEDIMENTO DI UNA PORZIONE DEL MURO PERIMETRALE

Pericolo di crollo per uno “spicchio” di Palazzo Ferro Fini

Distacco di un pezzo di fondazione sul rio delle Ostreghe
L'edificio è la sede del Consiglio Regionale del Veneto

Uno “spicchio” della muratura esterna di Palazzo Ferro Fini - sede del Consiglio regionale - che si affaccia sull'acqua sul Rio dell'Albore-Ostreghe è a rischio di crollo e per questo sono già partiti questa estate i lavori urgenti di messa in sicurezza della porzione di fondazione del muro perimetrale che è pericolante, in un punto particolarmente delicato alla confluenza con il Canal grande, in prossimità dello stazio dei gondolieri e vicino anche all'hotel Gritti.

Proprio per evitare ulteriori crolli l'area pericolante è stata protetta con un palancoato e i lavori urgenti di manutenzione e ripristino procedono con cautela proprio per la delicatezza della situazione. All'origine del distacco probabilmente l'azione del moto ondoso in un punto di passaggio particolarmente trafficato, ma anche forse i possibili e ripetuti urti sotto il pelo dell'acqua da parte di imbarcazioni di passaggio, in un punto che rispetto al canale rappresenta una specie di strettoia.

Per la prosecuzione dei lavori da lunedì prossimo un pontone galleggiante dell'im-

presa incaricata dell'intervento sosterrà nell'area e per questo da lunedì a venerdì dalle 9 alle 18 sarà interdetta la circolazione acque nel rio dell'Albore-Ostreghe a tutte le imbarcazioni sia a remi sia a motore, nel tratto compreso dalla confluenza con il Canal Grande al Ponte Privato, con l'esclusione naturalmente dei mezzi di emergenza.

Le stesse gondole non potranno viaggiare affiancate ma solo in fila indiana in Canal Grande nel tratto interessato ai lavori sulla muratura di Palazzo Ferro Fini.

L'edificio è nato dalla fusione di due palazzi attigui, l'uno più grande, con facciata tipicamente rinascimentale, l'altro più piccolo, in forme gotiche, entrambi candi di nel loro intonaco, restaurati di recente. La Regione lo ha acquistato dal 1972 per farne appunto la sede del Consiglio Regionale. Gli imponenti lavori di restauro sono durati per un decennio, ma ora i problemi arrivano appunto anche dall'esterno e dall'acqua, in una situazione sempre più delicata per i palazzi storici veneziani. —

Enrico Tantucci

© BY NC ND ALGUNI DIRITTI RISERVATI



L'angolo di Palazzo Ferro Fini interessato dai lavori





I LAVORI IN STALLO ALL'OSPEDALE

Smantellate gru e impalcature del maxi cantiere di Cattinara

Clea ha restituito così l'area all'Azienda sanitaria ma la querelle legale continua E proseguono intanto anche le verifiche con Rizzani De Eccher per la ripartenza

L'obiettivo di AsuITs sarebbe quello di riattivare l'intervento la prossima estate

Andrea Pierini

La maxi gru da 65 metri del cantiere di Cattinara non c'è più. Uno dei simboli di quella che è considerata l'opera pubblica più importante della città, sebbene in stallo, è stato smantellato in questi giorni così come le impalcature e tutti gli elementi di competenza della Clea, la Ati che aveva vinto la gara d'appalto e con cui però l'Azienda sanitaria universitaria integrata di Trieste ha rescisso il contratto.

Al momento si sta lavorando sotto traccia con Rizzani De Eccher, la ditta che potrebbe subentrare nel cantiere. In questo momento si sta verificando la fattibilità tecnico economica dell'operazione, visto che non potrà essere ritoccata la cifra dell'appalto, pari a 143 milioni di euro. Questa fase, verosimilmente, dovrebbe concludersi entro ottobre per poi procedere con la nuova progettazione e, al netto delle cause legali, riprendere il cantiere all'inizio della prossima estate, con un ritardo sulla tabella di marcia, rispetto al traguardo del 2023, di poco più di un an-

no e mezzo. Lo stallo ha costretto AsuITs a ricorrere ad alcune iniziative tampone come ad esempio la rimodulazione dell'assetto del Pronto soccorso visto che non è stato neanche avviato il trasferimento nel piazzale di Cattinara, con la ristrutturazione degli spazi intanto in corso.

Chi deve restare ancora in "sospeso" è il Burlo Garofolo che è in attesa di capire le tempistiche del cantiere di Cattinara, che include la realizzazione anche del nuovo ospedale pediatrico, per poter avviare una serie di investimenti in via dell'Istria. Lo smontaggio della gru da 65 metri rientra nel passaggio di consegne del cantiere dalla Ati Clea ad AsuITs. Tra le due realtà è in corso un duro braccio di ferro a livello legale: Clea ha anche presentato un provvedimento d'urgenza al tribunale di Roma nel quale chiede al giudice di esprimersi sulla legittimità della richiesta di attivare la garanzia globale inviata da AsuITs alla Cbl Insurance Europe Dac, la società che ha fornito la fidejussione prevista dalla legge. Quasi contemporaneamente AsuITs, attraverso il decreto

firmato dal commissario straordinario Antonio Poggiana e per il tramite dei propri legali, aveva depositato il "decreto ingiuntivo provvisoriamente esecutivo" per 5 milioni 522.439 euro nei confronti della Cbl insurance oggi in amministrazione straordinaria. A questo quadro dovrebbe aggiungersi la causa civile che Clea depositerà. Una situazione dunque complessa che richiederà ancora del tempo per essere chiarita.

L'ipotesi che tutti comunque vorrebbero evitare è la rinuncia di Rizzani De Eccher che comporterebbe una nuova gara con un conseguente ulteriore allungamento dei tempi. Intanto a Cattinara prosegue l'attività sulla quale incide, anche se al momento non in modo determinante, anche la chiusura degli ultimi 5 piani della torre medica, i primi demoliti da Clea. —

BY NC ND AL CUNO DIRITTI RISERVATI





La torre di Cattinara "liberata" dalla maxi gru Foto Lasorte

L'AUMENTO DEL RINNOVO DEL CONTRATTO

Per gli addetti dei laterizi 75 euro sui minimi

Le aziende che producono laterizi hanno siglato ieri il rinnovo del contratto di lavoro dei loro 20mila addetti. Confindustria ceramica-settore laterizi e Assobeton hanno infatti siglato con FenealUil, Filca-Cisl, Fillea-Cgil l'ipotesi di accordo che riconferma il modello salariale esistente con aumenti dei minimi tabellari, senza verifica ex post, e delle valutazioni dell'andamento storico specifico dei settori rappresentati.

L'aumento che è stato deciso è di 75 euro sui minimi al parametro 136, suddiviso in tre tranches: 20 euro a partire dal 1° settembre 2019, 25 euro dal 1° luglio 2020 e 30 euro dal 1° luglio 2021. L'aumento complessivo del montante rispetto all'ultima tornata contrattuale sarà di 1.555 euro. Tra le novità ci sono l'articolo sul benessere organizzativo, il comitato bilaterale per il settore dei materiali da costruzioni, come nel contratto del cemento, nel cui ambito verranno trattati temi come quello sulla responsabilità sociale d'impresa, sulle pari opportunità e le discriminazioni di genere ed un percorso per analizzare ed aggiornare gli inquadramenti professionali. Al responsabile della conduzione delle centrali di betonaggio con almeno 2 anni di esperienza è stato riconosciuto da subito un livello superiore di inquadramento. Per le pari opportunità, alle donne che rientrano dalla maternità e ai lavoratori che richiedono congedi per gravi motivi familiari, viene riconosciuta la possibilità di accedere al lavoro part-time reversibile e viene prolungato il periodo di comporto per le donne vittime di violenza coinvolte in percorsi di recupero. La quota dei lavoratori a tempo determinato e in somministrazione è stata fissata al 20%, con la possibilità di portarla al 35%, se la somministrazione viene tenuta sotto al 10%. Per il welfare contrattuale, la contribuzione a carico delle aziende per il Fondo di previdenza complementare Arco salirà dall'1,70% all'1,80% a partire da luglio 2020.

— C.Cas.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

