

## Rassegna del 25/05/2021

### ASSOCIAZIONI ANCE

25/05/2021	Arena La città sostenibile	26	Locandina	...	1
25/05/2021	Arena La città sostenibile	31	«Il 110 come stimolo per un programma di riqualificazione»	L.M.	2
25/05/2021	Avvenire	13	Muro contro il massimo ribasso	R.d'A.	5
25/05/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	G20 al Mose test a rischio «Non ci sono più risorse per gli operai»	g.b.	6
25/05/2021	La Notizia	4	Licenziamenti e appalti Gratti Draghi ed escono Lega e Confindustria - Appalti e massimo ribasso Gratti Supermario escono Lega e Confindustria	Vatino Giuseppe	7
25/05/2021	Sole 24 Ore	2	Subappalto liberalizzato dalle sentenze Ue Sul codice il Pd tentenna, la Lega spara	Santilli Giorgio	10

### SCENARIO

25/05/2021	Arena La città sostenibile	23	L'autostrada del futuro che produce idrogeno «Stimolare la domanda con la nostra offerta»	...	12
25/05/2021	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	10	Il Piano-viabilità per le Olimpiadi Alemagna, cantieri chiusi entro il 2022 meno le varianti	K. T.	15
25/05/2021	Corriere delle Alpi	17	Impegno Anas: «Tempi lunghi per le varianti Ma le faremo» - Anas, tempi lunghi lungo l'Alemagna «Ma le varianti saranno realizzate»	Segafreddo Alessandra	16
25/05/2021	Corriere delle Alpi	17	Danni alla 51 per la smart road Ghedina: «L'asfalto va sistemato»	A. S.	18
25/05/2021	Corriere delle Alpi	20	Terna cambia il progetto i comitati insistono: «Interrare lungo l'A27»	A. F.	19
25/05/2021	Gazzettino	3	Intervista a Carlo Bonomi - «Licenziamenti, intese tradite» - «Un metodo inaccettabile così non si fanno riforme»	Santonastaso Nando	20
25/05/2021	Gazzettino	18	Infrastrutture green la sostenibilità giocando d'anticipo	Polisano Mirko	23
25/05/2021	Gazzettino	18	Intervista a Katia Riva - «La persona al centro: sarà donna il 40% dei nuovi assunti ad alta professionalità»	M.Pol.	25
25/05/2021	Gazzettino Belluno	13	«Viabilità: ora servono più poteri» - «Grandi opere lumaca, poteri limitati»	Dibona Marco	26
25/05/2021	Gazzettino Treviso	17	Nuova rotatoria di Spinè botta e risposta Pd-Artico	Fregonese Annalisa	28
25/05/2021	Giornale di Vicenza	10	Cortina, all'84% i lavori lungo la "Alemagna"	...	30
25/05/2021	Giornale di Vicenza	34	All'orizzonte ecobonus e sostegni alle imprese	Saretta Enrico	31
25/05/2021	Messaggero	3	Intervista a Carlo Bonomi - «Licenziamenti, intese tradite così non si fanno le riforme» - «Un metodo inaccettabile così non si fanno riforme»	Santonastaso Nando	33
25/05/2021	Nuova Venezia	15	Mose, sblocco di 538 milioni per le imprese Oggi vertice - Mose, convocato domani il "pre Cipe" Potrebbe sbloccare 538 milioni di euro	Vitucci Alberto	36
25/05/2021	Nuova Venezia	15	Arsenale, progetti fermi Non è chiaro dove si farà la pulizia delle paratoie	A.V	38
25/05/2021	Nuova Venezia	26	Lavori finiti in autunno al Liceo Montale con sedici nuove aule	Cagnassi Giovanni	39
25/05/2021	Tribuna Treviso	25	Piano Casa, altri quattro edifici nel mirino	Nordio Davide	40

# ANCE | VERONA

## SOSTENIBILITÀ IN EDILIZIA

=

## QUALITÀ E DURABILITÀ DEGLI EDIFICI



*Il concetto di sostenibilità deve essere visto a 360°, e considerare tutti gli aspetti: naturalmente energetico e ambientale, ma anche quello economico non è secondario.*  
[Carlo Trestini / Presidente Ance Verona]



### DA NOI POTRAI AVERE INFORMAZIONI SU:

Superbonus  
Innovazione tecnologica  
Coordinamento e gestione  
del processo edilizio  
Gestione economico-finanziaria  
dell'impresa  
Rapporti con gli istituti di credito  
Aggregazioni (reti, consorzi, ...)  
Business plan  
Project financing

### SERVIZI "TRADIZIONALI"

Sindacale | Sicurezza  
Lavori pubblici | Ambiente  
Fisco, finanza e tributi  
Edilizia privata | Urbanistica  
e molto altro...



### VIENI A CONOSCERCI PIÙ DA VICINO

Scrivi a  
[collegiocostruttoriedili@ancevr.it](mailto:collegiocostruttoriedili@ancevr.it)  
o telefona allo **045.594764** per  
fissare un appuntamento,  
anche on-line.

## ANCE | VERONA

via Santa Teresa 12  
37135 Verona  
tel. 045.594764  
[collegiocostruttoriedili@ancevr.it](mailto:collegiocostruttoriedili@ancevr.it)  
[www.anceverona.it](http://www.anceverona.it)



# «Il 110 come stimolo per un programma di **riqualificazione**»

costruttori veronesi tra opportunità e dubbi del superbonus  
«Bene essere sostenibili, ma poi servono durabilità e qualità»

■ Quello dello sviluppo sostenibile è un tema non più rinviabile, sul quale è doveroso porre la giusta attenzione e avviare un percorso serio e concreto mirato a ridurre gli sprechi e ottimizzare le risorse disponibili.

L'edilizia gioca un ruolo primario in questa sfida, sulla quale potrebbe avere effetti rilevanti il superbonus 110 per cento a patto che si riescano a superare le criticità che al momento ne stanno bloccando gran parte delle potenzialità.

I dati del monitoraggio congiunto di Enea e ministero dello Sviluppo economico rilevano che al 13 aprile 2021 sono stati avviati oltre 10mila interventi legati al superbonus. Rispetto alla precedente pubblicazione del 30 marzo, in meno di due settimane si è registrato un aumento di circa il 10 per cento.

**Interventi modesti** Tuttavia, analizzando l'importo complessivo dei lavori avviati (1,2 mld di euro) emerge anche un costo medio per intervento estremamente esiguo. «Si tratta quindi di interventi modesti», dichiara il presidente di Ance Verona, Carlo Trestini, «riferiti principalmente a unità monofamiliari. Se pensiamo che nella sola Provincia di Verona ci sono circa 100mila edifici costruiti prima del 1980, metà dei quali sono condomini, è facile intuire come al momento l'obiettivo del superbonus sia molto lontano dall'essere raggiunto». L'incertezza pesa come un macigno, come evidenziato da una recente indagine di Ance Nazionale tra le imprese associate.

«Se da un lato quasi il 60 per cento delle imprese vede nel superbonus lo strumento più importante per lo sviluppo dell'attività», prosegue Trestini, «dall'altro solo l'8 per cento non ha riscontrato criticità nell'utilizzo dell'agevolazione. Quella principale risulta essere la verifica della conformità urbanistica, riscontrata dal 37 per cento delle imprese». L'Ance con tutta la filiera dell'edilizia sta chiedendo con forza una maggiore certezza sulla proroga e la semplificazione degli adempimenti. Trestini ricorda che la richiesta è stata presentata da tempo in un confronto con i rappresentanti delle principali forze politiche, in cui imprese, lavoratori, professionisti e ambientalisti, riuniti in 19 sigle, hanno sottolineato l'importanza di avere ga-

ranzie sul futuro di uno strumento unico per lo sviluppo sostenibile e il rilancio del Pil e dell'occupazione. Il superbonus come stimolo ad avviare un programma imponente di riqualificazione edilizia mirato ad aumentare la sostenibilità degli edifici.

**Durabilità e qualità** «Bisogna intendersi esattamente su cosa si intende per sostenibilità», avverte il presidente, «perché spesso l'utilizzo che ne viene fatto in edilizia non appare appropriato. La sostenibilità deve essere vista sotto diversi punti di vista, tutti ugualmente importanti: energetica, ambientale, economica, ecc. Ritengo inoltre che si debbano considerare anche concetti quali durabilità e qualità», continua Trestini. «Prendiamo ad esempio un edificio costruito con materiali naturali, prodotti in loco (e quindi senza emissioni CO2 per il trasporto), ma di qualità costruttiva scadente che richiede manutenzioni importanti nel breve periodo: è da considerarsi sostenibile? Ovviamente no». Importante quindi la scelta dei materiali ma attenzione anche alla qualità e durabilità. Solo se si tengono uniti questi aspetti è possibile parlare di sostenibilità. Il presidente di Ance Verona sottolinea un altro concetto importante per tutti i costruttori. «Un materiale naturale ipoteticamente potrebbe rispettare il criterio della sostenibilità», sottolinea, «ma se lo producono a migliaia di chilometri dal sito in cui lo devo utilizzare è sostenibile? Credo di no». Per Ance Verona è quindi necessario bilanciare adeguatamente tutti gli elementi, e fare una valutazione complessiva, mettendo al centro la progettazione nella quale coinvolgere sin da subito sia chi dovrà realizzare la costruzione sia le aziende fornitrici di materiali e sistemi. Il presidente Trestini conclude ricordando che «se parliamo di sostenibilità dobbiamo considerare inoltre l'edificio per l'intero arco della sua vita, quindi includendo anche i costi di smaltimento e l'eventuale riutilizzo dei materiali da cui è composto». **L.M.**



## DAL COMUNE

### Teleriscaldamento e stop alla plastica durante gli eventi

Nel corso degli anni, la città di Verona ha lanciato diversi progetti innovativi a supporto delle esigenze della comunità cittadina, come ad esempio l'allacciamento di nuovi edifici alle reti di teleriscaldamento cittadine, attive fin dal 1974, o il percorso verso una città plastic free, voluto dal sindaco e che prevede il coinvolgimento sia delle attività commerciali e artigianali del settore alimentare e gli esercizi che somministrano bevande, sia degli organizzatori degli eventi realizzati su suolo pubblico. Oppure ancora la mappatura delle aree di verde pubblico, il wifi libero per residenti e

visitatori, il rilascio della Verona smart App (oltre 200 mila download) per accedere a servizi e informazioni sulla città, e l'estensione al territorio comunale dei servizi della App Tap&Park per il pagamento della sosta e l'autorizzazione all'accesso a zone Ztl. A sostegno di una mobilità alternativa dal 2012 è attivo in città un servizio comunale di bike sharing, da potenziare rendendo disponibili anche biciclette a pedalata assistita, mentre è stata approvata la circolazione, in via sperimentale, di dispositivi per la micromobilità, monopattini elettrici e segway. Dal 2017 Verona promuove il mobility day, un programma di giornate dedicate in cui ampie zone vengono chiuse al traffico privato, per stimolare i cittadini a utilizzare i mezzi pubblici per una città senza auto.



Il super bonus del 110 per cento può diventare uno stimolo per il rilancio dell'edilizia. Tra opportunità e dubbi non mancano alcune perplessità all'interno dell'Ance Verona. «I beni devono essere sostenibili ma poi servono durabilità e qualità»



Il presidente di Ance Verona, Carlo Trestini

LE TENSIONI SUL DECRETO SEMPLIFICAZIONI

# Muro contro il massimo ribasso

*Dopo Pd e Leu, anche M5s fa fronte comune e attacca la norma sugli appalti*

Il leader dem Enrico Letta riunisce il vertice al Nazareno e oggi vedrà i sindaci del partito. Domani in piazza i sindacati edili. I costruttori dell'Ance: «Il subappalto è norma europea»

Servirà un nuovo vertice, o comunque un supplemento di mediazione per svenenire il clima, ma anche sugli appalti bisognerà procedere speditamente. A Palazzo Chigi, il premier registra l'ennesimo scontro della sua maggioranza, insieme alle minacce dei sindacati, pronti a scendere in piazza domani contro le stragi nei cantieri. Il capitolo sarà nel decreto Semplificazioni, ma per snellire le procedure si va dalla proposta della Lega di abolire del tutto il Codice degli appalti, alla richiesta di allinearsi alle direttive europee, declinata in modo diverso da Forza Italia (favorevole, come pure il governatore Toti, al «modello Genova»), Pd e Iv, mentre M5s si schiera contro il criterio del «massimo ribasso» che aprirebbe le porte a «infiltrazioni criminali». Un timore questo condiviso da tutta la ex maggioranza giallo-rossa. I pentastellati preferirebbero rifarsi allo "Sblocca cantieri", prevedendo «l'offerta più congrua» o la «media mediata», che permetterebbero di scartare le offerte anomale. Per ragionarci sopra, il ministro degli Esteri Luigi Di Maio (alle prese con le divisioni dei 5s anche su questo tema) propone di coinvolgere anche i sindaci. E proprio oggi il segretario del Pd Enrico Letta (che sul tema ha riunito ieri il vertice del partito) vedrà i "suoi". Il ritorno al massimo ribasso per le gare sarebbe per il presidente dell'Ance (l'Associazione nazionale dei costruttori edili) Gabriele Buia, «una scelta che ci mette in linea con l'Europa». Basta dunque,

dice, «con il falso mito che subappalto significhi automaticamente qualcosa che si ripercuote sulla pelle dei lavoratori».

Per Italia viva «occorre una revisione che riporti la norma allo spirito originario delle direttive europee, appesantite nella versione italiana da vari provvedimenti. In altri Paesi le norme Ue vengono applicate senza sovrastrutture», osserva Raffaella Paita che spinge per l'attuazione in toto del "Piano shock" renziano, al fine di velocizzare le opere. Il rispetto della legalità e della sicurezza sul lavoro sono la base di partenza del Pd. Nel vertice dem - presenti anche i ministri - Letta studia le semplificazioni e la presunta deregulation sugli appalti. I timori si registrano anche al Nazareno, così il segretario indirettamente lancia un segnale, con un tweet dedicato alle condanne per le minacce a Roberto Saviano e Rosaria Capacchione: «Un messaggio fondamentale, proprio oggi che l'Italia deve tenere lontane mafie e criminalità dalla ricostruzione del Paese».

Ma sono i pentastellati i più combattuti. Luigi Di Maio è convinto che «il Paese deve ripartire» e «per riuscirci è necessario semplificare le procedure, rispettando sempre il tracciato della legalità» e propone «un forum dove confrontarci a tutti i livelli e stilare insieme una linea unitaria». Ma i 5 stelle nelle commissioni Ambiente, Attività produttive e Trasporti della Camera puntano i piedi e avvertono: «No al massimo ribasso nell'aggiudicazione degli appalti pubblici. Non è questo il modo per garantire efficienza e celerità alla realizzazione di opere». Insomma, dopo i proclami salviniani, seguono i ragionamenti interni ai partiti di maggioranza. Ma in settimana, comunque, il capitolo dovrebbe essere chiuso. **(R.d'A.)**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ministro Andrea Orlando



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

**L'incontro****tra imprese e Miani**

## G20 al Mose test a rischio «Non ci sono più risorse per gli operai»

**P**rove del Mose a rischio e non solo quella fissata inizialmente per venerdì, ma annullata per il rifiuto delle ditte a fronte dei crediti che vantano dal Consorzio Venezia Nuova. Potrebbe saltare anche il test previsto durante il G20, per i ministri internazionali dell'Economia. «Vista la situazione sarà sempre più difficile poter fare i test - dice Giovanni Salmistrari, presidente di [Ance Veneto](#) - non è questione di volontà, le ditte non hanno più risorse per mandare gli operai». La situazione finanziaria in cui versano le aziende del Mose «è sempre più drammatica», continua Salmistrari e il problema è stato ribadito ieri all'incontro con il liquidatore del Consorzio Massimo Miani. Un appuntamento richiesto dalle ditte il 17 maggio, prima ancora di sapere che venerdì scorso ci sarebbe stato l'incontro in prefettura con il ministro Renato Brunetta. «Ci sono state date ampie garanzie - commenta il presidente dei costruttori - il Ministro ha detto che i soldi ci sono, ma la politica deve accelerare i tempi: se arrivassero i fondi il prossimo anno, le aziende non esisterebbero più». I

tempi sono stretti, le imprese lo hanno detto venerdì a Ca' Corner e ripetuto ieri a Miani, e soprattutto serve liquidità, non stanziamenti sulla carta al Provveditorato ai lavori pubblici. «Solo così possiamo ripartire: non ci sono solo imprese e lavoratori a rischio, ne va delle opere del Mose», sottolinea Salmistrari, preoccupato, anche, per i continui rinvii della seduta del Cipe, al momento fissata per il prossimo 3 giugno. «Siamo in attesa, non possiamo far altro - conclude - ma non il tempo ormai è davvero finito». Venerdì scorso, Brunetta ha garantito che sono in arrivo i 538 milioni per completare la grande opera e ha avanzato l'ipotesi che il governo garantisca un prestito ponte in modo tale che i soldi necessari vengano immediatamente erogati e che le ditte, tornando al lavoro, potessero rimettere in moto un circuito virtuoso che evitasse loro di portare i libri in tribunale. In parallelo, dovrebbe proseguire il lavoro di Miani per la messa in liquidazione del Consorzio e il pagamento dei debiti ai fornitori. (g. b.)

\* RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013



# LICENZIAMENTI E APPALTI GRATTI DRAGHI ED ESCONO LEGA E CONFINDUSTRIA

Subappalti liberi, ritorno al massimo ribasso e stop al blocco dei licenziamenti da luglio. Il Governo Draghi pende sempre più a destra. E prepara una serie di norme che sembrano scritte sotto dettatura di Lega e Confindustria. I Cinque Stelle in trincea.

CON GIUSEPPE VATINNO ALLE PAGINE 4 E 5

## Appalti e massimo ribasso Gratti Supermario escono Lega e Confindustria

### Strette intese

Il Governo  
sempre più a destra  
Il dl Semplificazioni  
sembra scritto  
sotto dettatura  
di imprese e Carroccio

di GIUSEPPE VATINNO

**A**ppare sempre più evidente che nel "governo arcobaleno" del premier **Mario Draghi** si sia creato - e nel tempo fortificato - un

asse strategico tra la Lega e Confindustria. E certamente una chiave interpretativa di questo è che il ministro dello Sviluppo Economico sia **Giancarlo Giorgetti** che rappresenta l'ala economicista e liberale del partito e che infatti soffre non poco ai tempi





del populismo gialloverde del Conte I, quando Salvini era al potere non a caso in un ministero "ideologico", come quello dell'Interno che gli permetteva di controllare uno dei punti chiave del programma del suo partito, il contrasto all'immigrazione. La nomina di Giorgetti è il segno questo di uno spostamento di potere del baricentro leghista. Questa riflessione è dettata da fatti concreti. Il decreto semplificazioni contiene due proposte - i subappalti senza limite e al massimo ribasso -, che sono due misure che hanno provocato immediate prese di posizione da parte anche degli stessi costruttori. "Buttare il codice e usare quello europeo vorrebbe dire bloccare la macchina operativa - taglia corto il presidente dell'Ance **Gabriele Buia** -. Adesso non si può fare, è l'ora delle misure strategiche. Azzerare tutto non è la via d'uscita". E non è tutto. "Il piano Next Generation Ue porterà all'Italia tantissime risorse in tempi molto stretti e ciò ovviamente aumenterà anche eventuali appetiti criminali sulla spesa pubblica - gli fa eco il presidente dell'Anac, **Giuseppe Busia** -. Quindi, è necessario adottare dei contrappesi che non rallentino la spesa, visto che la stessa deve essere strumento di innovazione e sviluppo. Dobbiamo però dare massima trasparenza agli appalti e garantire che le istituzioni competenti e tutti i cittadini li possano controllare. Inoltre, e soprattutto, abbiamo bisogno di una Pubblica amministrazione più forte e competente: è la migliore misura anticorruzione". Il primo punto contestato - e cioè quello dell'abolizione del limite del 40% sui subappalti - è infatti visto come un chiaro esempio di aperture alla criminalità. E Busia lo dice chiaro: "Se la paura legata all'abolizione di un limite fisso si giustifica con il timore dell'infiltrazione criminale o mafiosa - che costituisce effettivamente un rischio legato ai subappalti incontrolla-

ti - dobbiamo anche riconoscere che anche il precedente limite del 30%, come pure quello del 40% non vanno bene. Non possiamo essere così ipocriti da dire: accetto la presenza delle mafie negli appalti, purché rimanga nel limite del 40% o del 30%". Insomma non si può dire che l'Anac abbia usato il fioretto quanto piuttosto la spada, anzi lo spadone. Poi c'è il secondo punto, quello del massimo ribasso. Contro si sono espressi già il Partito democratico e i sindacati, mentre Lega e buona parte di Forza Italia sono favorevoli. Dietro c'è una partita essenziale e cioè quella della sicurezza e la vicenda del ponte Morandi crollato a Genova qualcosa dovrebbe insegnare e cioè che il privato è bravissimo ad analizzare e trovare immediatamente il punto debole di una legge per curvarla a suo favore. Nel frattempo Salvini, da bravo soldato di Giorgetti, rilancia, chiedendo addirittura l'abolizione del Codice sugli appalti, tanto per far capire quanto la Lega sia determinata ad aiutare i suoi elettori imprenditori che hanno annusato l'oceano di denaro che si sta per riversare da Bruxelles e non vogliono certo farsi trovare impreparati. E qui qualche osservazione politica è d'obbligo. Cosa vuole fare da grande Draghi? Lo spirito che lo anima è solo quello liberal sviluppatista, senza alcuna considerazione per l'etica? Se così fosse rischierebbe di creare rapide condizioni di instabilità della sua maggioranza nella componente M5S-Pd ed abbiamo visto che poi certe instabilità possono aumentare fino a diventare un grosso problema per la tenuta del governo. Sottovalutare questo aspetto sarebbe un grave errore per l'"ex uomo di Francoforte". Qui infatti non si tratta più di economia, ma di politica. E Draghi non può pensare di fare come gli pare per due motivi che gli dovrebbero essere molto chiari. Il primo è che l'ombrello protettivo del Quirinale su di lui ha cominciato a ritirarsi anche con la dichiarazione da parte di **Sergio Mattarella** di non volere ricandidarsi al Colle. E il secondo è sempre lo stesso, ma declinato diversamente: se il premier volesse puntare, come è più che plausibile, alla Presidenza della Repubblica dovrebbe avere il supporto di tutti e non solo di Salvini che prima faceva di professione il "mangia-Draghi", una sorta di San Giorgio laico che odiava i banchieri e l'Ue e che ora è stato fulminato sulla via di Bruxelles. Una conversione che sa molto di tattica e di *do ut des*. Ma così facendo Draghi perderebbe il supporto di tutti gli altri, a cominciare da Pd e M5S e il Colle lo vedrebbe col binocolo.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

# Subappalto liberalizzato dalle sentenze Ue Sul codice il Pd tentenna, la Lega spara

## Verso il Dl semplificazioni

**Giorgio Santilli**

I partiti ce la mettono tutta per sprecare l'ennesima occasione di definire un quadro di regole per gli appalti snello, stabile e condiviso. La maggioranza larga consentirebbe un lavoro di sintesi e le prime bozze circolate vanno in tal senso. Ma con la sceneggiata che si ripete a colpi di slogan una volta l'anno - quando arriva un decreto «sbloccacantieri» o «semplificazioni» - vincono le contrapposizioni «abolire il codice» e «il codice non si tocca», mentre il codice è morto da mesi. Ancora una volta spetta a Draghi il compito di imporre la sintesi superando slogan e bandierine. Ecco alcune questioni da risolvere.

### APPALTI

#### Da cinque anni codice stravolto e inattuato

Il codice appalti è morto, ma i partiti tornano a piantare le loro bandiere sul codice. Se si volessero trovare soluzioni a problemi reali, basterebbe mettersi seduti a un tavolo evitando gli slogan estremi: il codice non si può azzerare - come chiede la Lega - perché si fermerebbe tutto, ma si può avvicinare alle regole europee; e non si può difendere così com'è - come vorrebbe il Pd - perché è già un colabrodo senza più anima: modificato con 28 leggi 547 volte in cinque anni senza un disegno organico, a strappi, largamente inattuato (dei 62 provvedimenti attuativi previsti solo la metà ha visto la luce e la gran parte sono congelati mentre il regolamento generale è rimasto fermo da due anni), sospeso in parti fondamentali, prima dal decreto sbloccacantieri del governo giallo-verde ad aprile 2019, poi dal decreto semplificazioni del governo giallorosso a luglio 2020. Il Pd ha governato per 4 degli ultimi 5 anni ma non è stato in grado di attuarlo. O forse non l'ha voluto. Non solo: prima ha detto no ai commissari, poi li ha accettati come scorciatoia possibile in assenza di un disegno. La bozza del

governo fa una cosa razionale: riparte dal Dl 76/2020 e proroga quel che ha funzionato, magari correggendolo. Motivo di scontro, oltre alla proroga degli affidamenti senza gara, l'appalto integrato pure prorogato al 2026. Pochi sanno che a chiederlo sottovoce sono proprio quelle stazioni appaltanti - a partire da Rfi - su cui poggia gran parte del Recovery Plan. Senza strutture efficienti di progettazione capace di sostenere l'enorme mole di lavoro derivante dalle centinaia di lotti in arrivo, o si affida all'esterno la progettazione (questo fa l'appalto integrato) o il rischio è di fermare tutto. Converrebbe allora discutere della durata dell'appalto integrato o di come farlo, magari limitandolo a stazioni appaltanti "forti" oppure imponendo all'appaltatore di lavorare con progettisti qualificati o ancora mettendo vincoli e controlli per evitare l'aumento dei costi dal progetto preliminare (messo in gara dalla stazione appaltante) al progetto definitivo (realizzato dall'appaltatore) ai lavori (di competenza dello stesso appaltatore).

### LO SCONTRO

#### La sentenza Ue impone: subappalto senza tetti

Dal 26 settembre 2019, giorno in cui la Corte di giustizia Ue ha condannato il tetto del 30% (poi 40%) al subappalto imposto dall'articolo 105 del codice appalti, nessun governo o ministro è riuscito a trovare una soluzione equilibrata, al riparo dalle posizioni dei tanti tifosi dello status quo (sindacati in primis) e della liberalizzazione integrale (scatole più o meno vuote che lavorano subappaltando tutto o molto). Capacità di sintesi politica zero, due anni persi, magari dai molti che ora pontificano sul tema. Inevitabile che, obbligati oggi a mettere mano alla norma, si riproduca la solita guerra di posizione. La bozza del governo non pone tetti (la cui legittimità sarebbe a questo punto molto dubbia) ma vieta di affidare a terzi l'integrale esecuzione dell'appalto e consente alle stazioni appaltanti di porre un freno al subappalto indicando i

lavori che per ragioni di lotta alla criminalità mafiosa, di sicurezza del lavoro e di controllo delle attività di cantiere, non devono essere subappaltati. Non c'è una norma nazionale uguale per tutti - come chiede la Ue - ma si dà la possibilità alle stazioni appaltanti di escludere dai subappalti lavori "a rischio".

### LA VIA

#### Valutazione ambientale con i poteri sostitutivi

Passi avanti per la Via: per i progetti Pnrr drastica limatura dei tempi e una commissione speciale di 40 componenti al lavoro a tempo pieno, da insediare entro due mesi. Rispetto alla norma del semplificazioni per il Pniec, che non aveva funzionato, la novità è che le opere sono individuate ope legis (non serve un Dpcm). Ma soprattutto subentrano i poteri sostitutivi affidati sulla base della legge 241/90 (trasparenza amministrativa) in caso di inerzia della commissione o del direttore generale del Mite che firma il parere.

### I COMUNI

#### Poteri dei sindaci e liti sulle stazioni appaltanti

Il leader della Lega Matteo Salvini ha rilanciato anche il tema dei poteri ai sindaci per attuare il Recovery Plan. Altro tema ostico per il governo (che finora ha negato questa possibilità). Ma quando si parla di codice appalti una battaglia decisa che resta quasi sempre sotto traccia proprio per l'opposizione drastica dei sindaci (e indirettamente per le divisioni nel Pd) è la



riduzione e la qualificazione delle stazioni appaltanti. Il sistema italiano è frammentato, con oltre 30mila stazioni appaltanti. Il Pnrr è un'occasione per concentrare nelle mani di stazioni appaltanti professionalmente qualificate, ma le resistenze sono molte. Norma del codice appalti inattuata fin dalla prima ora per le difficoltà del Pd a portarla avanti.

**RIGENERAZIONE URBANA**

**Demolire e ricostruire:**

**alt vincoli, si volta pagina**

Fra le cose importanti della bozza di Dl semplificazioni del governo il superamento dell'articolo 10 del decreto semplificazioni 2020 che ingessava la rigenerazione urbana e la demolizione e ricostruzione in tutte le zone omogenee A (limitrofe in genere ai centri storici ma in alcune grandi città, per esempio Roma, molto estese) a prescindere dalla qualità dell'immobili e dal fatto che fosse vincolato (difendendo quindi an-

che mostri). Per i progetti di ricostruzione con ampliamento fuori sagoma o innalzamento, è consentito l'intervento «purché nei limiti delle distanze legittimamente preesistenti, nell'ambito di appositi piani urbanistici di recupero e di riqualificazione particolareggiati, ferma restando la disciplina di tutela cui siano eventualmente sottoposti gli immobili interessati dagli interventi». Nessuna liberalizzazione selvaggia, ma basta ingessature di tutte le zone semi-centrali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**40%**

**LIMITE PER IL SUBAPPALTO**

La bozza del decreto semplificazione cancella il limite ai lavori che si possono dare in subappalto, portato lo scorso anno dal 30 al 40%



**GABRIELE BUIA (ANCE)**

«Rifiuto il falso mito che subappalto significhi automaticamente qualcosa che si ripercuote sulla pelle dei lavoratori», così il presidente dei costruttori



Lavori in corso. Un cantiere della metro blu all'aeroporto di Linate

AGF

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

# L'autostrada del futuro che produce idrogeno «Stimolare la domanda con la nostra offerta»

In A22 una sensibilità "green" è presente già da diverso tempo  
Oggi punta a mobilità integrata, emissioni zero e zero vittime

**In più c'è la spinta alla  
mobilità su rotaia, al fine  
di ridurre il trasporto  
di merci su gomma**

**Oggi l'Autobrennero  
è interamente servita  
da stazioni di ricarica  
elettrica gratuite**

■ Sarà l'influenza dei Paesi del Nord, dove le sue corsie arrivano e dove l'attenzione alla sostenibilità da anni si traduce in politiche concrete. Sta di fatto che in Autostrada del Brennero una sensibilità "green" è presente già da tempo e oggi punta ad una infrastruttura nella quale la mobilità sia integrata, a emissioni zero e, obiettivo altrettanto ambizioso, a zero vittime.

Prima di tutto l'autostrada, asse principale di collegamento tra l'area mediterranea e la Middle Europa: «Da qui», spiega Diego Cattoni, amministratore delegato di Autostrada del Brennero, «transita l'11 per cento di tutto l'import e l'export italiano». L'obiettivo è quello di creare un vero e proprio "corridoio green": l'impegno è iniziato da tempo. Oltre all'asfalto fonoassorbente utilizzato sull'intera asse, sono state installate decine di chilometri di barriere antirumore e impianti fotovoltaici sulle coperture degli edifici. La terza corsia sarà realizzata su terreno già oggi occupato dall'autostrada e anche a nord di Verona la terza corsia dinamica, che sfrutta una corsia di emergenza potenziata, sarà creata a consumo di suolo zero. In più c'è la spinta alla mobilità su rotaia, al fine di ridurre il trasporto di merci su gomma. «A22 ha creato vent'anni fa, in tempi lontani rispetto alle attuali esigenze, due società concorrenti che fanno trasporto di mezzi su rotaia», spiega Cattoni. Una ha sede vicino al casello di Verona Sud, l'altra è una partecipata che si trova a Monaco «e insieme gestiscono 12 mila treni l'anno: in questo modo», sottolinea l'ad, «il rafforzamento del trasporto su rotaia sgrava l'infrastruttura stradale riducendo l'impatto sull'ambiente». Oggi il 70 per cento delle merci viaggia su gomma e il restante 30 su treno: l'obiettivo è quello di invertire il rapporto.

C'è poi un piano che prevede di raggiunge-

re entro pochi anni l'obiettivo "zero emissioni, zero vittime" e Autostrade del Brennero lo sta realizzando con una serie di attività avviate, anche queste, già da tempo. «L'errore umano incide per il 95 per cento degli incidenti: attraverso le tecnologie vogliamo portarlo a zero», spiegato Cattoni, entrando poi nel merito del progetto "zero inquinamento": «Stiamo investendo per avere su questo asse tutti mezzi a zero emissioni». Oggi, la A22 è interamente servita da stazioni di ricarica elettrica. Per incentivare la diffusione di veicoli green, il rifornimento è completamente gratuito. Anche i pionieri dell'idrogeno non rischiano di restare a piedi lungo il Brennero: il centro di Bolzano sud, gestito dalla partecipata IIT, produce idrogeno in maniera pulita attraverso l'energia idroelettrica e alimenta, oltre ai veicoli della Autobrennero, gli autobus di Bolzano. Obiettivo a lungo termine della società è quello di creare una rete di distribuzione capace di servire tutta l'arteria di competenza, con punti di rifornimento posti ad una distanza non superiore ai 100 chilometri. I vantaggi sono notevoli: questi veicoli, a differenza di quelli elettrici, non hanno una pesante batteria ma un serbatoio che viene caricato a idrogeno. Attraverso un processo automatico viene così prodotta la corrente elettrica che alimenta l'auto, emettendo solo vapore acqueo. Inoltre hanno un'autonomia che arriva anche a 700 chilometri e i tempi per fare il pieno sono analoghi a quelli degli altri carburanti fossili. La società vorrebbe, entro fine decennio, riuscire a produrre idrogeno in ogni stazione dell'autostrada: «Vogliamo stimolare la domanda di mezzi ad idrogeno attraverso la nostra offerta di carburante», conclude Cattoni. F.L.



## IL BILANCIO 2020

### Traffico in calo ma l'utile supera i 20 milioni di euro

Seppur caratterizzato da un crollo del traffico senza precedenti a causa della pandemia (decremento del 28,7 per cento), il bilancio 2020 approvato dal Cda di Autostrada del Brennero evidenzia un utile di esercizio pari a 20,3 milioni di euro (87,1 nel 2019). Il valore della produzione, di 305,8 milioni di euro (401,3 milioni nel 2019), ha registrato un decremento di 95,5 milioni, risultato dovuto essenzialmente alla riduzione degli introiti da pedaggio (280,6 milioni, erano stati 369,7 milioni nel 2019), oltre che al conseguente decremento dei ricavi derivanti dalle royalties per le aree di servizio (11,5 milioni, 18,7 milioni nel 2019). I costi della produzione hanno raggiunto in totale un valore di 290,8 milioni, contro i 303,6 milioni del 2019, presentando un decremento di circa 12,8 milioni. L'area finanziaria ha contribuito al risultato di periodo con il valore di 16,6 milioni. La

somma di imposte e canoni versati dalla società nel corso del 2020 ammonta a 134,56 milioni. Il 2019 era stato l'anno migliore di sempre per Autostrada del Brennero e gli indicatori dei primi mesi del 2020 promettevano di poter fare addirittura meglio. Poi il mondo è stato colpito dalla pandemia. Noi non ci siamo arresi, abbiamo ottimizzato i processi e continuato ad investire nel futuro. È quindi con grande soddisfazione che possiamo annunciare oggi di avere non solo ottenuto un conto economico con margine positivo, ma di aver centrato l'obiettivo dei 20 milioni di utile netto che potrebbero consentire in particolare agli Enti locali di costruire i propri bilanci senza dover rinunciare all'apporto della società», commenta l'amministratore delegato, Diego Cattoni. Nonostante la crisi in atto e le incertezze in materia di concessione, la società ha continuato ad investire in manutenzioni e ammodernamento dell'infrastruttura. Nel corso del 2020, sono stati infatti stanziati per nuovi investimenti 13,7 milioni di euro. I valori più consistenti hanno riguardato la terza corsia (4,5 milioni di Euro), il resto è stato impiegato per barriere antirumore, sovrappassi e innovazioni gestionali di vario genere. F.L.



Diego Cattoni, amministratore delegato di Autostrada del Brennero



Colonnine con pompe a idrogeno sull'Autostrada del Brennero

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

## L'aggiornamento Anas

Il Piano-viabilità  
per le Olimpiadi  
Alemagna, cantieri  
chiusi entro il 2022  
meno le variantiEpicentro  
Cortina

I ponti sul  
Bigontina  
e a Crignes  
Statali, 267  
milioni di euro

**CORTINA D'AMPEZZO** Presentato ieri, dal commissario di governo per l'attuazione del piano nonché presidente di Anas Claudio Gemme, nel corso di un incontro col sindaco di Cortina Gianpietro Ghedina e il commissario di governo del progetto sportivo Cortina 2021, Valerio Toniolo, lo stato di avanzamento dei lavori e le nuove iniziative per potenziare la viabilità in vista delle Olimpiadi invernali Cortina-Milano del 2026. Sulla Statale 51 «di Alemagna» l'avanzamento dei lavori è all'82% con cantieri da 94 milioni di euro. I lavori in corso saranno completati entro il 2021, ad eccezione di alcuni di interventi al nodo di Longarone, che saranno finiti per i primi mesi del 2022. Il 20 maggio scorso riavviati i lavori al ponte sul Bigontina. Relativamente ai progetti delle quattro varianti ai centri abitati (San Vito, Valle e Tai di Cadore e Cortina) per un valore iniziale di 141,6 milioni di euro, le procedure per la valutazione dell'impatto ambientale (Via) al ministero dell'Ambiente si sono concluse solo a settembre 2020, nonostante l'iter autorizzativo fosse stato avviato a settembre 2017. Dopo quelle di San Vito e Valle di Cadore, anche la variante di Tai attende il decreto commissariale per procedere col progetto.

La viabilità di accesso

a Cortina confluirà invece in un progetto più ampio con le opere previste per le Olimpiadi 2026. Per quanto riguarda la strada statale 51 «Bis» e la Statale 52 «Carnica» il piano, per un investimento complessivo pari 30,7 milioni di euro, comprende 25 interventi di potenziamento, riqualificazione e messa in sicurezza di cui, 7 sulla 51 «Bis» e 18 sulla 52. In esecuzione altri tre interventi oggetto di una convenzione tra l'Anas, come soggetto attuatore e il commissario di governo del progetto sportivo Cortina 2021 su Cortina: adeguamento della transitabilità sul Boite col nuovo ponte di Crignes; una nuova viabilità di collegamento tra località Colfiere e il lago Ghedina e lavori di rifinitura alla «finish area» Druscì, infine l'adeguamento della viabilità a Gilardon. L'investimento complessivo per gli interventi previsti sulle Statali 51, 51 «Bis» e 52, è pari a 267,5 milioni di euro.

Nel Piano di potenziamento della viabilità per Cortina sono compresi i lavori di realizzazione delle infrastrutture tecnologiche, come la «smart mobility», pari a 26,4 milioni di euro inerente la «Smart Road» da Ponte nelle Alpi a Cimabanche.

**K. T.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





## STATALE 51

**Impegno Anas:  
«Tempi lunghi  
per le varianti  
Ma le faremo»**

Il commissario Gemme a Cortina. Sindaco in pressing: «Troppe buche per la Smart Road. L'Alemagna va asfaltata». **SEGAFFREDDO / PAGINA 17**

SUMMIT A CORTINA

# Anas, tempi lunghi lungo l'Alemagna «Ma le varianti saranno realizzate»

Il commissario Gemme: «I soldi ci sono e nessuno li tocca»  
Realizzato l'82% dei lavori, per 94 milioni di euro

**«Per S. Vito, Tai e Valle  
siamo alla stesura  
dei progetti esecutivi  
Entro l'anno i bandi»**

**Alessandra Segafreddo**  
CORTINA D'AMPEZZO

L'82% del piano di interventi previsto per la Statale 51 di Alemagna è stato completato per un investimento di 94 milioni di euro. Mancano le varianti, ma i finanziamenti ci sono e la progettazione è in fase esecutiva. «Noi andiamo avanti a testa bassa», ha tranquillizzato Claudio Andrea Gemme.

**«CONCENTRATI ALLA META»**

Il commissario di Governo per l'attuazione del Piano, nonché presidente di Anas, nel corso di un incontro con il sindaco Gianpietro Ghedina e il commissario di Governo del progetto sportivo Cortina 2021, Valerio Toniolo, ha presentato lo stato di avanzamento dei lavori e le nuove iniziati-

ve. «Siamo concentrati per riuscire a portare a termine il Piano di potenziamento della viabilità per Cortina», sottolinea Gemme, «la nostra attenzione ora è rivolta alle varianti, opere fondamentali per rendere più scorrevole la viabilità lungo tutta l'Alemagna, anche in vista delle Olimpiadi del 2026. Sappiamo che ci sono stati dei ritardi e che i tempi sono ancora lunghi, ma noi andiamo avanti a testa bassa, anche perché le risorse sono certe». In un primo momento il piano prevedeva investimenti per 236 milioni di euro, «ora siamo arrivati ad opere per 301 milioni di euro, investendo come Anas la parte mancante», prosegue Gemme. «Lungo l'Alemagna sono stati attivati cantieri per 94 milioni di euro, con un avanzamento dei lavori pari all'82% di quelli previsti. Gli attuali cantieri, per la maggior parte fuori dalla sede stradale, saranno completati entro il 2021, ad eccezione di alcuni interventi affe-

renti al nodo di Longarone, che saranno completati nei primi mesi del 2022».

**LE VARIANTI**

Quattro progetti vitali per la viabilità dolomitica: sono quelli relativi alle varianti di Cortina d'Ampezzo, San Vito, Valle e Tai di Cadore, per un valore iniziale di 141,6 milioni di euro. Le procedure per la valutazione dell'impatto ambientale presso il competente Ministero dell'Ambiente si sono concluse solo a settembre 2020, nonostante l'iter autorizzativo fosse partito tre anni prima. In particolare - sottolinea da Anas - per quanto ri-



guarda San Vito si è tenuta lo scorso 21 dicembre la conferenza di servizi, alla quale ha fatto seguito il decreto del commissario del 13 maggio per l'approvazione progetto. Anche per la variante di Valle, la conferenza di servizi svoltasi il 22 dicembre si è conclusa positivamente, con decreto del commissario in corso di emanazione. Lo scorso 31 marzo si è, poi, aperta la conferenza di servizi per la variante di Tai, terminata positivamente il 20 aprile; a breve arriverà la determina conclusiva che permetterà l'emissione del decreto commissariale. Infine, l'intervento per il miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina confluirà nel più ampio progetto della variante di Cortina, inclusa tra le opere previste per le Olimpiadi 2026 Milano-Cortina. «L'iter delle varianti di San Vito, Tai e Valle è entrato nella fase della stesura dei pro-

getti esecutivi», ha spiegato ancora il commissario Gemme, «posso assicurare che entro l'anno saranno aperti i bandi di gara per appaltare i lavori. Il progetto di Cortina, invece, va nel Piano olimpico, ma anche è in fase di stesura».

**STATALI 51 BISE 52**

Per quanto riguarda la Statale 51 Bis e 52 "Carnica", il piano, per un investimento complessivo di 30,7 milioni di euro, comprende la realizzazione di 25 interventi di potenziamento, riqualificazione e messa in sicurezza: 7 sulla 51 bis, 18 sulla 52 Bis; due sono stati ultimati (uno sulla 51Bis, l'altro sulla 52), 17 sono consegnati ed attualmente in corso (2 sulla 51Bis e 15 sulla 52), mentre 6 (4 sulla 51Bis e 2 sulla 52) sono in fase di risoluzione contrattuale: sono tutti in capo alla stessa impresa, a breve si avvierà la procedura di riappal-

to. «Questo è un piano importante, noi andiamo avanti, non ci fermiamo», ha concluso Gemme, «abbiamo completato l'82%. Parliamo di un piano importante e difficile, che ci ha visto lavorare su 80 cantieri in contemporanea e che punta, non solo al potenziamento e all'adeguamento stradale, ma anche ai massimi standard di sicurezza e alla riduzione dei tempi di percorrenza. Avremmo voluto finire prima, ma ciò non è stato possibile. La viabilità, a piano completato, sarà scorrevole e sicura».

**IL NUOVO PONTE**

Si continua a lavorare anche a Crignes per il nuovo ponte: una struttura in acciaio lunga 60 metri che consentirà il transito anche a corriere a ai mezzi pesanti. Ieri si è tenuto un sopralluogo sull'opera che fa parte del lascito dei Mondiali. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Due immagini del sopralluogo di ieri mattina a Crignes



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

Il sindaco chiede ad Anas di non sottovalutare i lavori di rifinitura  
 «Siamo una località turistica, l'accesso deve essere adeguato»

## Danni alla 51 per la smart road Ghedina: «L'asfalto va sistemato»

**O**k i grandi interventi, ma guai dimenticare asfaltature e lavori di ripristino. L'appello, forte e chiaro, è del sindaco Ghedina: «Ci sono risorse impegnate, tra Mondiali e Olimpiadi, che si aggirano sugli 800 milioni di euro, cifre mai viste. Ma sarebbe un errore dimenticare i lavori di rifinitura».

Oggi a Cortina sono state riasfaltate la circonvallazione e una parte di Statale 51 verso sud, ma la posa dei pali della "Smart road", terminata prima dell'inverno, oltre ad aver creato tanti disagi al traffico, ha danneggiato l'asfalto su più punti, lungo l'Alemagna ancora si vedono i solchi. «Si deve lavorare su due piani, che devono andare avanti in parallelo», rimarca Ghedina, «da una parte c'è il piano delle infrastrutture, con i grandi interventi come il rifacimento del ponte di Crignes o le varianti, dall'altra troviamo le esigenze immediate».

Per Ghedina, sono troppi i disagi per chi percorre quotidianamente l'Alemagna: «Dopo la posa della "Smart road", la statale non è stata riasfaltata e ciò mette a repentaglio la sicurezza di motociclisti e ciclisti, ma anche la resistenza del-

le sospensioni delle auto». In gioco anche l'immagine di Cortina: «Siamo una località turistica internazionale e la strada di accesso deve essere adeguata e sistemata. Ad Anas chiedo di non dimenticare le asfaltature e di controllare al meglio i cantieri, visto che alcuni sono stati abbandonati per settimane. Questo non dovrà più succedere».

Il riferimento è al cantiere lungo la circonvallazione, sotto la partenza della funivia Faloria, che, dopo una lunga chiusura, ha ripreso in questi giorni la sua attività. Lo stesso accade a Borca: qui, dopo la realizzazione della rotonda, la ditta che si occupa dei lavori è sparita senza completare la riasfaltatura. Gemme ha assicurato che il cantiere sopra il Bigontina sarà terminato per fine anno, quello a Borca nel giro di alcune settimane.

«È fondamentale anche per noi avere una sentinella sul territorio», sottolinea il commissario Gemme, «con il sindaco Ghedina ci sentiamo quasi ogni giorno. Ora è partito il piano di asfalti, con una spesa di 15 milioni di euro ripristineremo il manto da Cimabanche a Longarone». —

A.S.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**GHEDINA E GEMME**  
 SINDACO E COMMISSARIO SI SONO  
 CONFRONTATI SUL TEMA DELLA VIABILITÀ

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013



**ELETTRODOTTI**

# Terna cambia il progetto i comitati insistono: «Interrare lungo l'A27»

**BELLUNO**

«Se i cavi degli elettrodotti non saranno più interrati ad Andreane ma a Safforze cambia poco: si sposta solo il problema da un'altra parte. C'è un'unica soluzione: interrare la linea per Scorzé lungo l'autostrada». Gigi Fontana combatte da oltre dieci anni la battaglia contro il progetto di razionalizzazione della rete elettrica nella media valle del Piave proposto da Terna. Dopo gli ultimi incontri della società con il Comune di Belluno è emersa la possibilità che le linee vengano interrate sotto il Piave fra Safforze e Oltrevalle. Una soluzione positiva per Andreane, ma Fontana non si arrende: «Continuerò la battaglia con gli altri cittadini, perché la soluzione naturale è che la Scorzé sia interrata lungo l'autostrada», spiega. «Lo diciamo da sempre».

Fontana rivendica anche il ruolo dei cittadini nelle migliori che sono state apportate al progetto: «Se oggi Terna propone maggiori interramenti rispetto a quelli previsti inizialmente, è grazie alla nostra battaglia, e al lavoro fatto dal sindaco di Limana, che ha capito le criticità che ci saranno una volta che la 220 kV che va a Scorzé, e che attraversa tutta Limana, sarà riattivata (oggi è scarica)».

«I cittadini non hanno mai

guardato solo al loro cortile, ma al bene di tutto il territorio e non solo di alcuni comuni», aggiunge Gianni Pastella, presidente di Vivaio Dolomiti, l'associazione nata sulla scorta dell'impegno dei comitati civici. «Malgrado la politica, ad eccezione di pochi amministratori, sia sempre stata reticente, la nostra azione lungimirante ha permesso di portare migiorie al progetto. Terna ha fatto dei passi avanti, completi questo percorso, in modo che Belluno abbia ciò che le spetta: una linea efficiente e a basso impatto ambientale. Terna stessa pubblicizza gli interramenti delle linee, evidentemente le soluzioni ci sono».

Di recente, come detto, Terna ha incontrato il Comune di Belluno. «E il tavolo provinciale?», si chiede Pastella. «La Provincia faccia valere il suo ruolo, il presidente deve fare il bene di tutto il territorio e non ascoltare solo alcuni comuni. Si è creata una sinergia con i Comuni del Trevigiano, che sono attraversati da una linea (la Polpet - Scorzé) che taglia in due il sito Unesco delle colline del prosecco. Sito su cui la Regione sta spingendo molto, in termini di promozione. È assurdo non spostare quella linea lungo il canale autostradale».

**A.F.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013



# «Licenziamenti, intese tradite»

►L'intervista/Affondo di Bonomi (Confindustria) contro il blocco: «Così non si fanno le riforme» ►Interviene Draghi con un compromesso lo stop rimane ma vengono fissati limiti

«La dimensione di quanto è accaduto l'ha data con grande onestà intellettuale il sottosegretario al Lavoro Nisini, che ha parlato di un'imboscata. Non lo dice solo Confindustria ma anche un rappresentante del governo». Così Carlo Bonomi, presidente di Confindustria sulla proroga del blocco dei licenziamenti a fine agosto. «Avevamo trovato un accordo col ministro per prorogarlo al 30 giugno. Poi il cambio di metodo inaspettato e inaccettabile». Intanto Draghi è intervenuto mettendo sul tavolo un compromesso: lo stop resta ma con limiti.

**Bassi e Santonastaso**  
alle pagine 2 e 3

**L'intervista Carlo Bonomi**

## «Un metodo inaccettabile così non si fanno riforme»

►Il presidente di Confindustria: «Tradito l'accordo siglato a marzo con l'esecutivo» ►«Sembra proprio che il ministro del Lavoro non voglia affrontare i problemi sul tappeto»

**BISOGNA CAMBIARE PARADIGMA PERCHÉ IL MONDO DEL LAVORO STA MUTANDO E OCCORRONO COMPETENZE PRECISE**

**DA UN ANNO ABBIAMO PRESENTATO LE NOSTRE PROPOSTE SUGLI AMMORTIZZATORI SOCIALI E NON SIAMO STATI ASCOLTATI**

**LA NOSTRA STIMA PER DRAGHI IMMUTATA SULLE GARE D'APPALTO È NECESSARIO AVVIARE UNA FORTE SEMPLIFICAZIONE**

**VOGLIAMO SEDERCI INTORNO AL TAVOLO PER DISCUTERE DI FORMAZIONE, GIOVANI E NUOVA OCCUPAZIONE**

**P**residente Carlo Bonomi, Confindustria ha già espresso tutte le sue riserve sulla proroga del blocco dei licenziamenti a fine agosto: che margini ci sono perché il governo cambi idea?

«Intanto mi faccia dire che la dimensione di quanto è accaduto l'ha data con grande onestà intellettuale il sottosegretario al Lavoro Tiziana Nisini, che ha parlato di un'imboscata. Non lo dice solo Confindu-

stria ma anche un rappresentante del governo. Più chiaro di così».

**Ma a questo punto deve intervenire il premier Draghi?**

«Noi abbiamo dato una grande disponibilità anche a questo governo, com'è nella tradizione di Confindustria, anche in materia di lavoro. Avevamo incontrato il ministro ed era stato trovato un accordo per prorogare il blocco dei licenziamenti al 30 giugno. Poi ci sia-

mo trovati di fronte ad un cambio di metodo inaspettato e inaccettabile: parlo di metodo perché nel merito ci si poteva



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

confrontare e ragionare con la massima trasparenza. Mi sembra però che a mancare sia la volontà del ministro di affrontare i veri problemi del mondo del lavoro».

**Sui quali Confindustria aveva già da tempo indicato le sue proposte: ne avete mai discusso fino in fondo con il governo?**

«Da un anno, infatti, abbiamo messo nero su bianco le nostre proposte sulla riforma degli ammortizzatori sociali e sulle politiche attive del lavoro ma a quanto pare, al momento, è solo Confindustria ad avere idee e proposte al riguardo. Dispiace che questa ulteriore "sorpresa" da parte del ministro Orlando metta in ombra quanto di positivo è contenuto nel decreto Sostegni Bis come, per esempio, il recupero dell'Iva derivante da crediti fallimentari».

**Pensa che dietro questo atteggiamento ci sia una posizione ideologica?**

«C'è un problema di metodo: se, come dice la sottosegretaria Nisini, si fanno imboscate, mi chiedo qual è il livello di interlocuzione, come si fa a lavorare insieme sulle riforme delle politiche attive del lavoro che dovrebbero vedere il concorso di tutti, dallo Stato alle imprese, ai sindacati. Confindustria aveva investito su questi rapporti, c'era un tavolo sul quale confrontarsi: siamo invece di fronte ad un ministro che propone un provvedimento di blocco al 28 agosto mentre in contemporanea il Parlamento vota lo stop ai licenziamenti fino al 30 giugno. Ma che certezza hanno adesso le imprese, che si stanno riorganizzando? E che immagine diamo come Paese? Guardi che a ritrovarsi in difficoltà è il Paese, non Confindustria».

**Si dice che il premier Draghi stia rimettendo in discussione questa decisione. Risponde forse a un appello che gli avete rivolto voi?**

«Io ho grande stima del presidente Draghi e la nostra fiducia e disponibilità verso il presidente del Consiglio è immutata, come più volte abbiamo avuto modo di sottolineare. È il metodo, questo metodo che non va bene».

**Anche i sindacati protestano**

**per la proroga ma perché per loro è troppo breve: si riapre un fronte di conflittualità?**

«Bisogna cambiare paradigma: il mondo del lavoro sta cambiando e i posti di lavoro non saranno più com'erano e doveranno. Ecco perché diciamo che bisogna mettere al centro le persone e la loro occupabilità. Purtroppo, sembra che il futuro delle persone interessi solo a noi. Non a caso nella dialettica comune si cerca di far passare l'idea che Confindustria voglia i licenziamenti e che bocci per questo la proroga: ma non è affatto così. Noi vogliamo che le nostre imprese, che puntano ad alti standard qualitativi di produzione, abbiano le competenze necessarie per affrontare le nuove sfide sulla competitività. Per esempio, se il personale è in Cassa integrazione, per legge la formazione non si può fare. E la formazione è importante non solo per quelli che sono fuori dal mondo del lavoro ma anche per quelli che oggi ne fanno parte. Allora, vogliamo sederci attorno ad un tavolo e discutere di formazione e rioccupabilità, a partire da giovani e donne, le categorie più colpite. Io sono pronto. Come lo sono stato nei rinnovi dei contratti di lavoro: nel mio primo anno alla guida di Confindustria abbiamo rinnovato quelli di oltre 2 milioni di lavoratori e parlo di contratti fermi anche da 17 anni».

**Lei è d'accordo sulle ipotesi di semplificazione delle norme del Codice degli appalti su cui i sindacati, ma non solo, hanno già sollevato forti obiezioni?**

«Che questo Paese debba fare le riforme, attese ormai da 25 anni, non c'è alcun dubbio. Ci è sempre stato raccontato che mancavano le risorse, ma oggi questo problema non c'è: le semplificazioni servono ma sul Codice non si può pensare di andare ad una deregulation totale. Devono esserci norme di garanzia per la trasparenza e la legalità ma non possiamo tenerci una legislazione che di fatto impedisce di realizzare qualsiasi cosa. Se per fare un'opera superiore ai 100 milioni in Italia occorrono non meno di 15 anni e 7 mesi, e se due terzi di questo tempo li sprechiamo prima ancora del-

la gara, vuol dire che qualcosa non funziona. Il tema è dunque intervenire non sul percorso della gara ma a monte, semplificando ad esempio tutta la procedura in materia di autorizzazioni come l'Ance indica da tempo, del resto».

**Infrastrutture decisive soprattutto per il Sud: lei ritiene che la capacità di spesa sia sempre l'incognita numero uno per il Mezzogiorno?**

«Il 40% delle risorse del Pnrr messe a disposizione del Mezzogiorno, superando anche il quorum del 34% in base alla popolazione, dimostra che il problema non è la quantità dei fondi in campo, necessari soprattutto a ridurre il gap infrastrutturale di quest'area. Ma dobbiamo guardarci una volta per tutte negli occhi e mettere a fuoco i veri temi: e cioè, cambiare la mentalità per la messa a terra di tutte queste risorse».

**Cosa vuol dire, presidente?**

«Parlo di capacità tecnica degli enti locali, per cominciare. Perché i Comuni saranno gli enti finali attuatori del Pnrr e il tema dell'execution sarà fondamentale come dimostra il fatto che si impiegano 20 anni per completare un'opera e quando è finita si scopre che oramai è inutile. Ma c'è anche un tema di legalità, senza negare che anche il Nord non ne è immune come dimostrano le forti infiltrazioni della criminalità organizzata in quei territori. Ecco perché è importante sapere come utilizzare e bene le risorse: l'esempio dei Fondi strutturali e di Coesione, impegnati solo al 50%, conferma che bisogna cambiare mentalità altrimenti le nuove risorse non arriveranno mai a destinazione».

**Lei nell'ultima Assemblea di Confindustria ha anche proposto di collaborare alla scrittura dei bandi pubblici che dovrebbero attrarre le risorse dei privati: che vuol dire?**

«Torniamo al discorso del metodo. O c'è una grande partnership pubblico-privato o falliamo come Paese. Un anno fa lanciai un grande Patto per l'Italia e oggi che abbiamo il Pnrr, ci sono le risorse e dobbiamo fare le riforme, è arrivato il momento di lavorare tutti insieme come ci chiedono gli italiani. Nel Pnrr si indica la

crescita del Pil a fine 2026 in una forchetta compresa tra l'1,8% e il 3,6%: ma questa crescita non ci consentirebbe di affrontare il macigno del 160% del rapporto Debito-Pil che secondo tutti gli esperti durerà per parecchi anni. Se dunque si considera che le ampie risorse per la transizione energetica del Pnrr potrebbero mettere in moto ben 600 miliardi di investimenti privati, non sarebbe il caso di metterci attorno a quel tavolo e vedere come raggiungere l'obiettivo? La partnership tra pubblico e privato è fondamentale per il Paese: forse, il malessere che è emerso a proposito della proroga inaspettata del blocco dei licenziamenti conferma che su questo punto non c'è ancora la necessaria, giusta considerazione».

**Nando Santonastaso**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**PRESIDENTE Carlo Bonomi, da un anno alla guida di Confindustria**

## NUOVI MODELLI DI MOBILITÀ

Il Piano Eco del gruppo Atlantia fissa l'obiettivo: neutralità dell'impronta di carbonio al 2040, cioè dieci anni prima rispetto all'accordo di Parigi. E nell'ottica dell'economia circolare, per il 2023 sarà avviata al riuso la quasi totalità dei rifiuti prodotti

# Infrastrutture green la sostenibilità giocando d'anticipo

**E IN UN BIENNIO  
RADDOPPIERÀ  
LA QUOTA DI ENERGIA  
UTILIZZATA  
PROVENIENTE  
DA FONTI RINNOVABILI**

**A**tlantia prosegue a spron battuto nel suo percorso di rinnovamento e segna un punto importante sul fronte della sostenibilità e dell'innovazione. Il Consiglio di amministrazione della holding infrastrutturale ha infatti approvato il piano di sostenibilità dell'intero Gruppo, presente in 24 Paesi a livello internazionale, che ha definito sei priorità determinanti da raggiungere, e per ognuna di esse, i target di fine periodo. Ma non solo: nel corso dell'ultimo anno, il percorso di rinnovamento del Gruppo Atlantia si è concentrato anche sulla ridefinizione delle strutture, del management, dei sistemi di controllo e della prevenzione dei rischi.

È stato inoltre definito un nuovo sistema di valori aziendali, basato sulla trasparenza e sull'efficienza, cogliendo la strada obbligata del rinnovamento a seguito della tragedia del Ponte Morandi. È stata ridisegnata la mission del Gruppo stesso, separandolo gestionalmente dalle società che controlla, soprattutto dalla stessa ASPI, e ridisegnando il proprio business scope in modo moderno e innovativo.

In questo percorso, portato avanti dal nuovo ad Carlo Bertazzo insieme al presidente Fabio Cerchiai, i fattori guida del nuovo assetto strategico hanno

compreso con determinazione i fattori ambientali, sociali e di corporate governance che sono stati codificati internazionalmente dalle Nazioni Unite e sono noti come ESG (Environmental and Social Goals).

Si tratta di un impegno rilevante, tenendo conto che il Gruppo controlla realtà infrastrutturali strategiche quali l'hub internazionale di Fiumicino, il secondo sistema aeroportuale francese di Nizza, Cannes e Saint Tropez, asset autostradali di grande rilevanza europea quali Abertis in Spagna e Francia, ASPI in Italia, oltre che altri sistemi autostradali in Cile e Brasile. Tra i gioielli controllati o partecipati dalla holding quotata non vanno dimenticati Telepass (una delle prime piattaforme europee sul fronte dei servizi di pagamento digitali in mobilità) e Getlink, la società che gestisce l'Eurotunnel.

### LA PRIORITÀ

La priorità numero uno identificata dal Piano di Sostenibilità è quella del cambiamento climatico. E qui il target che il Gruppo si è dato è particolarmente sfidante: neutralità dell'impronta di carbonio al 2040, con 10 anni di anticipo rispetto alle indicazioni dell'Accordo di Parigi.

Secondo tema quello dell'economia circolare, consumo e generazione responsabile delle risorse. I target al 2023 di questo importante comparto in relazione ai rifiuti sono stati fissati nel superamento del 90% dei rifiuti generati destinati a processi di riuso e reimpiego, ma già

dal 2015 al 2019 si è passati dal'83 all'87%. Per le risorse invece, si è indicato, sempre al 2023, il raddoppio della quota di energia utilizzata dal Gruppo proveniente da fonti rinnovabili, mentre una quota superiore al 75% dei ricavi dovrà essere verificata secondo gli standard di gestione ambientale codificati dalla certificazione Iso 14100.

### I DATI

Sulla priorità territorio, comunità e patrimonio relazionale con gli stakeholder, il piano prevede che l'utilizzo di nuovo territorio sia compensato con processi di rinaturalizzazione di pari estensione, e che la reputazione di Atlantia presso i suoi interlocutori debba essere rilevata da una terza parte indipendente. Centralità delle persone è l'altra importante dichiarazione rilevante da parte della holding, che prevede di impiegare una quota maggiore del 20% di donne in posizioni rilevanti all'interno dell'organizzazione, quota che è già passata dall'8 al 15% dal 2015 al 2019.

Sempre superiore al 20% dovrà essere anche la quota di donne negli organi manageriali di governo delle aziende del Gruppo, mentre per le nuove assunzioni in posizioni ad elevata professionalità, oltre il 40% dovranno essere di genere femminile. Infine, anche per questo obiettivo, oltre il 70% dei ricavi consolidati di Atlantia dovranno essere soggetti a verifica esterna in relazione al rispetto dei diritti umani.

**Mirko Polisano**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





## IL PROGETTO

### Colonnine elettriche il futuro anche nelle aree di sosta

La controllata di Autostrade per l'Italia, Free To X, sta procedendo all'installazione delle colonnine "hyperfast" in aree di sosta autostradali. Il piano completo prevede 100 installazioni totali. A piano completato la distanza tra una colonnina e l'altra sarà di circa 50 chilometri

# 20%

La leadership femminile nel Gruppo Atlantia è raddoppiata: era l'8% nel 2015 e il 15% nel 2019. Per il 2023 si prevede che saranno oltre il 20% le donne in posizioni dirigenziali

# 30%

Raggiungerà il trenta per cento nel 2023 l'uso di energia da fonti rinnovabili, rispetto al consumo totale di energia elettrica da parte del Gruppo. Era il 15% nel 2019

# -12%

È la riduzione delle tonnellate di CO2 emesse per milioni di euro di ricavi negli ultimi 5 anni. La percentuale di rifiuti riciclati era dell'87% nel 2019 e supererà il 90 nel 2023

A destra, San Paolo, Brasile: una delle principali tratte autostradali gestite da una società del Gruppo Atlantia. Sotto, barriere acustiche



“ L'intervista **Katia Riva**

# «La persona al centro: sarà donna il 40% dei nuovi assunti ad alta professionalità»

**LA CHIEF SUSTAINABILITY OFFICER: ETICA E TRASPARENZA ANCHE SUL MERCATO FINANZIARIO CON L'EMISSIONE DEI BOND**

Incentivare la sostenibilità significa aumentare la capacità di competere di un'azienda. Ne è convinta anche Katia Riva, Chief Sustainability Officer di Atlantia.

**Dopo la tragedia del Ponte Morandi, Atlantia è stata esclusa dai principali indici internazionali di sostenibilità. Cosa si sta facendo per recuperare questa situazione?**

«Stiamo lavorando con grande impegno per innovare gli obiettivi e le strategie del nostro Gruppo, il miglioramento del nostro rating da parte degli indici ci dirà se stiamo percorrendo la strada giusta. Ad esempio, per radicare la cultura della crescita sostenibile del business abbiamo avviato un programma di formazione manageriale sul tema della sostenibilità con il quale abbiamo a certificare più del 70% del management, mentre più del 30% dei dipendenti dovrà essere coinvolto in attività con finalità o impatto relativo agli obiettivi di sviluppo sostenibile del Gruppo. Altri due obiettivi importanti riguardano la gestione etica e trasparente e la digitalizzazione e l'innovazione. Tutte le aziende del gruppo pubblicheranno un proprio report di sostenibilità, i processi di audit della catena dei fornitori saranno ampliati, i sistemi di remunerazione del management connessi alle metriche ESG e verranno adottate politiche di information security e cyber security».

**Quali le iniziative di finanza sostenibile attuate e in corso di attuazione?**

«Le do qualche dato: Aeroporti di Roma lo scorso novembre ha emesso il primo green bond del Gruppo da 300 milioni di euro e lo scorso mese un sustainability linked bond da 500 milioni. Entrambi hanno avuto un'ampia richiesta da parte del mercato. La logica sottostante è quella di raccogliere "fondi green per utilizzi green" a supporto dell'ambizioso programma di riduzione dell'impronta ambientale dei nostri aeroporti. Siamo consapevoli dell'impatto del settore dei trasporti sulle emissioni di CO2 e sappiamo che il cambiamento climatico va contrastato ora, con azioni credibili di decarbonizzazione che permettano di invertire la rotta e di lasciare alle generazioni future un pianeta più sano e un modello di fare impresa più sostenibile. In questo contesto, cerchiamo modalità innovative per fare bene ciò che sappiamo fare, ovvero mobilità di persone e merci, riducendo al minimo gli effetti negativi delle nostre attività sull'ambiente».

**Quali sono le iniziative per la sostenibilità sociale?**

«Vogliamo contribuire consapevolmente allo sviluppo economico e sociale del territorio e delle comunità dove operiamo. In questo ambito, le persone sono al centro dell'azione del nostro Gruppo. Ad esempio, sul tema delle pari opportunità di genere prevediamo di impiegare una quota maggiore del 20% di donne in posizioni manageriali all'interno dell'organizzazione, quota che è già passata dall'8 al 15% dal 2015 al 2019. Sempre superiore al 20% dovrà essere anche la quota di donne negli organi di governo delle aziende del Gruppo, mentre per le nuove assunzioni in posizioni ad elevata professionalità, oltre il 40% dovranno essere di genere femminile».

**M. Pol.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Katia Riva,**  
Chief Sustainability Officer  
di Atlantia

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013



## Cantieri sull'Alemagna Il presidente Anas ieri a Cortina



# «Viabilità: ora servono più poteri»

CRIGNES Ieri vertice e sopralluogo sui cantieri viari legati ai Mondiali 2021. Dibona a pagina XIII

## «Grandi opere lumaca, poteri limitati»

► Il presidente dell'Anas fa il punto sulla viabilità dei Mondiali ► «È come il giro dell'oca, una situazione che va superata: ma l'evento è passato e i cantieri sono ancora di là da venire bisognerebbe fare come a Genova per il ponte Morandi»

### CORTINA D'AMPEZZO

Le priorità sono due: da una parte i grandi interventi strategici, proiettati nel futuro; dall'altra la quotidianità, con le opere più semplici, anche soltanto il ripristino della strada, con le asfaltature, a rimediare i segni lasciati dai cantieri, dagli scavi. Concordano su questa analisi Gianpietro Ghedina, sindaco di Cortina d'Ampezzo e Claudio Andrea Gemme, presidente di Anas, che ieri si sono incontrati in municipio, con Valerio Toniolo, commissario di governo del progetto sportivo dei Mondiali di sci 20021. Assieme hanno verificato lo stato di avanzamento di alcuni importanti lavori e hanno esaminato nuove iniziative. Oggi si proseguirà con altre riunioni.

### LE QUATTRO VARIANTI

Non potevano mancare, in questo confronto, le quattro varianti alla statale 51 di Alemagna, a Cortina e in Cadore. Le procedure per la valutazione impatto ambientale, al ministero dell'Ambiente si sono concluse solo a settembre 2020 nonostante l'iter delle autorizzazioni fosse stato avviato a settembre 2017. Per la variante di San Vito, si è tenuta lo scorso 21 dicembre 2020 la conferenza di servizi, alla quale ha fatto seguito il decreto con cui Gem-

me ha approvato il progetto, come commissario Anas, il 13 maggio scorso. Anche per Valle di Cadore, la conferenza di servizi del 22 dicembre 2020, si è conclusa positivamente a febbraio 2021, con decreto del commissario in corso di emanazione. Il 31 marzo scorso si è aperta la conferenza di servizi per la variante di Tai, terminata positivamente il 20 aprile; è di prossima emanazione la determina conclusiva, che permetterà l'emissione del decreto Commissariale.

### LAVORI OLIMPICI

Infine l'intervento di miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina confluirà nel più ampio progetto della variante, inclusa tra le opere per le Olimpiadi 2026 Milano-Cortina. «Pare talvolta di fare il gioco dell'oca, nel quale si va avanti e indietro fra le caselle - ha riassunto Gemme - ma questa situazione va superata, non può esistere. I poteri commissariali sono limitati. Bisognerebbe fare come a Genova, per il ponte Morandi. Siamo concentrati sul Piano di potenziamento della viabilità per Cortina, con grande attenzione a queste varianti, fondamentali per migliorare la viabilità, anche in vista delle Olimpiadi 2026». Il sindaco Ghedina è parzialmente

soddisfatto: «C'è sicuramente una grande attività in atto, uno spirito di collaborazione, di grande ascolto da parte di Anas, sono arrivate tante risorse, a Cortina e nel Bellunese, per Mondiali 2021 e Olimpiadi 2026, circa 800 milioni di euro, per tanti interventi realizzati. Però gli altri, i più importanti, devono ancora partire. Noi amministratori chiediamo di lavorare su due binari: i grandi interventi, le infrastrutture di rilievo, ma c'è anche l'esigenza di vedere i lavori finiti. Quello delle asfaltature è uno dei temi toccati in questo incontro: chiedo che dopo gli scavi ci sia il ripristino della strada, da Cortina verso il Cadore. Siamo in una situazione precaria e pericolosa, oltre che di disagio per gli utenti, i cittadini residenti e gli ospiti di una località turistica come Cortina».

**Marco Dibona**

© riproduzione riservata





**MUNICIPIO L'incontro tra il sindaco Ghedina, il presidente Anas, Gemme, e Toniolo, commissario per i Mondiali 2021**

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

# Nuova rotatoria di Spinè botta e risposta Pd-Artico

► Battel (dem): «È importante diminuire il traffico: usiamo una parte dell'avanzo» ► Il vicesindaco: «È un piacere venire spronati a un intervento previsto nel Put»

**LA POSIZIONE: «È UN INTERVENTO CARDINE DELLE OPERE PREVISTE A MEDIO TERMINE» È PROGRAMMATO PER L'ANNO PROSSIMO**

## ODERZO

Pressing da parte del Partito Democratico sulla rotatoria di Spinè. Il rifacimento del rondò che rappresenta il nodo più intricato del traffico opitergino è previsto nel put. Ma, almeno per adesso, non se ne fa nulla: a quanto pare è rinviato al 2022. A sollecitare l'intervento dell'amministrazione è stato Alessandro Battel, capogruppo consigliere del Pd. Battel si è richiamato all'avanzo di bilancio, a quei 2 milioni e 600mila euro che, a sorpresa, sono emersi dal rendiconto 2020.

## I CONTI

Se un milione e 600mila euro serviranno per la scuola media

Amalteo ed altri 450mila sono destinati al rifacimento degli spogliatoi a servizio del Palamalteo, restano da spendere ancora 550mila euro. Nei conteggi del put, il rifacimento della rotonda di Spinè costa fra i 300 ed i 350mila euro. «La rotatoria di Spinè è importante - ha evidenziato Battel - perché favorirebbe il put e farebbe diminuire il traffico». Adesso il rondò costituisce uno dei maggiori rallentamenti di tutto il traffico opitergino. Su di esso convergono ben 5 strade, fra le quali ben due molto importanti: la regionale Postumia e la provinciale per Piavon, con numeri elevatissimi di veicoli in transito. Nel progetto il rondò verrebbe spostato andando verso il monumento all'emigrante. È previsto il raddoppio delle corsie, con l'inserimento di una pista ciclabile. Con spazi maggiori per consentire un miglior deflusso del traffico.

## L'AMMINISTRAZIONE

«È un grande piacere che il capogruppo Battel ci sproni nel

realizzare un intervento previsto nel piano urbano della mobilità sostenibile - dice il vicesindaco Vincenzo Artico - È un intervento cardine delle opere a medio termine che deve essere realizzato». Dunque l'opera entrerà nella programmazione ma non è prevista nel 2021. Se ne parlerà, se tutto va bene, nel 2022, sempre che gli elettori riconfermino l'attuale maggioranza leghista. In autunno infatti si terranno le elezioni. Secondo i progettisti, nel nuovo rondò verrebbe realizzata una corsia di immissione in via Spinè, sia in direzione di Piavon, che nel senso opposto verso il centro città. Oltre a proporre un'immissione diversa per via Gorgazzo: l'attuale è piuttosto pericolosa. Queste corsie dovrebbero agevolare i flussi di traffico. Che ad oggi sono molto lenti, tanto che sulla regionale Postumia la coda comincia a formarsi già alla rotonda di via Cesare Battisti per riuscire a diminuire solo dopo il rondò di via degli Alpini.

**Annalisa Fregonese**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**LE NUOVE CORSIE PREVISTE DAI PROGETTISTI RENDERANNO PIÙ SCORREVOLI I FLUSSI DEI VEICOLI CHE OGGI SONO CONGESTIONATI**





**SCINTILLE** Il capogruppo dem Alessandro Battel (a sinistra) e Vincenzo Artico. Nel tondo il municipio

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

**VERTICE COMUNE-ANAS** Verso le Olimpiadi

# Cortina, all'84% i lavori lungo la "Alemagna"

Devono però ancora partire quelli  
delle varianti di S. Vito, Valle e Tai

●● Vertice a Cortina ieri tra Comune e Anas (gruppo Fs Italiane) per il piano straordinario di potenziamento della viabilità anche in vista delle Olimpiadi invernali 2026. Il commissario governativo Claudio Andrea Gemme, presidente di Anas, ha spiegato la situazione al sindaco Gianpietro Ghedina. Lungo la statale 51 "di Alemagna" «sono stati attivati cantieri per 94 milioni, con un avanzamento pari a circa l'82%. I lavori in corso, per la maggior parte fuori dalla sede stradale e con ridotto impatto sulla viabilità, saranno completati entro il 2021, ad eccezione di alcuni interventi sul nodo di Longarone che saranno completati per i primi mesi del 2022».

**Le 4 Varianti** Nei piani come noto ci sono le quattro varianti ai centri abitati di San Vito di Cadore, Valle di Cadore, Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo, per 141,6 milioni totali. L'ok alla Valutazione di impatto ambientale è arrivato dal Ministero dell'Ambiente solo a settembre 2020, tre anni dopo la richiesta. Per San Vito si è tenuta in dicembre la Conferenza di servizi e 10 giorni fa il commissario ha approvato il progetto. Per quella di Valle di Cadore la Conferenza di servizi ha detto sì in febbraio e il decreto del commissario è in arrivo. Infine il 31 marzo si è aperta la Conferenza di servizi per la Variante di Tai di Cadore e il via libera è stato dato il 20 aprile. L'intervento di miglio-

ramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina invece «confluirà nel più ampio progetto della Variante di Cortina inclusa tra le opere previste per le Olimpiadi 2026 Milano-Cortina. Poi ci sono la strada statale 51 Bis tra Tai e Lozzo di Cadore e la strada statale 52 "Carnica" per Lorenzago: è un investimento da 30,7 milioni che comprende 25 interventi di potenziamento, riqualificazione e messa in sicurezza. Ne sono stati ultimati due mentre «17 sono consegnati ed attualmente in corso» e invece sei «sono in fase di risoluzione contrattuale, tutti in capo alla stessa impresa, e a breve si avvierà la procedura di riappalto».

**Cortina** Infine sono in esecuzione altri tre interventi per la viabilità comunale di Cortina come il nuovo ponte di Cignes sul Boite, gli interventi di nuova viabilità di collegamento tra la località Colfiere ed il lago Ghedina che sono in corso (finiranno in autunno) e la finish area Druscìé, già completata per i Mondiali di sci di febbraio, così come i lavori di adeguamento della viabilità Gilardon. «Nel Piano di potenziamento della viabilità per Cortina - conclude Anas - sono infine ricompresi i lavori di realizzazione delle infrastrutture tecnologiche, denominate smart mobility», per 26,4 milioni relativi a fornitura e installazione di un'infrastruttura tecnologica Smart road fra Ponte nelle Alpi e il passo Cimabanche». ●



Cortina: cantiere del ponte sul Boite



**CASSOLA** Finanziati con l'avanzo di amministrazione per quasi un milione di euro

# All'orizzonte ecobonus e sostegni alle imprese

Ma l'Amministrazione punterà anche sulla messa in sicurezza delle scuole di San Giuseppe e alla sistemazione delle strade

**Enrico Saretta**

●● A Cassola l'avanzo di amministrazione da 900 mila euro va a disposizione di nuove opere, manutenzione e incentivi per famiglie e imprese.

Innanzitutto, l'Amministrazione Maroso intende rifinanziare un nuovo bando Ecobonus, che uscirà nelle prossime settimane e sarà rivolto a tutti i residenti che intendano rendere più sicura e più efficiente sotto il profilo energetico la propria abitazione. Per questa iniziativa sono stati stanziati 70 mila euro che verranno redistribuiti sotto forma di contributi a fondo perduto. Altri 160 mila euro saranno invece im-

piegati per coprire i costi della sistemazione e messa in sicurezza dei soffitti delle scuole primarie di San Giuseppe. Un'operazione del valore complessivo di 340 mila euro, per la quale la municipalità ha già ottenuto dallo Stato un finanziamento di circa 180 mila euro.

Al capitolo "asfaltature e sistemazione strade" saranno destinati ulteriori 100 mila euro dell'avanzo, mentre 30 mila euro verranno impiegati per acquistare nuove strutture per il gioco all'aperto. Altri 400 mila euro dell'avanzo saranno invece per il momento accantonati, con l'obiettivo di sfruttarne una parte per eventuali azioni a sostegno delle imprese. L'Amministrazione sta infatti valu-

tando la costituzione di un fondo rotativo finalizzato ad agevolare l'accesso al credito delle aziende locali e si riserva di erogare nuovi aiuti alle attività penalizzate dalla chiusure qualora i trasferimenti di Stato e Regione destinati a queste categorie non dovessero essere sufficienti.

«Stiamo cercando di essere vicini ai nostri imprenditori – sottolinea l'assessore al bilancio Elsa Simonetto -, in special modo a ristoranti, bar, palestre e negozi di vicinato, esclusi gli alimentari, che hanno lavorato molto poco o per nulla in questo periodo e per i quali abbiamo già previsto, tra l'altro, il ristoro della tariffa rifiuti del 2020».

●  
© RIPRODUZIONE RISERVATA







**San Giuseppe** La scuola primaria della frazione. In progetto la messa in sicurezza FOTO CEGCON

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

# «Licenziamenti, intese tradite così non si fanno le riforme»

► **L'intervista Bonomi (Confindustria): «Il governo ignora le nostre proteste»**  
Mediazione di Draghi: blocco solo per le aziende che usano la Cig ordinaria

ROMA «Un metodo inaccettabile, così non si fanno riforme». Lo afferma il presidente di Confindustria Carlo Bonomi di fronte alla proroga del blocco dei licenziamenti sino al 28 agosto. «Tradito l'accordo siglato a marzo con il governo». La mediazione del premier Draghi: blocco solo per le aziende che usano la Cig ordinaria.

Bassi, Bisozzi, Conti  
Di Branco e Santonastaso  
alle pag. 2, 3 e 5

L'intervista **Carlo Bonomi**

# «Un metodo inaccettabile così non si fanno riforme»

► Il presidente di Confindustria: «Tradito l'accordo siglato a marzo con l'esecutivo» ► «Sembra proprio che il ministro del Lavoro non voglia affrontare i problemi sul tappeto»

**BISOGNA CAMBIARE PARADIGMA PERCHÉ IL MONDO DEL LAVORO STA MUTANDO E OCCORRONO COMPETENZE PRECISE**

**LA NOSTRA STIMA PER DRAGHI IMMUTATA SULLE GARE D'APPALTO È NECESSARIO AVVIARE UNA FORTE SEMPLIFICAZIONE**

**DA UN ANNO ABBIAMO PRESENTATO LE NOSTRE PROPOSTE SUGLI AMMORTIZZATORI SOCIALI E NON SIAMO STATI ASCOLTATI**

**VOGLIAMO SEDERCI INTORNO AL TAVOLO PER DISCUTERE DI FORMAZIONE, GIOVANI E NUOVA OCCUPAZIONE**

**P**residente Carlo Bonomi, Confindustria ha già espresso tutte le sue riserve sulla proroga del blocco dei licenziamenti a fine agosto: che margini ci sono perché il governo cambi idea?

«Intanto mi faccia dire che la dimensione di quanto è accaduto l'ha data con grande onestà intellettuale il sottosegretario al Lavoro Tiziana Nisini, che ha parlato di un'imboscata. Non lo dice solo Confindustria ma anche un rappresentante del governo. Più chiaro di così».

**Ma a questo punto deve intervenire il premier Draghi?**

«Noi abbiamo dato una grande disponibilità anche a questo governo, com'è nella tradizione di Confindustria, anche in materia di lavoro. Avevamo incontrato il ministro ed era stato trovato un accordo per prorogare il blocco dei licenziamenti al 30 giugno. Poi ci siamo trovati di fronte ad un cambio di metodo inaspettato e inaccettabile: parlo di metodo perché nel merito ci si poteva confrontare e ragionare con la massima trasparenza. Mi sembra però che a mancare sia la vo-

lontà del ministro di affrontare i veri problemi del mondo del lavoro».

**Sui quali Confindustria aveva già da tempo indicato le sue proposte: ne avete mai discus-**



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

## so fino in fondo con il governo?

«Da un anno, infatti, abbiamo messo nero su bianco le nostre proposte sulla riforma degli ammortizzatori sociali e sulle politiche attive del lavoro ma a quanto pare, al momento, è solo Confindustria ad avere idee e proposte al riguardo. Dispiace che questa ulteriore "sorpresa" da parte del ministro Orlando metta in ombra quanto di positivo è contenuto nel decreto Sostegni Bis come, per esempio, il recupero dell'Iva derivante da crediti fallimentari».

## Pensa che dietro questo atteggiamento ci sia una posizione ideologica?

«C'è un problema di metodo: se, come dice la sottosegretaria Nisini, si fanno imboscate, mi chiedo qual è il livello di interlocuzione, come si fa a lavorare insieme sulle riforme delle politiche attive del lavoro che dovrebbero vedere il concorso di tutti, dallo Stato alle imprese, ai sindacati. Confindustria aveva investito su questi rapporti, c'era un tavolo sul quale confrontarsi: siamo invece di fronte ad un ministro che propone un provvedimento di blocco al 28 agosto mentre in contemporanea il Parlamento vota lo stop ai licenziamenti fino al 30 giugno. Ma che certezza hanno adesso le imprese, che si stanno riorganizzando? E che immagine diamo come Paese? Guardi che a ritrovarsi in difficoltà è il Paese, non Confindustria».

## Si dice che il premier Draghi stia rimettendo in discussione questa decisione. Risponde forse a un appello che gli avete rivolto voi?

«Io ho grande stima del presidente Draghi e la nostra fiducia e disponibilità verso il presidente del Consiglio è immutata, come più volte abbiamo avuto modo di sottolineare. È il metodo, questo metodo che non va bene».

## Anche i sindacati protestano per la proroga ma perché per loro è troppo breve: si riapre un fronte di conflittualità?

«Bisogna cambiare paradigma: il mondo del lavoro sta cambiando e i posti di lavoro non saranno più come erano e dov'erano. Ecco perché diciamo che bisogna mettere al centro le persone e la loro occupabilità. Purtroppo, sembra che il futuro delle persone interessino solo a noi. Non a caso nella dialettica comune si cerca di far passare l'idea che Confindustria voglia i licenziamenti e che bocci per questo

la proroga: ma non è affatto così. Noi vogliamo che le nostre imprese, che puntano ad alti standard qualitativi di produzione, abbiano le competenze necessarie per affrontare le nuove sfide sulla competitività. Per esempio, se il personale è in Cassa integrazione, per legge la formazione non si può fare. E la formazione è importante non solo per quelli che sono fuori dal mondo del lavoro ma anche per quelli che oggi ne fanno parte. Allora, vogliamo sederci attorno ad un tavolo e discutere di formazione e rioccupabilità, a partire da giovani e donne, le categorie più colpite. Io sono pronto. Come lo sono stato nei rinnovi dei contratti di lavoro: nel mio primo anno alla guida di Confindustria abbiamo rinnovato quelli di oltre 2 milioni di lavoratori e parlo di contratti fermi anche da 17 anni».

## Lei è d'accordo sulle ipotesi di semplificazione delle norme del Codice degli appalti su cui i sindacati, ma non solo, hanno già sollevato forti obiezioni?

«Che questo Paese debba fare le riforme, attese ormai da 25 anni, non c'è alcun dubbio. Ci è sempre stato raccontato che mancavano le risorse, ma oggi questo problema non c'è: le semplificazioni servono ma sul Codice non si può pensare di andare ad una deregulation totale. Devono esserci norme di garanzia per la trasparenza e la legalità ma non possiamo tenerci una legislazione che di fatto impedisce di realizzare qualsiasi cosa. Se per fare un'opera superiore ai 100 milioni in Italia occorrono non meno di 15 anni e 7 mesi, e se due terzi di questo tempo li sprechiamo prima ancora della gara, vuol dire che qualcosa non funziona. Il tema è dunque intervenire non sul percorso della gara ma a monte, semplificando ad esempio tutta la procedura in materia di autorizzazioni come l'Ance indica da tempo, del resto».

## Infrastrutture decisive soprattutto per il Sud: lei ritiene che la capacità di spesa sia sempre l'incognita numero uno per il Mezzogiorno?

«Il 40% delle risorse del Pnrr messe a disposizione del Mezzogiorno, superando anche il quorum del 34% in base alla popolazione, dimostra che il problema non è la quantità dei fondi in campo, necessari soprattutto a ridurre il gap infrastrutturale di quest'area. Ma dobbiamo guardarci una volta per tutte negli oc-

chi e mettere a fuoco i veri temi: e cioè, cambiare la mentalità per la messa a terra di tutte queste risorse».

## Cosa vuol dire, presidente?

«Parlo di capacità tecnica degli enti locali, per cominciare. Perché i Comuni saranno gli enti finali attuatori del Pnrr e il tema dell'execution sarà fondamentale come dimostra il fatto che si impiegano 20 anni per completare un'opera e quando è finita si scopre che oramai è inutile. Ma c'è anche un tema di legalità, senza negare che anche il Nord non ne è immune come dimostrano le forti infiltrazioni della criminalità organizzata in quei territori. Ecco perché è importante sapere come utilizzare e bene le risorse: l'esempio dei Fondi strutturali e di Coesione, impegnati solo al 50%, conferma che bisogna cambiare mentalità altrimenti le nuove risorse non arriveranno mai a destinazione».

## Lei nell'ultima Assemblea di Confindustria ha anche proposto di collaborare alla scrittura dei bandi pubblici che dovrebbero attrarre le risorse dei privati: che vuol dire?

«Torniamo al discorso del metodo. O c'è una grande partnership pubblico-privato o falliamo come Paese. Un anno fa lanciati un grande Patto per l'Italia e oggi che abbiamo il Pnrr, ci sono le risorse e dobbiamo fare le riforme, è arrivato il momento di lavorare tutti insieme come ci chiedono gli italiani. Nel Pnrr si indica la crescita del Pil a fine 2026 in una forchetta compresa tra l'1,8% e il 3,6%: ma questa crescita non ci consentirebbe di affrontare il macigno del 160% del rapporto Debito-Pil che secondo tutti gli esperti durerà per parecchi anni. Se dunque si considera che le ampie risorse per la transizione energetica del Pnrr potrebbero mettere in moto ben 600 miliardi di investimenti privati, non sarebbe il caso di metterci attorno a quel tavolo e vedere come raggiungere l'obiettivo? La partnership tra pubblico e privato è fondamentale per il Paese: forse, il malessere che è emerso a proposito della proroga inaspettata del blocco dei licenziamenti conferma che su questo punto non c'è ancora la necessaria, giusta considerazione».

**Nando Santonastaso**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Carlo Bonomi, nato a Crema nel 1966, è presidente della Confindustria dal 20 maggio 2020. E' laureato in economia e commercio**

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

A PALAZZO CHIGI

## Mose, sblocco di 538 milioni per le imprese Oggi vertice



Vertice "pre Cipe", oggi a Palazzo Chigi, che potrebbe sbloccare 538 milioni per concludere i lavori del Mose. **VITUCCI** / PAGINA 15

LA GRANDE OPERA INCOMPIUTA

# Mose, convocato domani il "pre Cipe" Potrebbe sbloccare 538 milioni di euro

Ma restano i nodi irrisolti di criticità e crediti delle imprese. Cvn e nuovi consulenti, stime diverse sul "buco" reale

**Alberto Vitucci**

Sono 538 i milioni in arrivo. Ma i problemi del Mose restano aperti. E' stata convocata per domattina a Palazzo Chigi la riunione del "pre Cipe", che dovrà predisporre la delibera per il Comitato interministeriale della Programmazione economica. Entro qualche giorno il Cipe potrebbe dunque dare il via libera, come annunciato, al trasferimento dei fondi promessi. Una cifra consistente, derivante dai minori interessi pagati dallo Stato per i mutui contratti negli anni passati dal Consorzio Venezia Nuova con la "Bei", Banca europea degli investimenti. Soldi che servivano a mandare avanti i lavori pagando in anticipo. Soldi dello Stato, che adesso dovrà essere lo Stato - cioè il Provveditorato, ufficio lagunare del ministero delle Infrastrutture - ad amministrare.

Basteranno i 538 milioni a

risolvere il pasticcio del Mose? Sulla fine della grande opera, annunciata per il 31 dicembre 2021 ma destinata a essere ulteriormente rinviata, incombono numerose incognite. La prima è il rischio di fallimento del Consorzio Venezia Nuova, il concessionario unico che dal 1984 decide senza gare e spende miliardi dello Stato. Il liquidatore Massimo Miani, nominato dal governo Conte in novembre, ha deciso ora di tagliare i crediti delle piccole imprese e si è rivolto al Tribunale civile per chiedere la "ristrutturazione del debito". Ha licenziato consulenti ma ne ha assunti altri, tra cui il superavvocato Stefano Ambrosini, esperto di fallimenti e già commissario di Alitalia e Astaldi, già presidente di Veneto Banca coinvolto pochi mesi fa nelle indagini della Guardia di Finanza di Torino su fallimenti e super parcelle.

Il Consorzio adesso fa scrivere all'avvocato. Alle imprese e anche al Provveditorato.

Ma la situazione sta diventando esplosiva. Le piccole imprese del Consorzio avanzano almeno 30 milioni di euro per lavori già fatti. «Se non ci pagano chiudiamo», hanno detto al prefetto che li ha convocati insieme a Miani e alla commissaria Spitz.

Si discute anche sul reale ammontare dei debiti del Consorzio. 210 milioni c'è scritto nelle carte. Ma di questi la gran parte (almeno 160) sono debiti a carico del Provveditorato, cioè dello



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

Stato. Per lavori già pagati e non ancora fatti. 1538 milioni in ogni caso, non potranno essere utilizzati per pagare debiti, pena l'infrazione alla legge europea per aiuti di Stato. Dovranno servire per portare avanti i lavori del Mose. E per avviare le riparazioni delle criticità. Intanto i cantieri sono fermi, non ci sono operai al lavoro. Una situazione kafkiana, che ha portato i senatori Lannutti e Angrisani (Gruppo Misto) a chiedere con una interrogazione urgente risposte al ministro Giovannini sulle "inadempienze" dei commissari nominati proprio per sbloccare i cantieri. Stessa richiesta avanzata dai senatori Cinque Stelle, in testa Orietta Vanin. Che ha chiesto a Giovannini anche di assicurare sulla ventilata chiusura dei Laboratori del Provveditorato annunciata da Miani. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I COMMISSARI

### Miani e Spitz poteri speciali per il Mose

Nella foto grande: ruggine e infiltrazioni nelle gallerie Mose di Malamocco. Qui a lato, la commissaria "Sblocca cantieri" Elisabetta Spitz e il commissario liquidatore del Cvn, Massimo Miani.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

NEL 2018 LA DECISIONE DI ANDARE A MARGHERA

# Arsenale, progetti fermi Non è chiaro dove si farà la pulizia delle paratoie

Progetto Arsenale bloccato da tre anni. Il sindaco Brugnaro ha annunciato che la manutenzione delle paratoie non si farà più nei Bacini di carenaggio, che saranno invece adibiti alla cantieristica, alla manutenzione e al *refitting* dei grandi yacht. Ma nessuna decisione è ancora arrivata dal ministero delle Infrastrutture e dalla commissaria del Mose Elisabetta Spitz. Non è stato ancora stabilito dove si farà la linea di manutenzione delle paratoie del Mose. 78 "scatoloni" di acciaio che dovranno essere rimossi (uno al mese), smontati, verniciati e ripuliti. Il progetto originario del Consorzio Venezia Nuova prevedeva che fosse fatto all'Arsenale. Le proteste dei comitati e delle associazioni culturali aveva convinto nel 2018 l'allora provveditore Roberto Linetti ad avviare uno studio comparativo sui costi benefici. Risultato, la manutenzio-

ne in Srsenale era stata ritenuta troppo difficile e costosa. Meglio puntare sul Marghera. Dove c'è disponibile l'area ex Pagnan, acquistata e bonificata nel 2012 dalla Mantovani per portarci le paratoie. Un progetto che avrebbe portato anche risparmi e investimenti, con i lavori di messa a punto dei Bacini dell'Arsenale già affidati alle imprese minori del Consorzio. Ma tutto è bloccato.

All'Arsenale non è ancora stata rimossa la pesante copertura in cemento e acciaio - con guard rail degni di un raccordo stradale di periferia - che avrebbero dovuto proteggere l'arrivo delle paratoie e consentire il viaggio sulla banchina di camion e mezzi pesanti. Si aspetta di sapere anche che fine ha fatto la gara per la manutenzione delle paratoie di Treporti (18 milioni di euro). Intanto la corrosione del Mose sott'acqua avanza. —

A.V.



Cemento all'Arsenale

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013



SAN DONÀ

# Lavori finiti in autunno al Liceo Montale con sedici nuove aule

Sarà finalmente riunito l'istituto diviso ora in quattro plessi e ai vertici della qualità dell'insegnamento a livello nazionale

Giovanni Cagnassi / SANDONÀ

Nuovo Liceo Montale, lavori terminati entro l'autunno. Nella sede di via Pralongo i lavori sono stati accelerati e sarà pertanto possibile concluderli un paio di mesi prima del previsto. Il nuovo complesso, che integra l'attuale, potrà contare su 16 nuove aule, con tecnologia all'avanguardia per l'insegnamento, oltre alla segreteria e una palestra per studenti e società sportive. La palestra, dotata di gradinate già posate, sarà utilizzata anche per pubblici spettacoli. Il collegamento tra la scuola e l'edificio, infatti, sarà garantito attraverso la sezione spogliatoio, separata con doppia porta dall'area studio.

L'area dell'ex CFP è stata interessata dal riallestimento del nuovo spazio multifunzione e biblioteca. «Finalmente studenti e insegnanti non avranno più quei disagi derivati dalla distribuzione in quattro plessi», commenta il sindaco, Andrea Cereser, «stiamo raggiungendo un risultato importante, una scuola nuova in uno degli istituti più prestigiosi per storia, ma soprattutto risultati. Ricordo che il Liceo Montale è ai vertici della classifica che Fondazione Agnelli stila sulla qualità dell'offerta scolastica. Un ringraziamento e un pensiero va agli insegnanti e

studenti che sono riusciti a lavorare con brillanti risultati pur in condizioni così difficili». I lavori sono stati frutto della collaborazione tra Regione, Città metropolitana, e Comune di San Donà. L'investimento per la ristrutturazione ammonta a circa 4,5 milioni di euro di cui 3,5 messi a disposizione dal ministero dell'Istruzione cui compete l'operazione, cui la Città metropolitana ha aggiunto 1 milione per completare l'intervento, concordato con la Regione, proprietaria dell'area, e con il Comune, che a sua volta si è impegnato a rendere accessibile l'area da via Trento per creare un parcheggio, facilitare l'accesso e diminuire l'affluenza da via Pralongo.

«Si tratta di un bell'esempio di collaborazione tra enti e dimostra che quando c'è coincidenza di interessi, si può rispondere alle esigenze della collettività. In questo caso degli studenti e degli insegnanti dello storico Liceo Montale», aggiunge Saverio Centenaro, delegato del sindaco Brugnaro, «dotare gli studenti di strutture e sedi accoglienti, moderne e non solo di aule comode, è una priorità. Rientra infatti tra gli obiettivi che il sindaco Metropolitano Luigi Brugnaro ha voluto fossero scritti nel piano strategico». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere per la costruzione del nuovo plesso scolastico

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

Lavori finiti in autunno al Liceo Montale con sedici nuove aule

ONORANZE FUNEBRI  
BUSATO VALERIO  
Tel. 338 8790913

VICINO A VOI PER AIUTARVI  
NEL MOMENTO DEL BISOGNO

PROFESSIONALITÀ E SENSIBILITÀ  
TARIFE MOLTO CONVENIENTI



## Piano Casa, altri quattro edifici nel mirino

Dopo la sentenza del Consiglio di Stato l'opposizione vuole vederci chiaro. Pivotti: «Non spetta al giudice dire di abbattere»

CASTELFRANCO

Piano Casa, non c'è solo il caso del "grattacielo" di Via Romanina: dopo la decisione del Comune di fare ricorso in Cassazione contro la sentenza del Consiglio di Stato, l'opposizione vuol vederci chiaro su altri quattro immobili ampliati cogliendo i vantaggi della legge regionale in tema di ristrutturazione edilizia: «Si tratta di verificare - spiega il consigliere dem Alessandro Boldo - che anche in questi non sia stata adottata la cosiddetta interpretazione che ha portato l'edificio di Via Romanina all'attenzione dei giudici, prima del Tar e poi del Consiglio di Stato. Abbiamo sempre detto che spazio ad interpretazioni non ci poteva essere e lo ha ribadito anche l'ultima sentenza: il riferimento è un ampliamento della struttura preesistente del 40 per cento, nulla c'entra l'altezza di quelle adiacenti. Abbiamo chiesto ragione di questo in commissione e ora attendiamo una risposta».

La "crescita" autorizzata dal Piano Casa è stata richiesta per sedici casi: nove edifi-

ci sono stati già costruiti e sono decorsi ormai i termini per eventuali ricorsi, in tre occasioni il Comune ha dato il suo diniego, un edificio è in costruzione in Via dei Carpini, altri tre sono sulla carta in Via Giotto, in Via Puccini e in Via Monte Grappa.

A differenza di Via Romanina, qui non c'è stata alcuna deroga all'altezza massima prevista dal piano regolatore di 12 metri e 50, ma si tratta di vedere se con l'interpretazione non sia stato concesso qualche metro in più del dovuto. La decisione di fare ricorso da parte del Comune rispetto a Via Romanina nasce dal fatto che, a differenza di altre sentenze, nel caso castellano il Tar ha dato anche l'ordine di ripristino, in altre parole di eliminare l'eccedenza: «Secondo il parere dei legali interpellati - spiega l'assessore all'edilizia privata Franco Pivotti - non è compito del Tar dare questa indicazione, ma invece è il Comune che deve scegliere in regime di autotutela, valutando se sussiste un parere pubblico prevalente».

In questo caso infatti alla demolizione dell'altezza ec-

cedente, si potrebbe procedere con una sanzione che consiste in una somma pari al doppio del valore di quello che si è costruito in più in termini di metri cubi, dopo aver proceduto ad una stima. «Non abbiamo però capito - continua Boldo - quale sia l'interesse pubblico prevalente. La tensione abitativa, ovvero che Castelfranco ha bisogno di creare nuovi alloggi? La ripresa del mercato immobiliare? Contrastare il consumo di suolo? Insomma ci devono essere ragionevoli istanze. Noi siamo convinti che l'interesse pubblico è un diritto da esercitare sia nei tribunali, ma dovrebbe avere riscontro anche negli effetti territoriali. E gli effetti del Piano Casa purtroppo si vedono in diverse aree della nostra città».

Per l'opposizione di centro-sinistra questo ricorso da parte del Comune non avrebbe ragione di esistere: «È un modo di guadagnare tempo al fine di non dare risposte forse in attesa che intervenga una modifica della legislazione sul tema», concludono. —

**DAVIDE NORDIO**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'edificio realizzato con i benefici del Piano Casa in via Romanina a Castelfranco