

## Rassegna del 14/06/2019

### ASSOCIAZIONI ANCE

14/06/2019	<b>Sole 24 Ore</b>	5 Sviluppo. Sblocca cantieri è legge, ora la sfida sono i decreti attuativi - Sblocca cantieri è legge, 27 decreti per attuarla	Salerno Mauro	1
<b>SCENARIO</b>				
14/06/2019	<b>Arena</b>	15 Quarta corsia sulla Serenissima «Ecco il piano per più sicurezza» - Sicurezza, quarta corsia per la A4	M.TR.	3
14/06/2019	<b>Arena</b>	15 Ricavi in aumento, l'anno scorso 432 milioni	LU.FI.	5
14/06/2019	<b>Avvenire</b>	9 Arriva il via libera finale della Camera al decreto Sblocca-cantieri Gare semplificate fino al 2020, il tetto per i subappalti sale al 40%	...	6
14/06/2019	<b>Corriere del Veneto Venezia e Mestre</b>	1 L'editoriale - Trasporti, il Veneto in coda - Trasporti Veneto in coda	Mangiaterra Sandro	7
14/06/2019	<b>Corriere della Sera</b>	9 Sblocca cantieri, via libera alla legge	...	8
14/06/2019	<b>Corriere delle Alpi</b>	28 Variante di Tai, l'Anas cambia Accolte le richieste dei cittadini - L'Anas cambia il progetto per variante di Tai: nuovo imbocco a est	Doro Vittore	9
14/06/2019	<b>Corriere delle Alpi</b>	15 Viabilità per i Mondiali «Siamo in ritardo occorre accelerare»	...	11
14/06/2019	<b>Corriere di Verona</b>	5 L'A4 conferma i 53 milioni anche per il «Traforino» - Per il «traforino» delle Torricelle confermati i 53 milioni dell'A4	Aldegheri Lillo	12
14/06/2019	<b>Gazzettino</b>	14 «Quarta corsia per la Brescia-Padova, Toninelli dica sì» - «Quarta corsia in A4 da Brescia a Padova»	Rossignati Massimo	14
14/06/2019	<b>Gazzettino</b>	5 Infrastrutture La Camera approva lo "sblocca cantieri"	...	16
14/06/2019	<b>Gazzettino Belluno</b>	13 Variante di Tai, Anas rivede il progetto e sposta la galleria: ascoltati i cittadini - Variante di Tai: "vince" il Comitato	Bolzonello Giuditta	17
14/06/2019	<b>Gazzettino Treviso</b>	11 Assindustria, Ascom e Cna "benedicono" il Terrahio Est - Via libera al Terraglio Est: la benedizione delle imprese	Zanardo Mattia	19
14/06/2019	<b>Gazzettino Treviso</b>	2 Cadono i mattoni le Mura a pezzi «Così le salveremo» - Mura sotto assedio e i mattoni cadono	Calia Paolo	21
14/06/2019	<b>Gazzettino Venezia</b>	4 "Sblocca cantieri" più vicino il super commissario - Lo "sblocca cantieri" libera il Mose	Vittadello Raffaella	24
14/06/2019	<b>Giornale di Vicenza</b>	11 «Sblocca-cantieri Novità positive, ma troppe incertezze»	...	26
14/06/2019	<b>Italia Oggi</b>	38 Di crescita, corsia sprint per la sicurezza delle scuole	Barbero Matteo	27
14/06/2019	<b>Italia Oggi</b>	41 Commissari, ruolo di InvestItalia	Mascolini Andrea	28
14/06/2019	<b>Italia Oggi</b>	38 E legge lo Sblocca cantieri. Lavori anche con fondi parziali - Lo Sblocca cantieri è legge	Cerisano Francesco	29
14/06/2019	<b>Messaggero Veneto Pordenone</b>	31 Atalanta, lo stadio "rinasci" a Budoia - Nasce alla Maeg di Budoia il nuovo stadio dell'Atalanta	...	31
14/06/2019	<b>Nuova Venezia</b>	18 L'Idrovia mai realizzata «Grande incompiuta da 150 milioni di euro»	Vitucci Alberto	33
14/06/2019	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	12 Incidenti crollo del 40% Manutenzione da 150 milioni	...	34
14/06/2019	<b>Piccolo</b>	2 Bufera in Regione sul caos Cattinara Il cantiere riapre solo a fine 2020 - Cattinara resta nel caos Riccardi contro tutti i lavori? Solo a fine 2020	D'Amelio Diego	35
14/06/2019	<b>Repubblica</b>	10 Appalti, liberi tutti (e fuori controllo) - Sblocca cantieri votata la legge che smonta il codice per fare più in fretta	Conte Valentina	39
14/06/2019	<b>Repubblica</b>	1 L'analisi - Quelle mafie nella giungla del lavoro - Subappalti e "minor prezzo" favoriscono corruzione e mafie	Rho Roberto	42
14/06/2019	<b>Sole 24 Ore</b>	5 L'analisi - Per ripartire il fattore tempo è decisivo	Santilli Giorgio	44
14/06/2019	<b>Sole 24 Ore</b>	5 Consumo del suolo, servono incentivi alla rigenerazione	Mar.B.	45
14/06/2019	<b>Sole 24 Ore</b>	11 Cmc guarda a un polo alternativo a Salini per restare cooperativa	Vesentini Ilaria	46
14/06/2019	<b>Tribuna-Treviso</b>	20 Nuovo Terraglio Est niente svincoli su Sant'Antonino	A. P.	47
14/06/2019	<b>Tribuna-Treviso</b>	20 Imprenditori soddisfatti «Ora avanti veloci con la realizzazione»	Marcon Matteo	48

**27**

I provvedimenti necessari a tradurre in realtà gli obiettivi dello sblocca cantieri

**Sviluppo**  
Sblocca cantieri è legge, ora la sfida sono i decreti attuativi

Mauro Salerno — a pag. 5

# Sblocca cantieri è legge, 27 decreti per attuarla

**Codice appalti.** Il regolamento generale entro sei mesi, come i decreti per i commissari. Salta per errore la liberalizzazione dell'appalto integrato  
**Otto società pubbliche.** Con il varo di Italia Infrastrutture Spa salgono a otto le strutture e le task force pubbliche create negli ultimi mesi per il settore

**Mauro Salerno**

Non ci saranno solo i 18 decreti necessari a rendere operativi i commissari straordinari (vedi «Il Sole 24 Ore» di ieri) a rischiare di allontanare l'obiettivo di rilancio degli investimenti con cui è partito il decreto Sblocca-cantieri. Ieri il provvedimento ha avuto l'ok finale della Camera (con 259 voti favorevoli 75 no e 45 astensioni) e ora viaggia verso la Gazzetta Ufficiale. Ma per tradurre in realtà le intenzioni di semplificazione contenute nel testo bisognerà approvare in tutto 27 provvedimenti attuativi. Che non riguardano esclusivamente gli appalti. Si va dalle linee guida del ministero dell'Ambiente sui rifiuti («end of waste») a quelle che dovrà scrivere il ministero delle Infrastrutture per calare sul campo le semplificazioni relative all'autorizzazione dei progetti a basso rischio in zona sismica.

Uno dei punti più critici, anche dal punto di vista politico, sarà sicuramente il decreto (o i decreti) chiamato a individuare la lista di opere da sottoporre alla frusta dei commissari. Ma se dal particolare (singole infrastrutture, pure prioritarie) si alza lo sguardo al generale (40mila stazioni appaltanti) si capisce senza troppo sforzo che la montagna più grande da scalare è il nuovo regolamento unico degli appalti, chiamato a fare giustizia dei tanti decreti attuativi previsti dal codice del 2016 (molti ancora da emanare) e delle linee guida di Raffaele Cantone.

Sei mesi (180 giorni) è il tempo stimato per avere il nuovo regolamento vincolante. Solo allora decadranno i provvedimenti attuativi in vigore, spazzando via l'impianto ba-

sato sulla «soft law» dell'Anac. Fino a quel momento però si rischia di lasciare le amministrazioni in balia di principi normativi privi di qualsiasi bussola operativa, perché, come ha sottolineato lo stesso Cantone pochi giorni fa in audizione alla Camera, i provvedimenti ancora in vigore fanno riferimento a un quadro normativo stravolto dal decreto sblocca cantieri e dunque alla prova dei fatti risulteranno inutili. Rischiano di aggravare quella sindrome da «sciopero della firma» che invece si era detto di voler curare.

A meno di correzioni, a questo destino andrà sicuramente incontro il tentativo di liberalizzare l'appalto congiunto di progetto e lavori che – permettendo alle Pa di affidare ai costruttori il compito di ultimare i progetti – era pensato per accelerare l'apertura dei cantieri e dunque la spesa reale. Per un'evidente svista normativa il testo finale del decreto ha cancellato solo una delle clausole necessarie a mandare in soffitta i divieti. Nonostante l'intenzione della maggioranza sia chiara – aprire le porte all'appalto integrato – è difficile che i funzionari pubblici decidano di percorrere fino in fondo questa strada di fronte al rischio di finire di fronte a un Tar.

Un'altra grande novità del decreto arriva con Italia Infrastrutture Spa. Si tratta dell'ottava nascita nella composita galassia di strutture pubbliche che hanno un ruolo nella governance degli investimenti. E in cui si intrecciano organismi con compiti più chiari come il Dipartimento delle politiche economiche (Dipe) e altre con contorni operativi meno ben definiti, se non addirittura ancora da mettere

in piedi come Strategia Italia o la Struttura di progettazione.

Un'iniezione di semplificazione arriverà sicuramente per i piccoli comuni che potranno godere di maggiore libertà sia nella gestione delle gare (cade l'obbligo di ricorrere alle centrali di committenza) sia nell'assegnazione dei lavori pubblici di minore dimensione. Sotto i 150mila euro basteranno tre preventivi. Da questa soglia al milione si dovranno chiamare più imprese, ma si potrà comunque procedere con le gare semplificate, limitandosi a valutare solo il prezzo offerto dai costruttori, senza dover nominare commissione di esperti in grado di giudicare le migliori progettuali.

Si spinge ancora più in avanti il tentativo di semplificare gli appalti per la messa in sicurezza delle scuole. Qui, con un emendamento al decreto Crescita, la soglia per usare la procedura negoziata, al posto della gara, viene fatta salire addirittura a 5,5 milioni. Un livello che mette in allarme gli stessi costruttori dell'Ance che, per voce del presidente Gabriele Buia, contestano l'idea di risolvere il problema della manutenzione degli istituti «cercando scorciatoie normative che non fanno altro che creare, nel comparto dei lavori pubblici, zone d'ombra sottratte alla concorrenza e alla trasparenza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**TUTTE LE MISURE**

1

**CODICE**

**Torna (tra 180 giorni) il regolamento appalti**

**Addio linee guida**

Una delle novità a maggiore impatto è la retromarcia sui poteri di regolazione dell'Anac. Vanno in soffitta le linee guida dell'Anac e si torna un regolamento unico e vincolante. Il decreto prevede 180 giorni per mettere a punto il testo. Forse ne serviranno di più. Nel frattempo si rischia di lasciare le Pa nell'incertezza

2

**PROGETTAZIONE**

**A rischio lo sblocco dell'appalto integrato**

**Restano i divieti**

È a rischio la cancellazione del divieto di affidare in blocco alle imprese progetto e lavori delle opere pubbliche. Per un'evidente svista il decreto lascia in piedi l'obbligo di bandire le gare su progetto esecutivo. Difficile che senza un nuovo intervento, almeno interpretativo, le Pa usino questa opportunità. Si rischia lo stallo

3

**SEMPLIFICAZIONI**

**Procedure negoziate e prezzo più basso**

**Niente gare fino a un milione**

Nel capitolo semplificazioni vanno annoverati gli affidamenti diretti dei lavori (con tre preventivi) fino a 150mila euro e le procedure negoziate a inviti per gli appalti fino a un milione. Ok anche al massimo ribasso, temperato dall'esclusione delle offerte «anomale», fino alla soglia Ue di 5,5 milioni

4

**CANTIERI**

**Subappalto al 40% ma solo fino al 2020**

**Decisione gara per gara**

Sul subappalto si è scelto il compromesso tra il livello previsto dal codice appalti (30%) e il 50% introdotto dal 19 aprile dal testo originario del decreto Sblocca-cantieri. A decidere la quota effettiva, sotto il 40%, saranno le stazioni appaltanti con i bandi. Salta l'obbligo di indicare una terna di subaffidatari

5

**MIT**

**Revoca autostrade e Italia Infrastrutture**

**Nasce l'in house di Porta Pia**

Nel testo due novità volute dal ministro Toninelli. La prima è la nascita di Italia Infrastrutture Spa, in house del Mit che dovrà occuparsi di rimettere in pista le opere che rischiano di perdere i fondi. La seconda è lo scudo della Corte dei Conti per i funzionari che firmano la revoca delle concessioni autostradali

6

**CONTENZIOSO**

**Si rivede il Collegio consultivo tecnico**

**Arbitrati in cantiere**

Torna il Collegio consultivo tecnico: una sorta di mini arbitrato in cantiere, per tentare di risolvere in tempo reale le controversie tra stazioni appaltanti e imprese sul costo dei lavori. Sarà composto da tre esperti nominati dalle parti. Previsto nella prima versione del codice, era stato eliminato con il Correttivo del 2017

7

**OPERE PRIORITARIE**

**Commissari, il rischio dei tempi lunghi**

**Nodo attuazione**

Arricchito il capitolo dei commissari straordinari per lo sblocco delle opere incagliate. Oltre a quelli che saranno nominati in base a una lista di infrastrutture prioritarie è arrivato il via libera ai poteri in deroga per il completamento del Mose, per il rischio idrico del Gran Sasso e per il Nodo di Genova. Servono 18 decreti



**Ok definitivo a Montecitorio.**

L'Aula della Camera ha convertito ieri in legge il decreto Sblocca cantieri. I voti favorevoli sono stati 259, i contrari 75, gli astenuti 45

**AUTOSTRADE.** Brescia-Padova, record di traffico: «L'ampliamento serve»

## Quarta corsia sulla Serenissima «Ecco il piano per più sicurezza»

«**COINVOLTO IL MINISTERO.** L'autostrada A4 Brescia-Padova punta sulla sicurezza stradale e guarda alla realizzazione della quarta corsia. Progetto che era stato temporaneamente accantonato ma che ora sta tornando in pista. Questo è emerso ieri nella sede di A4 Holding, società del gruppo Abertis che gestisce le autostrade A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico, durante un incontro per la presentazione della nuova campagna sulla sicurezza stradale. Gli incidenti sono calati del 40% in 10 anni ma il tratto è tra i più trafficati d'Italia. Per questo la direzione generale della A4 ha interessato il ministero: «L'ampliamento è un'esigenza reale». **TREVISANI** PAG 15

**SULLA STRADA.** La Holding presenta la campagna di sensibilizzazione #theblackout rivolta ai giovani e destinata anche ai new media. Incidenti calati del 40% in 10 anni

## Sicurezza, quarta corsia per la A4

«Brescia-Padova fra i tratti autostradali più trafficati, l'ampliamento è un'esigenza reale. L'abbiamo già detto al Ministero»

**Manuela Trevisani**

L'autostrada A4 Brescia-Padova punta sulla sicurezza stradale e guarda, anche in questa prospettiva, all'introduzione della quarta corsia. Progetto che era stato temporaneamente accantonato e che ora sta tornando in auge.

Tutto ciò è emerso ieri nella sede di A4 Holding, società del gruppo Abertis che gestisce le autostrade A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico, durante un incontro per la presentazione della nuova campagna di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale #theblackout. Nella notte tra venerdì e sabato scorso, alle 4, le luci della discoteca Sesto Senso di Lonato si sono spente ed è stato proiettato un vi-

deo che racconta la storia di Carlos Rubio, un ragazzo spagnolo in carcere da due anni che, guidando ubriaco, ha provocato la morte del suo miglior amico. Le reazioni dei ragazzi sono state registrate e ora verranno trasmesse sui social.

«Per A4 Holding questa campagna è un investimento sui nostri ragazzi, un modo per poterli intercettare sui canali dei new media», dice il presidente di A4 Holding Carlos del Río Carcano. «Vogliamo responsabilizzarli in prima persona per evitare che loro stessi diventino una triste cifra registrata all'interno di una casistica nazionale dell'incidentalità su strada». Anche perché i giovani, come sottolinea Sergiy Loughney, direttore della Fondazione

Abertis, spesso sono «vittime dell'effetto Superman: credono di essere supereroi, ma non è così».

Nel tempo, fortunatamente, la situazione è andata migliorando. In dieci anni, dal 2008 al 2018, A4 Holding ha registrato sulle sue tratte un calo del 40% degli incidenti, arrivando al 65% durante il weekend, e in particolare il sabato notte: dai 117 incidenti



ti del 2008, infatti, si è passati ai 40 del 2018.

«Proprio a favore di una maggiore sicurezza stradale», dice Bruno Chiari, direttore generale dell'Autostrada Brescia-Padova, «A4 Holding ha programmato nell'ultimo triennio investimenti in manutenzione (dall'efficientamento della pavimentazione stradale a interventi su segnaletica, illuminazione e guardrail) per 44 milioni all'anno, più 13 milioni in tecnologie utili alla gestione del traffico e degli incidenti. Inoltre, nel triennio 2019-2021 abbiamo previsto 200 milioni di ulteriori investimenti per il mantenimento dell'infrastruttura e quasi 60 milioni in sviluppo tecnologico».

«Le nostre tratte rimangono fra le più trafficate d'Italia», prosegue Chiari. «Nel quinquennio 2014-2018, c'è stata una media di crescita dei veicoli effettivi del 2,2% sulla Brescia-Padova: anche per questo stiamo sensibilizzando il ministero alla realizzazione della quarta corsia. Circa un anno fa abbiamo trasmesso un documento in cui si dimostra che l'ampliamento sta diventando un'esigenza reale. Un progetto difficile, che avevamo accantonato, ma che ora abbiamo intenzione di cavalcare».

Se gli incidenti sono stanno diminuendo, il nemico numero uno si conferma il cellulare, come sostiene Cinzia Ricciardi, comandante della polizia stradale del Veneto: «Spesso gli smartphone sono utilizzati per chattare durante la guida e questo è un comportamento molto pericoloso. Non solo i giovani sono a rischio, ma anche i 40-50enni, che sono davvero convinti di essere Superman».

Elisa De Berti, assessore regionale ai Trasporti, ha ricordato l'impegno della Regione: «In tre anni abbiamo stanziato 35 milioni per bandi in sicurezza stradale, che hanno portato a investimenti per 83,5 milioni in 271 cantieri sparsi in tutto il Veneto». •

## Le cifre

# 40%

**IL CALO DI INCIDENTI DAL 2008 AL 2018**

La percentuale sale al 65% nei weekend, in particolare sabato notte: 117 incidenti nel 2008, 40 nel 2018.

# 200

**MILIONI, INVESTIMENTI NEL TRIENNIO 2019-2021**

Sono destinati al mantenimento dell'infrastruttura, altri 60 per lo sviluppo tecnologico.

## Il caso

# «Ci sono i 53 milioni per il traforo breve» Ma manca il progetto

**Traforo: nuova ipotesi di tracciato urbano**



**Il tracciato del traforo breve**

A4 Holding conferma la propria disponibilità a sostenere il cosiddetto "traforino", inteso oggi come una "strada urbana di collegamento" tra i quartieri a est e a ovest della città. Se l'addio al vecchio progetto di traforo è ormai definitivo, si riparte con la discussione su questa nuova opera.

«L'investimento da 53 milioni è confermato», dice Bruno Chiari, dg dell'Autostrada Brescia-Padova-Verona-Vicenza spa. «Ovviamente tale finanziamento è collegato alla concreta realizzazione dell'infrastruttura».

Se e quando sarà... Pronta la risposta dell'assessore alla Viabilità Luca Zanotto, che ha partecipato alla presentazione della campagna sulla Sicurezza stradale promossa da A4

Holding. «Al momento abbiamo preparato una bozza di progetto per capire se il traforino può essere un'alternativa alla viabilità ordinaria, ma si tratta ancora di un'idea progettuale», spiega. Questa bozza prevederebbe una strada urbana a due corsie, in galleria a "canna unica" con doppio senso di marcia per il tratto sotto le Torricelle, vietata comunque ai camion e con rotonde di smistamento all'altezza di Avesa e Quinzano. «Va precisato però che questi 53 milioni di A4 Holding sono disponibili, ma non immediatamente spendibili. Inoltre, abbiamo chiesto all'A22 del Brennero di poter beneficiare di un contributo di ulteriori 60 milioni, ma attualmente è in fase di rinnovo della concessione autostradale, pertanto al momento siamo fermi». **M.T.R.**



Traffico sulla A4 Serenissima all'altezza di Verona Sud

**IL BILANCIO.** Nella sede di via Flavio Gioia, a Verona Sud, s'è tenuta l'assemblea dei soci. Il gruppo dà lavoro a 594 persone

## Ricavi in aumento, l'anno scorso 432 milioni

Nel riparto dei dividendi il Comune di Verona, che ha il 4,65% delle quote, avrà un'entrata di 915mila euro. Dividendi in crescita per la società autostradale A4 Holding. Realtà di cui è socio anche il Comune di Verona, il quale potrà contare su un'entrata, anch'essa in aumento rispetto allo scorso anno, che sarà, secondo fonti non ufficiali ma molto attendibili, pari a 915mila euro.

Il nuovo riparto degli utili è stato approvato nella riunione dell'assemblea dei soci ieri pomeriggio nella sede di via Flavio Gioia. Un incontro che ha confermato il buono stato economico della spa. Secondo i dati che erano emersi nell'aprile scorso all'approvazione del bilancio, nel 2018 A4 Holding ha generato 432 milioni di euro di ricavi, a fronte dei 423 del 2017. In aumento anche il margine operativo lordo, che identifica gli utili prima di interessi, imposte e ammortamenti, che è passato dai 215 milioni del 2017 ai 235 dell'anno passato. D'altro canto, le tratte autostradali che gestisce la società che ha sede a Verona Sud sono fra quelle più trafficate in Italia e in Europa. Fra il 2014 ed il 2018, infatti, la media dei veicoli in transito ogni giorno è cresciuta del 2,2% sulla Brescia-Padova e del 7,8 sulla Valdaostico.

Il gruppo A4, che dà lavoro a 594 persone, gestisce in concessione i 235,6 chilometri a

pedaggio delle autostrade Brescia-Padova e Valdaostico, 60 chilometri di tangenziali ad esse collegate e aree di servizio. Inoltre, si occupa di servizi tecnologici per il controllo del traffico ed il pagamento dei pedaggi. Nato nel 1952 da un'alleanza fra enti pubblici ed economici con lo scopo di progettare, realizzare e gestire grandi infrastrutture viarie, negli ultimi anni ha vissuto un notevole rivoluzionamento nel proprio assetto. Dal 30 aprile scorso a guidarla è un consiglio di amministrazione a netta trazione spagnola è guidato da Carlos del rio Carcano. Il 90,03% delle azioni è in mano ad Abertis. Realtà, questa, che dall'ottobre 2018 è a sua volta di proprietà per il 50%, più una azione, della società del gruppo Benetton Atlantia, per il 30% agli spagnoli di Acs e per il 20%, meno una azione, ad Hochties, che è tedesca ma è parte dello stesso gruppo Acs. Detto di Abertis, va poi ricordato che fra i soci di minoranza quello più importante è proprio il Comune di Verona, che continua a detenere il 4,65% delle quote, anche se da tempo sono in ballo ipotesi di cessione. Percentuali inferiori della proprietà sono in capo alla provincia di Vicenza, il 2,05%, alle Camere di commercio di Brescia, 1,57, e Padova, 1,35, ed la provincia di Brescia, 0,09. • LU.FI.



**I SÌ A MONTECITORIO SONO 259****Arriva il via libera finale della Camera al decreto Sblocca-cantieri  
Gare semplificate fino al 2020, il tetto per i subappalti sale al 40%**

**L**a Camera con 259 sì ha approvato ieri in via definitiva il decreto Sblocca cantieri, senza modifiche rispetto al testo uscito dal Senato. Dopo numerosi "stop and go" e scontri nella maggioranza, la sintesi si è raggiunta su una "sospensione mirata" di alcuni punti del Codice degli appalti. Per il Pd e anche per l'Anac le sospensioni potrebbero agevolare fenomeni corruttivi.

**Fino al 2020 "appalti facili"**

Sospese fino a dicembre 2020 alcune norme del Codice degli appalti, tra queste l'obbligo per i Comuni di fare gare attraverso stazioni appaltanti e l'obbligo di scegliere i commissari di gara dall'albo Anac.

**Sino al 40% di subappalto**

Fino al 31 dicembre 2020 la soglia massima per affidare i lavori in subappalto è fissata al 40%.

**Fino a 1 milione procedura semplificata**

Fissata a 1 milione di euro la soglia sotto la quale è possibile affidare i lavori con procedura semplificata. Per gli appalti da 40 a 150 mila euro è previsto l'affidamento diretto con tre o cinque preventivi. Per gli importi compresi tra i 150 mila e 350 mila euro è prevista una procedura negoziata previa consultazione di almeno 10 operatori; tra i 350 mila e un milione di euro è prevista una procedura negoziata con almeno 15 operatori. Oltre il milione valgono le norme europee.

**«Scudo» a chi scioglie una concessione**

Vaglio preventivo dei contratti di concessione autostradale da parte della Corte dei Conti che mette al riparo il funzionario pubblico che ne firma la cessazione.

**Telecamere in asili e case di cura**

Il dl è diventato un "omnibus" con l'inserimento di altre materie. Tra queste, l'istituzione di un fondo di 160 milioni per finanziare l'installazione di sistemi di videosorveglianza a circuito chiuso negli asili e nelle strutture socio sanitarie e assistenziali per anziani e disabili.



L'editoriale

Trasporti,  
il Veneto  
in codaTRASPORTI  
VENETO  
IN CODA

**N**on sarà facile chiedere agli italiani di tirare fuori altri quattrini per Alitalia (cosa, ahinoi, molto probabile). Ai veneti, poi, meglio non parlarne nemmeno. I vari salvataggi della (in)gloriosa compagnia di bandiera sono costati finora la bellezza di 8,6 miliardi di euro (ma è persino difficile fare un calcolo preciso), qualcosa come 145 euro per ogni cittadino, neonati compresi.

Peccato che la società continui a perdere un milione al giorno. Quanto alla bontà del servizio, chiedere appunto a Nordest, dove l'incredulità sta rapidamente trasformandosi in rabbia. Il governatore Luca Zaia ha sollevato il caso dei voli Venezia-Roma ridotti a tre al giorno. Enrico Marchi, numero uno di Save, la società che gestisce l'aeroporto Marco Polo (insieme con quello di Treviso, più una forte partecipazione a Verona e Montichiari), ha rincarato la dose: «Alitalia è una calamità naturale».

Proprio non riesce a capire, Marchi, come sia possibile che i vettori dei cinque continenti facciano a gara per atterrare a Venezia mentre Alitalia snobba una delle aree trainanti del Paese sul piano economico-industriale e in assoluto la più attrattiva dal punto di vista turistico (Alitalia è completamente assente dalle dieci rotte a lungo

raggio che collegano lo scalo di Tessera al mondo).

Fin qui gli aerei. Ma se si passa ai treni le cose vanno pure peggio.

**S**ono mesi che monta la protesta per la riduzione dei collegamenti dell'alta velocità, in particolare per l'abolizione della Frecciarossa della primissima mattinata diretta a Roma, utilizzata da molti imprenditori e uomini d'affari.

È evidente che Alitalia e Trenitalia, mai come oggi, badano al conto economico. E si sa che la direttrice più remunerativa, tanto per le rotte aeree quanto per le linee su rotaia, è la Milano-Roma, su cui peraltro in passato è andata in scena una durissima concorrenza (per il futuro chissà, visto che qualcuno continua a sognare un clamoroso matrimonio).

Fatto sta che il Nordest, al crocevia dei due corridoi Mediterraneo-Baltico (Sud-Nord) e Kiev-Lisbona (Est-Ovest), se non isolato, si ritrova con collegamenti del tutto inadeguati, da periferia dell'impero.

Il grave è che non è solo questione di trasporti, ma di infrastrutture. Lo hanno detto forte e chiaro Michele Bauli e gli industriali veronesi nella loro assemblea di martedì scorso, ricordando che il primo problema è rilanciare la

competitività del territorio.

Lo ha ribadito Matteo Zoppas, presidente di Confindustria Veneto, che si è spinto a chiedere un piano infrastrutturale straordinario.

Gli obiettivi sono ben noti. Si vuole che la Pedemontana vada avanti spedita. Che sull'Alta Velocità si proceda senza se e senza ma, e magari non con i tempi biblici indicati da Gianfranco Battisti, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, secondo il quale l'alta velocità arriverà a Vicenza tra nove anni e a Venezia dopo il 2030. Il tutto sognando la quarta corsia sulla A4, ormai prossima alla saturazione.

Uno studio della Sace, società della Cassa depositi e prestiti specializzata nel sostegno all'internazionalizzazione e delle imprese, sostiene che per le carenze infrastrutturali l'Italia perde settanta miliardi di euro di export all'anno. Per il Veneto significano dieci miliardi che se ne vanno in fumo. Un autentico spreco in epoca di crescita allo 0,1 per cento.

Sandro Mangiaterra

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Sì definitivo alla Camera****Sblocca cantieri, via libera alla legge**

**D**iverse semplificazioni, il via libera ai commissari straordinari per sbloccare le opere in stallo, ma anche un passaggio che rischia di frenare una delle liberalizzazioni volute dalla Lega per accelerare il passaggio dal progetto al cantiere. Il decreto sblocca cantieri, dopo il voto di ieri alla Camera, è legge. Il capitolo più ricco riguarda le correzioni al codice appalti mirate a snellire le procedure di aggiudicazione delle opere. In prima fila ci sono le tre misure del Dlgs 50/2016 congelate fino al 2020 dal super-emendamento, che al Senato ha cementato per il momento la pace tra M5s e Lega.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PIEVE DI CADORE

# Variante di Tai, l'Anas cambia Accolte le richieste dei cittadini

Spostato l'imbocco ad est del tunnel ed eliminata anche la galleria intermedia

Accettate dall'Anas un paio delle richieste di modifica alla variante di Tai presentate dal Comune di Pieve e dal Comitato per la variante: è stato lo stesso presidente Claudio Gemma ad annunciarlo ieri in municipio a Pieve durante un incontro. Il nuovo progetto dovrà essere ora presentato al ministero dell'Ambiente. La modifica più importante riguarda lo spostamento dell'imbocco est del tunnel (dal lato del bar Ragno) e la conseguente rettifica del tracciato. «Abbiamo recepito il vostro suggerimento», ha

spiegato a sindaco e comitato l'ingegner Ginevra Beretta, «abbiamo spostato l'imbocco della galleria e abbiamo anche modificato l'intero tracciato verso ovest in modo da spostare verso la montagna il tunnel». Per quanto riguarda invece la galleria intermedia, che avrebbe dovuto consentire la velocizzazione dello scavo quando c'era l'obiettivo di fare presto in vista di Cortina 2021, è stato deciso di eliminarla realizzando invece un tunnel dalla sezione maggiore.

DORO / APAG. 28



Un momento dell'incontro

PIEVE DI CADORE

## L'Anas cambia il progetto per variante di Tai: nuovo imbocco a est

Accolte le richieste presentate da Comune e Comitato  
Eliminata la galleria intermedia originariamente prevista

**Vittore Doro**

PIEVE DI CADORE. Sono almeno due le proposte di modifica al progetto Anas della variante di Tai sull'Alemagna, presentate dal Comune di Pieve e dal Comitato per la variante, che sono state recepite dall'Anas e che sono state presentate dal presidente Anas Claudio Gemma nel corso dell'incontro di ieri a Pieve. Il nuovo progetto dovrà ora essere presentato al ministero dell'Ambiente, rispondendo alla richiesta d'integrazione fatta con una lettera alla fine di maggio. La modifica

più importante riguarda lo spostamento dell'imbocco est del tunnel (lato bar Ragno) e la conseguente rettifica del tracciato.

«Abbiamo recepito il vostro suggerimento», ha affermato l'ingegner Ginevra Beretta presentando le modifiche, «non solo abbiamo spostato l'imbocco della galleria, ma abbiamo anche modificato l'intero tracciato verso ovest in modo da spostare verso la montagna il tunnel. Per quanto riguarda la galleria intermedia che avrebbe dovuto consentire la velocizzazione dello scavo, quando c'era

l'obiettivo di essere pronti per Cortina 2021, garantendo anche la massima sicurezza per il traffico all'interno, è stato deciso di eliminarla. Ciò anche in considerazione della uscita prevista nei pressi dello stadio di Manzano, che poteva presentare dei



problemi. La nuova soluzione prevede la realizzazione di un tunnel con una sezione più grande. Questa opzione consente di costruire un muro all'interno della galleria, in modo da separare la sede stradale realizzando una via di fuga regolarmente segnalata e con delle porte di accesso a varie distanze. Cambierà la lunghezza del tunnel: invece dei 940 metri previsti dal progetto originale, sarà di 980».

Al termine della presentazione è intervenuto Matteo Gracis, a nome del Comitato; questi, pur dichiarandosi contento delle modifiche apportate, non si è però ritenuto completamente soddisfatto. Una prima risposta è arrivata direttamente dal presidente Gemma, che ha fatto presente come sia interesse dell'Anas di trovare la migliore soluzione possibile.

«L'Anas», ha affermato, «dovendo gestire soldi pubblici deve stare sempre attenta che queste cifre importanti siano spese bene e nell'interesse dei cittadini. È per questo che ascoltiamo attentamente e recepiamo per quanto possibile le richieste provenienti dai territori e specialmente in questo caso siamo aperti a varie soluzioni che devono però essere rispettose dell'interesse generale».

È quindi intervenuto l'ingegner Manginelli che ha illustrato le modifiche alla parte ovest della variante, quella

che riguarda il lato Cortina.

«Anche in questo caso», ha spiegato, «ci sono modifiche importanti: intanto sarà demolita la colonia di Montagnana. Per decidere abbiamo dovuto attendere il parere della soprintendenza perché c'era il dubbio che avesse un valore culturale. All'uscita lato ovest della galleria, ci sarà come previsto la rotonda che però avrà delle dimensioni inferiori a quella progettata precedentemente. Sarà trovata anche una soluzione sicura per la ciclabile».

Su questo aspetto è intervenuto il sindaco Casagrande.

«Secondo la mia opinione», ha affermato, «sarebbe da prendere in considerazione la possibilità di far transitare all'interno dell'abitato di Tai i ciclisti, favorendo così il lavoro dei negozi che con la circonvallazione sarebbero svantaggiati».

Sul nuovo progetto è intervenuto anche il deputato Federico D'Inca: «Posso dire che le modifiche accolgono in gran parte le proposte che insieme al sindaco di Pieve abbiamo fatto in questi anni. Il risultato è stato ottenuto anche grazie al lavoro di squadra fatto in tutte le sedi. Solo lavorando insieme si ottengono risultati. Personalmente considero questo un caso quasi unico nel panorama delle richieste di cittadini che riescono a farsi ascoltare dalle istituzioni». —

BY NC ND ALCUNO DIRITTI RISERVATI



Due momenti dell'incontro di ieri a Pieve

L'INVITO DI DE MENECH

## Viabilità per i Mondiali «Siamo in ritardo occorre accelerare»

BELLUNO. Il governo dovrà impegnarsi a recuperare i ritardi accumulati nella realizzazione delle opere di messa in sicurezza della viabilità bellunese programmate in vista dei Mondiali di sci di Cortina del 2021. Lo prevede un ordine del giorno presentato dal deputato Roger De Menech nel corso dell'iter di esame del decreto "sblocca cantieri" e approvato dalla Camera. «Chiediamo di ridare centralità a questo progetto», afferma De Menech, «che è sì finalizzato a migliorare l'accessibilità a Cortina in occasione dei Mondiali, ma rimarrà a beneficio di tutta l'area per diversi decenni».

I lavori, già finanziati da due anni con 242 milioni di euro, prevedono la messa in sicurezza di molti tratti della viabilità statale bellunese e una serie di circonvallazioni per liberare i centri abitati dal traffico e dall'inquinamento.

«Purtroppo è il protrarsi dell'iter di approvazione», ricorda il deputato, «che rischia di far saltare il cronoprogramma». Le norme su cui poggiano gli interventi, già prevedono la possibilità per il Commissario di ridurre diversi termini previsti nelle procedure di affidamento e di aggiudicazione degli appalti pubblici e dei contratti

di partenariato pubblico e privato e di fare ricorso alla procedura negoziata senza pubblicazione del bando di gara per gli appalti relativi agli interventi attuativi del piano.

«Nonostante l'attenzione internazionale», nota però De Menech, «si rilevano forti ritardi nei tempi previsti per l'adeguamento della viabilità statale e in particolare per quanto riguarda le opere di maggiore entità. Per questo stimoliamo il governo e in particolare la Presidenza del Consiglio a farsi carico di un'azione per recuperare il tempo perso».

L'articolo 61 del decreto legge numero 50 del 24 aprile 2017, emanato nella scorsa legislatura, ha previsto una serie di interventi necessari ad assicurare la realizzazione delle finali di coppa del mondo e dei campionati mondiali di sci alpino. «Oltre a sbloccare le opere già finanziate», chiude de Menech, «spero che il governo stanzi ulteriori risorse per il resto della viabilità bellunese, perché si continui nell'opera di ammodernamento della viabilità. Dobbiamo approfittare in maniera intelligente dell'attenzione nazionale che i grandi eventi - Mondiali di Sci e Olimpiadi - danno al nostro territorio». —



I problemi del traffico a Cortina

**BELLUNO**

**Autoveicoli a Levegno come a Limana Mille multe nel 2018 sulle strade cittadine**

Il 1° luglio 2018 per cortina e non per ancora il 1° luglio 2018 per di nuovo (Cortina)

PRONTA CONSEGNA SU VARI MODELLI

0422 848 110

## IL TUNNEL DELLE TORRICELLE

L'A4 conferma  
i 53 milioni anche  
per il «Traforino»

**VERONA** I 53 milioni per finanziare una parte del Traforo delle Torricelle sono stati inseriti anche nel nuovo Piano Finanziario della società autostradale A4. La conferma è arrivata a margine della presentazione del programma d'investimenti della società autostradale in tema di sicurezza.

a pagina 5 **Aldegheri**

# Per il «traforino» delle Torricelle confermati i 53 milioni dell'A4

I soldi nel piano finanziario della concessionaria autostradale. Campagna anti-incidenti

## La società

● A4 Holding, società concessionaria dell'autostrada Brescia-Padova, è controllata dal gruppo Abertis, a sua volta parte della galassia Atlantia della famiglia Benetton

● Pochi i soci pubblici rimasti. Tra questi il Comune di Verona, con una quota di poco inferiore al 5 per cento

**VERONA** I 53 milioni di euro per finanziare una parte del Traforo delle Torricelle sono stati inseriti anche nel nuovo Piano Economico e Finanziario della società autostradale A4. La conferma è arrivata ieri, a margine della presentazione del nuovo programma d'investimenti della società autostradale in tema di sicurezza, rivolto soprattutto ai giovani.

Il tema del Traforo (che adesso viene denominato più modestamente «Traforino») è tornato di grande attualità per l'intenzione della giunta Sboarina di rilanciare la proposta, prevedendo però un tunnel più piccolo (ad una sola canna) rispetto a quello di cui s'è parlato nel decennio scorso. Proprio Sboarina ha firmato, assieme al presidente della Provincia, Scalzotto, la richiesta di un finanziamento di 67 milioni all'altra

società autostradale, l'A22. Se le due società decidessero di finanziare in pari misura l'opera (53+53) il costo del «Traforino», previsto in 120 milioni, sarebbe in gran parte già coperto. Staremo a vedere.

Sempre ieri, è stato confermato anche che l'A4 avrà pronto entro tre mesi lo studio di fattibilità per la Valdastico nel tratto tra Rovereto e il comune vicentino di Pedemonte: l'assessore regionale Elisa De Berti ha confermato che Veneto e Provincia di Trento sono d'accordo nel completare l'opera, su cui però bisognerà trovare un'intesa coi sindaci della Valsugana (che non vogliono l'innesto a Trento) e quelli della Valdastico (che osteggiano l'innesto a Rovereto). Quanto al tema della sicurezza, oggetto dell'incontro di ieri, i vertici di A4 Holding hanno sottolineato che in dieci anni, dal 2008

al 2018, si è registrata una flessione del 40% degli incidenti fra la Brescia-Padova e la Valdastico, arrivando a una riduzione del 65% sull'intera tratta durante il weekend. E proprio ieri è stata presentata la nuova campagna di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale, denominata #theblackout.

Ideata e realizzata per i giovani e veicolata attraverso Facebook e Instagram, #theblackout ha come protagonisti gli stessi ragazzi, le loro



emozioni e le loro reazioni registrate durante la notte tra venerdì 7 e sabato 8 giugno nella discoteca Sesto Senso, presenti migliaia di persone, con un video che racconta, attraverso la sua diretta voce, la storia di Carlos Rubio, un ragazzo spagnolo in carcere da due anni, che ha perso il controllo della propria auto perché sotto l'effetto dell'alcol, provocando così due ferimenti gravi e la morte del suo migliore amico. «Per A4 Holding questa campagna – ha detto il presidente di A4 Holding, Carlos del Río Carcaño – è un investimento sui nostri ragazzi, un modo per poterli intercettare sui canali dei new media dove solitamente passano tanto tempo». Dopo questa campagna contro l'uso di alcol da parte di chi poi deve guidare, adesso se ne prepara un'altra contro l'uso del telefonino mentre si è al volante. Per ridurre gli incidenti, A4 Holding ha programmato investimenti in ordinaria manutenzione nell'ultimo triennio per 44 milioni l'anno, impiegando altri 13 milioni di euro in tecnologie utili a monitoraggio, supporto e gestione del traffico e degli incidenti sulla tratta. Ed il direttore generale della Bruno Chiari ha aggiunto che «nel prossimo triennio 2019-2021 sono previsti oltre 200 milioni di euro per il mantenimento dell'infrastruttura e quasi 60 milioni in sviluppo tecnologico».

**Lillo Aldegheri**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Verona Sud**

La sede dell'Autostrada Brescia-Padova, nota come Serenissima

# «Quarta corsia per la Brescia-Padova, Toninelli dica sì»

«Sulla A4 siamo vicini ad una situazione di congestionamento del traffico - ha spiegato il direttore dell'A4, Bruno Chiari - Per questo, già lo scorso anno, abbiamo elaborato uno studio consegnato al Ministero delle Infrastrutture, per la realizzazione di una quarta corsia da Padova a Brescia. Un progetto su cui, se il Ministero ci darà il via, siamo pronti a partire, come si dice, "pancia a terra"». Un impegno su cui si è subito detta d'accordo l'assessore regionale ai Lavori pubblici Elisa De Berti: «Come Regione abbiamo investito in 3 anni 35 milioni sulla sicurezza stradale».



Rossignati a pagina 14 TRAFFICO A4 congestionata

# «Quarta corsia in A4 da Brescia a Padova»

► La società autostradale A4Holding ► A Verona l'incontro sulla sicurezza  
«Siamo pronti basta l'ok del ministero incidenti diminuiti del 40% di 10 anni

## L'INCONTRO

VERONA L'80% degli incidenti sono causati dall'uso irresponsabile del telefonino oltre al fatto di mettersi alla guida ubriachi o sotto l'effetto di droghe. Malgrado ci sia stato un calo in 10 anni del 40% degli incidenti sulla Serenissima, rimangono ancora la prima causa di morte per i giovani tra i 5 ed i 29 anni. Un dramma contro cui la società Autostrade A4Holding, controllata dagli spagnoli di Abertis, è impegnata da anni. Ieri a Verona è stato fatto il punto sulla situazione e sono stati lanciati due grandi progetti: il primo è la nuova campagna "The black out" rivolta al mondo dei giovani sull'educazione stradale. Il secondo è il progetto di una quarta corsia lungo il tratto della Serenissima, da Brescia a Padova, per renderla più sicura. «Come società concessionaria dell'A4, ribadiamo l'impegno sul fronte della sicurezza che viaggia su due gambe: il mantenimento dell'infrastruttura nelle migliori condizioni e le campagne di educazione stradale che portia-

mo avanti assieme alla Fondazione Abertis, la nostra onlus - ha esordito il presidente di Abertis, Carlos del Rio Carcano - oltre 3 milioni di persone ogni anno muoiono nel mondo per incidenti stradali secondo un recente rapporto dell'Organizzazione mondiale della Sanità e 50 milioni rimangono feriti. Un costo sociale enorme, calcolato per l'Italia in 2 punti del Pil. Per questo su questo fronte noi ci siamo tanto che nel triennio 2019-2021 investiremo 200 milioni per il mantenimento dell'infrastruttura e 60 milioni nel suo sviluppo tecnologico».

## IL DUPLICE IMPEGNO

«La fondazione è l'anima sociale e culturale di Abertis, che coniuga la sua responsabilità sociale di essere una concessionaria che quando arriva in un Paese ci rimane per 30-40 anni - ha sottolineato Sergey Loughney, direttore delle Fondazioni Abertis e nel Cda della A4 Holding - Il cuore del nostro agire è la sicurezza stradale con particolare attenzione ai bambini ed ai giovani. E questa nuova campagna "The black out" vuole ar-

rivare al cuore dei giovani, puntando sui social e sui locali dove i ragazzi si ritrovano. Con una testimonianza scioccante di uno di loro, un ragazzo di 30 anni, Carlos Rubio, che è in carcere da due anni dopo aver provocato, alla guida ubriaco, un incidente stradale in cui ha ucciso il suo miglior amico, ferito gravemente una seconda persona e rischiato lui stesso di perdere una gamba. Parla ai suoi coetanei e quando alle 4 del mattino in discoteca si è fermata la musica ed è partito il video l'effetto è stato fortissimo. I ragazzi si sono bloccati e tanti hanno anche pianto».

Il fatto che nella A4 ci sia stata una riduzione del 40% degli incidenti dal 2008 al 2018, e nei



fine settimana il calo sia stato addirittura del 62% ritengono sia segno che le politiche sulla sicurezza messe in campo stanno funzionando. «Come società - ha spiegato Bruno Chiari, direttore della A4 - investiamo 44 milioni di euro l'anno per rendere più sicura l'arteria autostradale, attraverso l'adeguamento della pavimentazione con asfalto drenante fonoassorbente che garantisce una migliore aderenza, miglioramento della segnaletica, delle barriere e dell'illuminazione. Negli ultimi 5 anni abbiamo registrato sulla Brescia-Padova un incremento di traffico pari al 2,2% che diventa del 7,8% sulla A31 Valdastico. Oggi, sulla A4 siamo vicini ad una situazione di congestionamento del traffico e per questo, già lo scorso anno, abbiamo elaborato uno studio consegnato al Ministero delle Infrastrutture, per la realizzazione di una quar-

ta corsia da Padova a Brescia. Un progetto su cui, se il Ministero ci darà il via, siamo pronti a partire, come si dice, "pancia a terra"».

## L'ASSESSORE REGIONALE

Un impegno su cui si è subito detta d'accordo l'assessore regionale ai Lavori pubblici Elisa De Berti: «Come Regione abbiamo investito in 3 anni 35 milioni sulla sicurezza stradale e il Veneto ha una legge dedicata che risale al 1991. A questo va aggiunto un milione di fondi statali. Risorse che vengono cofinanziate dagli enti locali, creando un volano da 83 milioni per realizzare rotonde, semafori, piste ciclabili, marciapiedi. Parlo di 71 cantieri in Veneto in tre an-

ni. Ma dobbiamo capire che quando siamo al volante abbiamo in mano un'arma». A chiudere l'incontro, è stato il comandante della Polizia Stradale del Veneto, Cinzia Ricciardi: «Gli incidenti sono calati in maniera esponenziale, ma non siamo riusciti ad arrivare alla diminuzione del 50% che ci chiedeva l'Europa. Oggi, l'utilizzo degli smartphone, soprattutto per chattare, è la prima causa degli incidenti specie i più gravi. Mentre abbiamo un calo di guidatori trovati con tassi alcolemici fuori norma. In particolare, su 86.833 automobilisti controllati nel 2018 in Veneto, 6.041 erano con valori fuori norma, pari ad un 7%. Dieci anni fa la percentuale arrivava al 15%, Plaudo - ha concluso - a questa campagna sulla sicurezza stradale che è un dovere morale di ogni cittadino».

**Massimo Rossignati**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SERENISSIMA L'autostrada A4 tra Padova e Brescia e l'assessore regionale Elisa Berti



## Infrastrutture

### La Camera approva lo "sblocca cantieri"

ROMA «Ora siamo nella condizione di accelerare sul completamento delle opere infrastrutturali». Il decreto sblocca cantieri incassa l'ok della Camera (via libera con 259 voti sì, 75 no e 45 astenuti) e il premier, Giuseppe Conte, può finalmente rivendicare una riforma destinata a cambiare profondamente i meccanismi dei lavori in Italia. Entrando nel dettaglio, il governo ha stabilito che l'appalto integrato sarà operativo fino al 31 dicembre 2020: sarà dunque consentito l'affidamento congiunto della progettazione ed esecuzione dei lavori. Quanto ai lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, fino al 2020 e in deroga al Codice appalti, potranno essere affidati sulla base del progetto definitivo, a meno che non prevedano il rinnovo o la sostituzione di parti strutturali delle opere o di impianti. È stato confermato, nonostante le molte critiche, il limite del 40% al subappalto. Corposo il capitolo che riguarda le gare. Per quelle di importo compreso tra 40 e 150 mila euro, si procederà con affidamento diretto dopo la consultazione di almeno 3 operatori economici per i lavori e di almeno 5 operatori per i servizi e le forniture.



**Pieve di Cadore****Variante di Tai, Anas rivede il progetto e sposta la galleria: ascoltati i cittadini**

È stato un lungo confronto, ma alla fine i cittadini di Pieve di Cadore, riuniti in Comitato, hanno ottenuto la modifica del progetto originario della variante di Alemagna all'altezza di Tai. L'Anas, infatti, ha accolto le loro perplessità rivedendo il tracciato e spostando l'imbocco sud del tunnel. Anas si complimenta.



Bolzonello a pagina XIII L'INCONTRO La riunione di ieri

**Variante di Tai: "vince" il Comitato**

►L'Anas accoglie le richieste dei cittadini e li ringrazia: l'imbocco del tunnel sarà spostato di 25 metri verso Maias  
►Il presidente: «Il vostro contributo è un valore aggiunto»  
D'Inca: «Un buon risultato, frutto di un lavoro di squadra»

**CLAUDIO GEMME:  
«HO CHIESTO  
UNA MODIFICA  
CHE RISPETTASSE  
ANCHE I COSTI  
E CI SIAMO RIUSCITI»  
PIEVE DI CADORE**

La variante di Tai di Cadore sarà come la chiede il territorio. La bella notizia è arrivata direttamente dal presidente di Anas, Claudio Andrea Gemme, che ieri in municipio a Pieve ha incontrato la giunta comunale e il Comitato di cittadini contrari al progetto originale. Due anni di impegno, e di spese sostenute dai privati, che hanno prodotto il risultato sperato, c'è ancora qualche limatura ma nel complesso «i passi avanti rispetto all'inizio sono importantissimi, ci siamo avvicinati molto all'idealità, Anas ha recepito le nostre istanze, oggi siamo contenti del risultato» ha commentato il sindaco Bepi Casagrande.

**GALLERIA SUD**

Già si era convenuto sulla necessità di demolire l'ex colonia Montagnana, ed è arrivata l'au-

torizzazione anche dalla Soprintendenza; la novità dell'ultima ora è il cambiamento dell'ingresso sud della galleria. Verrà spostato di circa 25 metri verso Maias, di conseguenza anche il tracciato sarà spostato sempre in quella direzione così da allontanarlo dalla zona dove sopra insistono delle abitazioni. La differenza in lunghezza sarà di una quarantina di metri in più, ma i costi non dovrebbero risentirne.

Così il presidente di Anas Gemme: «Ho chiesto agli ingegneri di fare un'opera che rispettasse i costi, e non si discostano con il progetto migliorativo. Anas spende risorse pubbliche e lo deve fare nel miglior modo possibile, ma abbiamo a cuore gli interessi del territorio. Sono qua per questo, ci metto la faccia ma mi premono i tempi, più lunghi sono più si spende. Il vostro contributo non è un disturbo, ma un grande valore, grazie al vostro pensiero stiamo valorizzando al massimo il progetto. Non succede quasi mai, altri non lo fanno e poi si lamentano quando l'opera è finita».

**TAI SARÀ VALORIZZATO**

La soddisfazione dei cittadini rappresentati dal Comitato c'è e

l'iter può proseguire, quanto alle limature c'è la pista ciclabile da ricollocare visto che così dov'è oggi incrocerà la variante. Una analisi che andrà fatta e che non deve dimenticare la valorizzazione del centro di Tai che, una volta liberato dal traffico, potrà diventare un'isola felice con i ciclisti liberi di muoversi e di fermarsi. Un aspetto questo sottolineato anche dall'onorevole Federico D'Inca, del M5S, che assicura: «Il cambiamento c'è stato, il risultato è buono dopo due anni e mezzo di impegno ed interesse per le richieste dei cittadini. E' stato un vero lavoro di squadra che ha visto la collaborazione di tutti, credo che questo sia un buon risultato».

Quanto alle integrazioni che il Ministero dell'ambiente ha chiesto a fine maggio per la Valutazione dell'impatto ambientale saranno presentate nei termini previsti ha assicurato Gabriella Manginelli, dirigente dell'area tecnica progettazione e nuove costruzioni di Anas, che sulle tempistiche per bandi ed appalti, in vista dell'avvio cantieri, conferma un certo ritardo ma confida di poter indire le procedure per fine 2019 inizio 2020.

**Giuditta Bolzonello**





**MUNICIPIO L'incontro con il presidente Anas, la giunta comunale, il deputato 5Stelle e i rappresentanti del Comitato cittadini**

**La viabilità**  
**Assindustria, Ascom e Cna**  
**“benedicono” il Terraglio Est**  
Le imprese trevigiane approvano la decisione del governatore Zaia di dare il via libera al completamento dell’opera fino alla tangenziale  
**Zanardo a pagina XI**

# Via libera al Terraglio Est: la benedizione delle imprese

► Zaia annuncia il completamento ► Decisivi dialogo e modifica del progetto  
applaudono Assindustria, Ascom e Cna la spesa passa da 40 a 18 milioni di euro

## CASIER

«È un risultato di grande valore per le imprese e il territorio. È un messaggio di concretezza per superare contrapposizioni e veti che abbiamo apprezzato». Assindustria Venetocentro, Ascom Treviso e Cna Treviso hanno accolto con favore la notizia del raggiunto accordo per il completamento del Terraglio Est. Da tempo le associazioni imprenditoriali erano in prima linea nel sostenere l’urgenza di completare il tracciato viario nell’area a sud di Treviso. Opera inseguita da 15 anni. Per le organizzazioni delle imprese l’opera riveste una funzione cruciale per snellire la circolazione di merci e persone e garantire maggiore sicurezza. Per questo ne hanno sempre seguito l’iter, confrontandosi con le amministrazioni locali. E non solo, dico-

no, per questioni di servizio alle imprese della zona.

## LA SPESA

«Consideriamo di valore anche il progetto per una pista ciclabile parallela alla nuova arteria per promuovere la mobilità sostenibile e il cicloturismo nel nostro territorio». Ad annunciare il via libera per i 3,3 chilometri mancanti (su 6,4 complessivi) del Terraglio Est è stato il governatore Luca Zaia, al termine di un incontro a Venezia, tra i rappresentanti di Regione, Provincia e Comuni di Treviso, Preganziol, Casier e Silea. Punto focale, la realizzazione di un sottopasso a San Antonino al posto del tunnel inizialmente previsto, consentendo così di ridurre il costo del secondo stralcio da una quarantina a 18 milioni.

## IL DIALOGO

Per industriali, commercianti

e artigiani è positivo anche il metodo dell’accordo: «La condivisione positiva del progetto è l’esito di un confronto prolungato. È un modello che dimostra come si possano realizzare le opere pubbliche e promuovere gli investimenti. Crediamo potrà essere di esempio per altre situazioni». Se tutto procederà secondo i piani, il tratto da Dosson allo svincolo dell’ospedale Ca’ Foncello dovrebbe essere pronto entro il 2022. Assindustria, Ascom e Cna restano attente: «Ora è importante passare in tempi rapidi alla fase realizzativa. Le nostre associazioni assicuriamo la massima partecipazione al confronto anche nella fase realizzativa del nuovo Terraglio Est, nuovo asse di collegamento Nord Sud che diventa parte di un più ampio sistema di collegamenti a dimensione metropolitana».

**Mattia Zanardo**





**INCOMPIUTO** Via libera al completamento del Terraglio Est che oggi si ferma a Casier e lascia in mezzo al guado quattro Comuni

# Cadono i mattoni le Mura a pezzi «Così le salveremo»

► Treviso, le radici minano la stabilità  
«Stanziate 200mila euro per la pulizia»

Il problema dei rampicanti sulle Mura di Treviso sta assumendo proporzioni sempre più preoccupanti e non si tratta solo di una questione estetica. Le radici avvinghiate a mattoni e malta stanno mettendo in pericolo la stabilità di alcuni tratti. Anzi, in certi punti come a Porta San Tomaso, al castello (ex Camuzzi ndr), al bastione di Santa Sofia, i mattoni stanno letteralmente cadendo a terra. E il Comune annuncia la cura: con soldi (200mila euro) e l'uso di tecnologie (i droni).

P. Calia alle pagine II e III

# Mura sotto assedio e i mattoni cadono

► Le radici degli arbusti infestanti minano la stabilità della cinta muraria Ca' Sugana investe 200mila euro per la pulizia e utilizzerà anche i droni

**MANERA:**  
«È UN PROBLEMA  
L'ULTIMO MESE  
DI PIOGGIA  
HA COMPLICATO  
LA MANUTENZIONE»  
IL CASO

**TREVISO** In certi tratti, come alla curva Bricito o attorno a largo Caccianiga, non si vedono. Una parete verde le ricopre interamente. Erboni alti anche mezzo metro, cresciuti tranquillamente tra un mattone e l'altro senza che nessuno potesse farci niente. E che adesso si sono letteralmente mangiati ampi tratti delle Mura. Il problema dei rampicanti sta assumendo proporzioni sempre più preoccupanti e

non si tratta solo di una questione estetica. Le radici avvinghiate a mattoni e malta stanno mettendo in pericolo la stabilità di alcuni tratti. Anzi, in certi punti come a Porta San Tomaso, al castello (ex Camuzzi ndr), al bastione di Santa Sofia, i mattoni stanno letteralmente cadendo a terra. Basta passarci accanto per notare, alla base delle monumentali pareti, una spianata di calcinacci e pezzi di malta disintegrati dall'azione delle radici combinata a quella dell'acqua, che penetra nelle fessure aperte dalle piante provocando veri e propri disastri. Detto questo non nemmeno è il massimo avere il principale monumento della città quasi completamente nascosto proprio all'inizio della stagione dove il turismo raggiunge numeri di tutto rispetto,

oltre che nel periodo in cui anche prestigiosi giornali come il New York Time invitano a preferire una bella visita a Treviso piuttosto che la caotica Venezia.

## PROBLEMA

«Non nascondo che le erbacce infestanti cresciute sulle Mura stanno diventando una questione non indifferente - ammette Alessandro Manera, assessore all'Ambiente - resa ancora



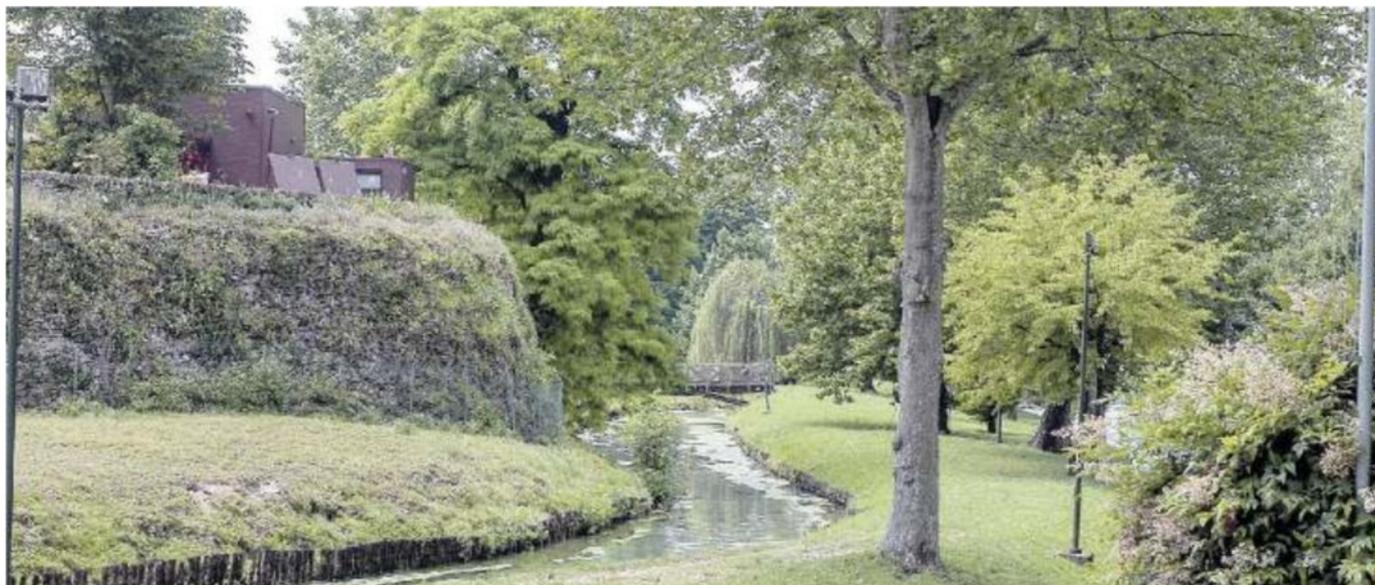
più rilevante dal mese di pioggia intensa avuto a maggio. Col brutto tempo non è stato possibile fare alcuna operazione di manutenzione, però le erbacce sono cresciute di parecchio. E adesso dobbiamo provvedere. Abbiamo stanziato 200mila euro per la pulizia delle mura e affideremo i lavori con un bando». A Ca' Sugana stanno predisponendo un piano operativo articolato in due fasi: la prima si concretizzerà in bando molto rapido per assegnare i lavori di "disboscamento". Si tratterà di un'operazione molto tradizionale, fatta con decespugliatori e con quelle attrezzature comunemente utilizzate per la manutenzione del verde pubblico. Poi, a luglio, è prevista una seconda fase più innovativa.

### TECNOLOGIA

La giunta ha deciso di utilizzare i droni per risolvere definitivamente il problema infestanti aggrappati agli antichi bastioni. L'intenzione è maturata qualche mese fa ma adesso la decisione è stata presa: sofisticatissimi robot-volanti verranno guidati lungo la cinta muraria per irrorare la superficie, liberata meccanicamente da Contarina, con diserbanti in grado di garantirne la pulizia. «Sarà una fase molto delicata - precisa l'assessore - anche perché dobbiamo valutare bene il tipo di sostanza da utilizzare: le zone da disinfestare sono ampie ma la normativa è piuttosto rigida e pone diversi paletti. Treviso è una città d'acque e bisogna te-

nerne conto. E non possiamo di certo utilizzare prodotti inquinanti o nocivi. I nostri tecnici stanno effettuando delle prove per individuare i più adatti. Il tutto poi dovrà avere un equilibrio anche nei costi». Il drone, una volta individuato il diserbante giusto, presenterà comunque dei vantaggi: «Sì - afferma Manera - con questa tecnologia possiamo anche programmare due o più interventi a stagione. È molto più pratico che alzare delle impalcature o calare qualcuno con le imbragature dalla cima della Mura. Purtroppo il problema esiste, ne siamo perfettamente consapevoli. Abbiamo visto anche noi lo stato della Mura e ricevuto le segnalazioni. E adesso stiamo predisponendo le necessarie contromisure».

**Paolo Calia**



**IL PROBLEMA** Un tratto di Mura coperto da erbacce: purtroppo l'intera cinta muraria deve fare i conti con gli infestanti che ne pregiudicano anche la stabilità





**IL NODO Ca' Sugana sta predisponendo una pulizia approfondita grazie anche all'utilizzo dei droni  
l'associazione Treviso Sotterranea però chiede anche interventi di recupero più strutturali**

## Il Mose

### “Sblocca cantieri” più vicino il super commissario

**Il decreto “sblocca cantieri” approvato ieri dalla Camera libera di fatto anche importanti decisioni sul Mose, come ad esempio la nomina del super-commissario. E c'è chi, per questo ruolo, vede il Provveditore Roberto Linetti.**

Vittadello a pagina IV

# Lo “sblocca cantieri” libera il Mose

► Il decreto votato ieri prevede che entro un mese dalla pubblicazione si nominerà il super commissario ► C'è già chi vede l'incarico affidato a Roberto Linetti il Procuratore alle opere pubbliche vicino alla pensione

## IL DECRETO

**VENEZIA** Il decreto sblocca cantieri è passato ieri sera alla Camera con 259 sì e 75 no, 45 gli astenuti. Nei prossimi giorni sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale. Da quella data decorrerà il termine di 30 giorni per un nuovo decreto a firma del presidente del consiglio dei ministri che nominerà il terzo commissario per il completamento del Mose, scelto su proposta del Ministro delle Infrastrutture d'intesa con la Regione, sentiti i ministeri dell'Economia, dell'Ambiente, dei Beni Culturali, del Turismo, la città metropolitana e il Comune di Venezia. Avrà l'incarico di sovrintendere la prosecuzione dei lavori per finire l'opera.

## PD DELUSO

Deluso il deputato Pd Nicola Pellicani per la bocciatura dell'ordine del giorno con cui si chiedeva la convocazione del Comitato entro 30 giorni e che il commissario, per la conclusione del Mose, si avvalsesse dei tecnici e del personale del Consorzio Venezia Nuova, di Thetis e di Comar. Secondo Pellicani, infat-

ti, sarebbe stato necessario ripristinare i meccanismi previsti per il Comitato, che si è riunito l'ultima volta nel 2017, poiché questo rallentamento dell'attività ha determinato ripercussioni negative per tutto il contesto delicatissimo della città di Venezia. Invece la votazione è stata lapidaria, con 255 voti contrari e 186 favorevoli (2 astenuti).

## IN PREFETTURA

Intanto i sindacati confederali, a nome del Consorzio Venezia Nuova, Comar e Thetis, sono stati ricevuti ieri mattina in Prefettura per rappresentare tutte le preoccupazioni per la mancata approvazione delle tutele nei loro confronti all'interno del decreto. In particolare, hanno evidenziato come non vi sia nessun riferimento al futuro occupazionale dei lavoratori attualmente impiegati nelle tre società, circa 250 persone. E hanno chiesto al Prefetto di intervenire urgentemente con il Governo e con i Ministeri per trovare le soluzioni più adeguate per salvaguardare l'occupazione e le competenze professionali.

## IL FUTURO

Chi rappresenta una voce fuori dal coro è Piergiorgio Galvani, delle rsu del Consorzio, che sottolinea come non sia ancora il momento per lasciarsi la testa: «Nel decreto si fa riferimento alla possibilità per il commissario di avvalersi di strutture controllate dallo Stato o dalle Regioni. E' vero, per ora non si vedano candidati a questo ruolo, ma non è detto che non possano essere di nuova costituzione, con il personale delle aziende che finora hanno contribuito alla realizzazione del Mose. Quanto al commissario ci auguriamo che sia una persona competente e che conosca già la realtà veneziana. Perché dovrà gestire la conclusione dell'opera anche in un momento in cui non è ancora chiaro chi sostituirà l'attuale Provveditore alle opere Pubbliche del Triveneto Roberto Linetti, a pochi mesi dalla pensione. Per questo, come commissario, lo vedremmo come la persona giusta al posto giusto»

**Raffaella Vittadello**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**INCARICHI** Roberto Linetti (a destra) con l'assessore veneto Marcato

**CONFARTIGIANATO.** Nuova raffica di modifiche

# «Sblocca-cantieri Novità positive, ma troppe incertezze»

Ok affidamenti diretti, o procedure negoziate, e sub-appalti ma molte regole sono a scadenza nel 2020  
MESTRE (VE)

Lo Sblocca-cantieri? "Luci e ombre", secondo Confartigianato Veneto, nel testo che alla Camera ha confermato le modifiche del Senato e ha ridisegnato l'impatto della nuova legge sul Codice degli appalti. «La riforma - rileva Confartigianato - è apprezzabile quando amplia il ricorso all'affidamento diretto fino a 150mila euro» di lavori (da 40mila in su però in base a tre diverse offerte), e da lì in su «reintroduce l'utilizzo della procedura negoziata fino a un milione»: per i lavori da 150 mila euro a 350 mila si negozia con 10 operatori economici, poi fino a un milione con 15.

Bene per gli artigiani anche quando la legge «prevede il subappalto fino al tetto del 40% (il decreto legge scriveva 50%) e infine il 30% di ribasso del limite di prezzo nell'offerta economicamente più vantaggiosa». Ma il decre-

to «contiene anche una insidia preoccupante: la data di scadenza. Il 2020 è infatti la dead line fissata per la decadenza di modifiche importanti come: la possibilità per i singoli Comuni di emanare bandi di gara senza utilizzare la Centrale di committenza (c'è però rischio caos su procedure già avviate); la possibilità per i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria di essere avviati anche col solo progetto definitivo e non quello esecutivo; la sospensione dell'Albo dei Commissari di gara, l'eliminazione definitiva dell'obbligo di individuazione della terna di subappaltatori».

Non c'è poi la possibilità che chi esce sconfitto da una gara possa fare da sub-appaltatore a chi l'ha vinta. E poi il Rup-Responsabile di procedimento «difficilmente applicherà le deroghe sapendo che ne dovrà rispondere di persona dopo il 2020». Insomma «sono più le incertezze che le certezze» e Confartigianato è perplessa: troppe modifiche in pochi anni, serve una pausa e un lavoro di riforma globale che sia concordato con gli operatori. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Di crescita, corsia sprint per la sicurezza delle scuole

Corsia preferenziale per gli affidamenti relativi ad interventi di messa in sicurezza di edifici scolastici. Le stazioni appaltanti beneficiarie di finanziamenti e contributi statali potranno bypassare la gara se Consip e Invitalia non pubblicheranno i bandi entro tre mesi. È una delle principali novità previste dagli emendamenti al decreto «Crescita» (dl 34/2019) approvati in commissione alla camera. Per gli enti locali viene anche introdotto un cuscinetto per attenuare l'impatto contabile dello stralcio delle mini-cartelle e l'alleggerimento della stretta per i ritardati pagamenti delle fatture. Cambiamenti in vista anche in materia tributaria, con l'allungamento dei termini per presentare le dichiarazioni Imu e Tasi e la conferma delle agevolazioni sugli immobili delle società agricole.

Riguardo alle scuole, limitatamente al triennio 2019-2021, sarà possibile avvalersi delle centrali di committenza nazionali, che dovranno pubblicare gli atti di gara entro novanta giorni dalla presentazione alle stesse, da parte degli enti locali, dei progetti definitivi. Decorso tale termine, gli enti potranno procedere, anche per importi pari o superiore a 200 mila euro e fino alla soglia comunitaria, mediante procedura negoziata con consultazione, nel rispetto del criterio di rotazione degli inviti, di almeno quindici operatori economici, ove esistenti, individuati sulla base di indagini di mercato o tramite elenchi di operatori economici. L'avviso sui risultati della procedura di affidamento dovrà contenere anche l'indicazione dei soggetti invitati. Unico vincolo: gli edifici scolastici pubblici, oggetto di interventi di messa in sicurezza a valere su finanziamenti e contributi statali, dovranno mantenere la destinazione a uso scolastico per almeno cinque anni dall'avvenuta ultimazione dei lavori.

Più tempo per tappare i buchi di bilancio che derivano dall'annullamento automatico dei carichi fino a 1.000 euro disposto dal dl 119/2018: gli enti creditori, sulla base dell'elenco trasmesso dall'agente della riscossione,

potranno adeguare le proprie scritture contabili entro la data del 31 dicembre 2019, tenendo conto degli eventuali effetti negativi già nel corso della gestione e vincolando allo scopo le eventuali risorse disponibili alla data della comunicazione.

Si allenta la stretta finalizzata a velocizzare i pagamenti, con la cancellazione degli obblighi di accantonare fondi per gli enti che, nel 2019, vedranno crescere, rispetto al 2018, il debito commerciale residuo scaduto, se questo non supererà il 5% del totale delle fatture ricevute nel medesimo esercizio.

Sui tributi, spicca la norma che posticipa i termini per la presentazione della dichiarazione Imu/Tasi, che verranno spostati dal 30 giugno al 31 dicembre dell'anno successivo a quello in cui si è verificato l'evento che dà origine alla dichiarazione stessa. Una misura, questa, che viene anticipata rispetto alla proposta di legge sulle semplificazioni fiscali e già criticata dall'Anci, secondo cui, con la nuova tempistica, le amministrazioni comunali si troverebbero a subire un ulteriore effetto negativo sui termini di accertamento per omessa dichiarazione, che si ridurrebbero di sei mesi.

Gli avvisi di accertamento in rettifica e d'ufficio devono infatti essere notificati, a pena di decadenza, entro il 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui la dichiarazione o il versamento sono stati o avrebbero dovuto essere effettuati. Il nuovo termine determinerebbe, pertanto, che l'avvio dei controlli sulle dichiarazioni ritarderebbe di sei mesi, fermo restando il termine ultimo fissato dalla legge per l'invio degli accertamenti.

Infine, si segnala la conferma delle agevolazioni Imu alle società agricole in possesso della qualifica di Imprenditore agricolo professionale. Lo scopo della norma inserita nel dl 34 è conseguente al mancato riconoscimento degli sconti da parte di alcuni comuni, ancorché il Dipartimento delle Finanze ne riconosca il diritto.

*Matteo Barbero*



*Compiti e poteri contenuti nel decreto-legge Sblocca cantieri per far ripartire le opere*

# Commissari, ruolo di InvestItalia

## Deroghe anche per interventi contro il dissesto idrogeologico

Pagina a cura

DI ANDREA MASCOLINI

**D**eroghe ampie al Codice appalti per i commissari straordinari che si potranno avvalere di InvestItalia e di altre società pubbliche; possibile la revisione dei progetti delle opere in stallo. E quanto stabiliscono le disposizioni del decreto-legge Sblocca cantieri (all'articolo 4) che prevedono, per gli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari, la nomina da parte del presidente del consiglio di uno o più commissari straordinari, individuabili anche nell'ambito delle società a prevalente capitale pubblico. Il loro compito sarà quello, se del caso, di rielaborare e approvare i progetti non ancora appaltati, operando in raccordo con i provveditorati interregionali alle opere pubbliche, anche mediante specifici protocolli operativi.

**La norma stabilisce che l'approvazione** dei progetti da parte dei commissari sostituirà ogni autorizzazione, pare, visto e nullaosta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici e per quelli di tutela ambientale per i quali i termini dei relativi procedimenti sono dimezzati.

**Per l'esecuzione degli interventi, i commissari** straordinari possono essere abilitati ad assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e (è questa la parte di maggiore rilievo) a operare in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici. Sarà necessario un decreto attuativo ad hoc per definire le deroghe.

**Su questa parte, il presidente dell'Anac** Raffaele Cantone, nella relazione al parlamento presentata la scorsa settimana, ha avuto modo di criticare le «amplissime deroghe al codice concesse ai commissari straordinari» che sembrano «troppo attente all'idea del fare piuttosto che a quella del far bene».

**Per le occupazioni di urgenza** e per le espropriazioni delle aree occorrenti per l'esecuzione degli interventi, i

commissari straordinari, con proprio decreto, potranno provvedere alla redazione dello stato di consistenza e del verbale di immissione in possesso dei suoli anche con la sola presenza di due rappresentanti della regione o degli enti territoriali interessati, prescindendo da ogni altro adempimento (comma 3).

**Previsto anche un forte raccordo fra i commissari e InvestItalia** (struttura di missione alle dirette dipendenze del premier e lavora su ritardi di spesa e soluzioni, ndr) anche con riferimento alla sicurezza delle dighe e delle infrastrutture idriche. I commissari, operando come fossero project manager dell'opera, dovranno trasmettere al Cipe i progetti approvati, il cronoprogramma dei lavori e il relativo stato di avanzamento, segnalando semestralmente eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto ai termini fissati nel cronoprogramma di realizzazione delle opere, anche ai fini della valutazione di defianziamento degli interventi.

**Nel passaggio parlamentare al senato è stato** aggiunto alla disciplina generale che le deroghe si applicano anche agli interventi dei commissari straordinari per il dissesto idrogeologico in attuazione del Piano nazionale contro il dissesto e ai commissari per l'attuazione degli interventi idrici. Inoltre, le risorse assegnate per la realizzazione degli interventi, fino a un massimo di una quota del 2%, potranno essere utilizzate per attività di assistenza tecnica ai progetti e ai commissari attuatori.

**Con decreti del presidente del consiglio** dovranno poi essere definiti i termini, le modalità, le tempistiche, l'eventuale supporto tecnico, le attività connesse alla realizzazione dell'opera e il compenso per i commissari straordinari (comunque in misura non superiore a quella massima prevista a legislazione vigente). I commissari potranno avvalersi anche di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata nonché di società controllate dallo Stato o dalle regioni.



## ENTI LOCALI

## È legge lo Sblocca cantieri. Lavori anche con fondi parziali

Cerisano a pag. 38

Dalla camera l'ok definitivo. Sospensione chirurgica del codice appalti fino a tutto il 2020

# Lo Sblocca cantieri è legge

## Via alle gare anche se i fondi bastano solo per i progetti

DI FRANCESCO CERISANO

Il decreto Sblocca cantieri è legge. Con 259 voti a favore, 75 contrari e 45 astenuti, l'aula della camera ha dato l'ok definitivo al ddl di conversione del decreto legge nel testo approvato la settimana scorsa dal senato (si veda *ItaliaOggi* del 7 giugno). Diventa quindi ufficiale la sospensione chirurgica del codice appalti fino al 31 dicembre 2020 che porterà in dote ai comuni non capoluogo l'esonero dall'obbligo di fare ricorso alle centrali di committenza e la possibilità di affidare lavori anche in presenza di finanziamenti parziali, sufficienti solo per la fase di progettazione dell'opera.

Fino a tutto il 2020 sarà quindi possibile fare le gare anche se la disponibilità di finanziamenti sia limitata alle sole attività di progettazione. Le opere, di cui è stata avviata la progettazione, saranno considerate prioritarie ai fini dell'assegnazione dei fondi per la loro realizzazione. Si tratta di una misura fortemente espansiva per i comuni che va a braccetto con l'estensione da 40 mila a 150 mila euro della soglia per gli affidamenti diretti. Eliminato anche l'obbligo di nomina dei commissari di gara esterni,

scelti dall'elenco Anac. Mentre il limite massimo per il subappalto dei lavori passa dal 30 al 40% del valore, ma viene scongiurata l'idea originaria del governo di una liberalizzazione totale dei subappalti. Deroga fino al 31 dicembre 2020, alla norma che vieta di ricorrere all'affidamento congiunto di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori (appalto integrato). E sempre fino alla fine del 2020, per i contratti di lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria (ad esclusione degli interventi di manutenzione straordinaria che prevedono il rinnovo o la sostituzione di parti strutturali delle opere o di impianti) sarà possibile affidare i lavori sulla base di un progetto definitivo semplificato, prescindendo dall'avvenuta redazione e approvazione del progetto esecutivo.

Tutte le misure saranno a tempo, in modo da sperimentarne l'efficacia nel rivitalizzare il settore dei lavori pubblici. Entro il 30 novembre 2020 il governo presenterà una relazione al parlamento sugli effetti della sospensione al fine di valutare l'opportunità di mantenere o meno le misure. Che dunque potrebbero cessare al 31 dicembre 2020, ma anche essere prorogate o diventare strutturali.

Dopo il voto di Montecitorio il primo a tirare un sospiro di sollievo è stato il premier **Giuseppe Conte** che ha visto più volte la propria maggioranza scricchiolare nel gioco dei veti incrociati tra Lega e Movimento 5 Stelle. «Ora siamo nella condizione di accelerare sul completamento delle opere infrastrutturali e sui cantieri ancora aperti. Inoltre diamo una prima importante risposta per le zone terremotate», ha scritto il premier su Facebook. Per la Lega la conversione in legge del decreto rappresenta «un cambio di marcia, che semplifica e sburocratizza, snellisce i contratti pubblici e accelera gli interventi strutturali. Più poteri ai sindaci di appaltare, meno lacci e laccioli per le imprese», ha commentato la relatrice leghista **Elena Lucchini**, andare di pari passo.

Secondo **Stefano Patuanelli**, capogruppo M5S al senato, «l'approvazione definitiva del decreto Sblocca-Cantieri rappresenta il coronamento di mesi di lavoro, nei quali ci siamo spesi fortemente per arrivare a quelle semplificazioni non più rinviabili in tema di contratti pubblici. La quadra trovata avvantaggerà tutto il paese e darà quella spinta economica di cui ha bisogno».



## Le novità principali per i Comuni

- Esclusione dall'obbligo di ricorso ad una centrale di committenza per i comuni non capoluogo di provincia;
- possibilità di affidare i lavori anche in presenza di finanziamento della sola progettazione;
- niente obbligo di nomina di commissari esterni scelti dall'albo Anac;
- ammesso l'appalto integrato ma con pagamento diretto del progettista;
- affidamento lavori: da 40 mila a 150 mila diretto con tre preventivi; da 150 mila a 350 mila procedura negoziata con invito di 10 operatori economici; da 350 mila a un milione procedura negoziata con invito di 15 soggetti; oltre un milione procedure ordinarie;
- affidamento servizi e forniture: da 40 mila a 221 mila affidamento diretto con tre preventivi;
- subappalto da prevedere negli atti di gara ma con limite massimo al 40% dell'importo dei lavori

IL PROGETTO

Atalanta, lo stadio "rinascce" a Budoia



/PAG. 31

# Nasce alla Maeg di Budoia il nuovo stadio dell'Atalanta

L'azienda costruisce le 37 capriate per le tribune, lunghe tra i 24 e i 37 metri  
La prima sarà completata a settembre per l'inizio del campionato, l'altra nel 2020

**BUDOIA.** La prima delle 37 capriate lunghe tra i 24 e i 37 metri per lo stadio "Atleti Azzurri d'Italia" dell'Atalanta di Bergamo è pronta e parte in questi giorni dallo stabilimento Maeg di Budoia.

Le modalità del trasporto eccezionale e il tragitto sono già stati individuati. E sarà poi un flusso costante dal Friuli verso Bergamo per rifornire le squadre di montatori di tutte le 37 capriate con le rispettive 37 colonne, anch'esse di misure straordinarie. In tutto si tratta di 74 grandi pezzi per la costruzione della tribuna in tempo utile per la ripresa del campionato. La copertura viene infatti realizzata con travi reticolari costituite da profili tubolari di vari diametri e spessori, che è una delle specialità dell'azienda nordestina, che ha una primaria importanza internazionale nel settore delle costruzioni, specializzata nelle grandi opere in acciaio dagli stadi, alle torri, ai ponti.

Lo stadio di Bergamo avrà una capienza finale di 24 mila posti, dei quali 18 mila a sedere. Per ridurre al minimo l'impatto della ristrutturazione, i diversi interventi sono stati pianificati durante la pausa estiva del campionato e saranno

realizzati in due tranches: la prima tribuna sarà completata a settembre di quest'anno e la seconda a settembre dell'anno prossimo.

«Alcune settimane fa è stato inaugurato lo stadio da 40 mila posti di Doha, in Qatar – ha detto Alfeo Ortolan, fondatore nel 1978 e presidente di Maeg, la società di Vazzola che conta stabilimenti oltre che nel quartier generale, anche a Cologné, Maron di Brugnera e Budoia – e a settembre verrà inaugurato quello di 65 mila posti a Yaoundé, capitale del Camerun: per entrambi ha lavorato, insieme con gli altri siti produttivi, lo stabilimento di Budoia perché qui c'è il nuovo macchinario per il taglio al plasma dei grandi tubi. Oltre i due terzi del nostro fatturato viene generato all'estero, abbiamo costruito in ben 28 Paesi, ma portiamo sempre nel mondo il Made in Italy: le nostre costruzioni vengono infatti realizzate e premontate nei nostri stabilimenti in provincia di Pordenone e di Treviso».

L'ammodernamento dello stadio di Bergamo nasce dall'esigenza di adeguare la struttura agli standard Uefa, così da poter disputare Coppe europee (quest'anno i nerazzurri bergamaschi hanno conquistato il ter-

zo posto in campionato e una straordinaria qualificazione in Champions League) e le partite internazionali e di fornire anche un impianto coperto ed agevole ai tifosi.

La realizzazione delle tribune è parte del progetto di ricostruzione delle curve esistenti che verranno demolite e riedificate con una copertura in acciaio.

La commessa a Maeg comprende progettazione, fornitura e posa in opera delle strutture metalliche per un peso di 3.480 tonnellate di acciaio e un valore del contratto di 9,4 milioni.

Sono 65 mila le tonnellate/anno che determinano la capacità produttiva dei cinque stabilimenti di 160 mila metri quadrati coperti, nel 2017 il fatturato è stato di 118,6 milioni di euro con un risultato ante oneri finanziari (Ebit) da di 8,8 milioni di euro. –

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



## LA SCHEDA

### L'azienda fondata quarant'anni fa Fattura 118 milioni

Maeg Costruzioni, società per azioni controllata totalmente dalla famiglia di Alfeo Ortolan, fondata nel 1978, opera sia come general contractor che come specialista nella lavorazione di carpenteria in acciaio medio-pesante. Il fatturato è di 118 milioni. Offre un servizio completo attraverso la progettazione, la produzione e la posa in opera di ponti, viadotti ed edifici ad uso civile e industriale. Tutte le opere Maeg sono interamente made in Italy e coordinate in house. Tra le opere visibili in Veneto citiamo lo stabilimento di Castrette di Benetton Group, l'hotel Laguna Palace di Mestre e il marciapiede mobile di 365 metri all'aeroporto Marco Polo di Venezia. In Friuli Venezia Giulia La Porta d'Italia sul confine con la Slovenia e il Ponte Versa a Gorizia.



Il rendering di come apparirà il nuovo stadio "Atleti Azzurri d'Italia" dove giocherà l'Atalanta. Accanto, il presidente di Maeg, Alfeo Ortolan, e un'immagine dello stabilimento di Budoia



Locarno-Venezia, denuncia di Montavoci

# L'Idrovia mai realizzata «Grande incompiuta da 150 milioni di euro»

## LA DENUNCIA

**D**uecento milioni di fondi europei spesi negli ultimi 15 anni. Per non concludere nulla. Una delle tante «grandi incompiute» italiane è l'Idrovia Locarno-Venezia. È la più antica idrovia d'Europa, che consente di collegare la Svizzera alla laguna, passando per il lago Maggiore, il Ticino, i Navigli di Milano, il Naviglio pavese e il Po. Un progetto rilanciato qualche anno fa da un'équipe veneziana guidata dal campione del mondo di motonautica Gianpaolo Montavoci. È lui oggi a tracciare un bilancio amaro di questa lunga storia. «Nell'aprile del 2003», racconta, «eravamo riusciti a organizzare la prima edizione di quel raid motonautico da Locarno a Venezia. Ci aveva aiutato la Guardia di Finanza con il colonnello Mocellin, l'Associazione motonautica veneziana, e il famoso architetto milanese Empio Malara, studioso dei Navigli e della loro storia antica.

«Volevamo dimostrare», racconta Montavoci, «che se vengono restaurate le vie d'acqua e le conche di navigazione si potrebbe navigare per turismo in un percorso unico al mondo». Era prevista anche la trasformazione dei motori in propulsori a Gpl, meno inquinanti. Un progetto «ecologico» che allora aveva avuto un grande successo», continua il campione veneziano, perché lungo il percorso scoprivamo le conche rotte e nuo-

vi ponti costruiti stupidamente a raso sui canali, lavori «sbagliati» nelle conche. Dislivelli troppo grandi, corrente impossibile, nemmeno una bita per le corde, fondali bassi. Ne parlavano le tv e i giornali nazionali. Così la Comunità europea decise di finanziare il restauro dei Navigli e il oro ripristino. Nella conca Fallata sul naviglio pavese era prevista una turbina che grazie alla corrente dell'acqua avrebbe prodotto energia elettrica per illuminare la zona.

I raid si susseguirono ogni due anni fino al 2009. «Poi per mancanza di sponsor e difficoltà economiche furono costretti a fermarci», racconta Montavoci, «ma anche i lavori di restauro erano bloccati. Un architetto della Regione ci disse che a causa della rottura di carico il percorso si sarebbe interrotto prima di Milano, in mezzo alle campagne. Possibile?»

Il raid viene ripreso nel 2016, e ottiene un grande successo. Ma lungo il percorso, annota Montavoci, la situazione è peggiorata ancora. Nel 2017 Assonautica veneziana organizza un convegno sulla navigazione interna. Progetti e grandi idee. Belle parole sul trasporto via acqua, più sicuro e meno inquinante. Sulle possibilità future dello sviluppo della rete. «Hanno speso 150 milioni di soldi europei per l'idrovia», denuncia Montavoci, «e adesso ne servono altri 50 per collegare Milano al Po. In 15 anni siamo riusciti a non concludere nulla!»—

**Alberto Vitucci**



Gianpaolo Montavoci, ex campione di motonautica



**A4 E VALDASTICO****Incidenti  
crollo del 40%  
Manutenzione  
da 150 milioni**

VERONA. A4 Holding che gestisce 235 chilometri di rete autostradale da Brescia a Padova e la Valdastico, lancia la nuova campagna di sicurezza rivolta ai giovani. Ieri nella discoteca Sesto Senso di Lonato del Garda, l'anteprema con il video che racconta la storia di Carlos Rubio: il ragazzo spagnolo è in carcere da due anni perché ubriaco ha provocato la morte del suo migliore amico con un incidente in auto.

«Per A4 Holding» ha detto il presidente, Carlos del Río Carcao, «questo è un investimento sui nostri ragazzi, un modo per poterli intercettare sui canali dei new media dove passano tanto tempo. Nel gruppo Abertis siamo la prima concessionaria autostradale in Europa, dopo la Spagna, ad adottare questa modalità di dialogo con i più giovani. Vogliamo responsabilizzarli per evitare che loro stessi diventino una triste cifra registrata all'interno di una casistica nazionale sull'incidentalità su strada».

Dal 2008 al 2018, A4 Holding ha registrato una flessione del 40 per cento degli incidenti sui 235 chilometri, con una riduzione del 65 per cento sull'intera tratta durante il weekend quando i camion non circolano e quindi non rappresentano un pericolo per le auto. Per contrastare gli effetti legati agli incidenti, sono stati programmati investimenti in ordinaria manutenzione nell'ultimo triennio per 44 milioni di euro all'anno, impiegando altri 13 milioni in tecnologie per monitorare la gestione del traffico.

Bruno Chiari, direttore di A4 Holding, ribadisce che «non sono mai abbastanza gli investimenti per combattere i pericoli legati a tutti i fattori di alterazione delle capacità di guida. Gli incidenti stradali in Italia sono ancora oggi il primo responsabile della morte di bambini e dei giovani in età compresa fra i 5 e i 29 anni».

Quindi ci vuole prudenza: soprattutto con i tir. —



IL CASO DELL'OSPEDALE FINISCE IN COMMISSIONE

# Buferata in Regione sul caos Cattinara Il cantiere riapre solo a fine 2020

L'assessore Riccardi accusa la Serracchiani: sua la responsabilità  
La replica: comodo dare adesso la colpa alla giunta precedente

D'AMELIO / ALLEPAG. 2 E 3

## Cattinara resta nel caos Riccardi contro tutti I lavori? Solo a fine 2020

L'assessore accusa Serracchiani assegnandole la responsabilità politica del caso e demolisce la regia tecnica del cantiere. «Quanto a Clea ha agito sottobanco»

**Sotto tiro finisce il presunto tentativo della Ati di influenzare consiglieri regionali**

**Poggiana scarica apertamente il Rup Pavan: «Non ha fatto rispettare il contratto»**

**Strada in salita per l'opzione Maltauro. Più probabile l'intervento di Rizzani de Eccher**

### Diego D'Amelio

TRIESTE. Nel giorno dell'audizione su Cattinara, il vicepresidente Riccardo Riccardi tira fuori le unghie. Il responsabile della Salute ne ha per tutti. All'ex governatrice Debora Serracchiani attribuisce la responsabilità politica dell'appalto interrotto. L'Ati Clea viene accusata di voler superare lo stallo tecnico sul progetto con una trattativa politica gestita sottobanco ed esponenti del centrodestra sono criticati per averle dato udienza in via informale. La conduzione del cantiere da parte dell'ingegnere dell'Azienda sanitaria Elena Pavan viene infine giudicata

inadeguata. Dall'audizione non emergono invece fatti nuovi, se non l'indicazione di un'ipotesi di ripresa dei lavori per l'autunno 2020, secondo previsioni che andranno verificate alla prova dei fatti.

### L'ATTACCO AL RP

Riccardi ha evitato in una prima fase di costruire polemiche politiche sullo stop ai lavori dell'ospedale. Ma il vicepresidente non ha gradito le critiche recenti dei dem né i contatti avvenuti fra questi e le imprese costruttrici. Ecco allora che all'uscita dall'audizione arriva il missile: «Non mi è piaciuto – dice – essere attaccato su responsabilità che non potevo avere. Chi ha avuto responsa-

bilità precedenti in questa vicenda dovrebbe avere il buon senso di star zitto. La gara si chiude nel 2014, il contratto è del 2017, le contestazioni partono nell'estate 2018: quanto è successo risponde al nome di Debora Serracchiani. Non avrei voluto dirlo, ma arriva il momento di rispondere per legittima difesa».

### IL RUOLO DEL RP

L'attacco all'ex governatrice è l'apice di una tensione che fino a quel momento era rimasta confinata in commissione nella ricostruzione dei fatti da parte del commissario Antonio Poggiana e nelle successive valutazioni dell'assessore. Fra i temi caldi finisce la difformità

di vedute fra il commissario e il suo responsabile tecnico. «Il Rup – evidenzia Poggiana – non ha detto che si sono risolti i problemi ma che si potrebbero risolvere: la stazione appaltante non può basarsi su auspici e buone intenzioni del Rup e dell'Ati. Il Rup è un tecnico e il pubblico interesse lo persegue facendo rispettare il contratto, cosa che non è avvenuta». Uno schiaffo cui si aggiungono voci insistenti secondo cui il commissario starebbe valutando la rimozione di Pavan dalla responsabilità sul cantiere, sempre che l'aperta sconfessione non ne provochi le dimissioni.

Riccardi ritorna a sua volta sulle ragioni di interesse pubblico richiamate nella relazione in cui Pavan suggerisce di dare ancora tre mesi alle imprese per produrre il contratto. Per il vicepresidente il tempo è scaduto: «Il progetto doveva arrivare in 90 giorni e ne sono trascorsi 750. Qualcuno dovrebbe spiegarmi allora cos'è l'interesse pubblico. Quando in assenza di un progetto esecutivo ordini stralci di lavorazione come la realizzazione di un tunnel e lo sventramento di cinque piani, qualcuno dovrebbe porsi domande sulla propria responsabilità». Poggiana

concorda: «Consentire l'autorizzazione di queste opere è stato improvvido e io non l'avrei fatto», dice ricordando di essere entrato in servizio solo a gennaio.

## LEPRESSIONI POLITICHE

Già che però più sta facendo infuriare Riccardi sono i tentativi di mediazione politica avviati da Clea in queste settimane, tanto più che l'impresa ha contattato anche esponenti della maggioranza come il presidente della Terza commissione Ivo Moras e il consigliere Emanuele Zanon. «Pur avendo un ruolo esecutivo, né io né il presidente abbiamo avuto incontri», sibila l'assessore all'uscita dall'audizione, dopo aver sottolineato che «la politica si fa in Consiglio regionale, il governo nella giunta e la gestione nella stazione appaltante. Considero pericoloso il tentativo di spostare sul tavolo politico una trattativa sul contratto. Io mi sono opposto, perché questi (Clea, ndr) non possono pensare di fare una trattativa sopra la testa della stazione appaltante». Una botta all'impresa, che tuttavia arriva diritta in faccia anche ai compagni di coalizione, il cui atteggiamento non è piaciuto a Riccardi.

## TEMPI SVILUPPI

Poggiana conferma di aver chiesto l'attivazione della polizza globale «per ragioni di trasparenza». Le imprese indicate per il subentro sono Maltaurò e Kostruttiva, ma l'assicurazione avrà tempo fino al 29 giugno per rispondere ed è probabile che la richiesta dell'AsuiTs sarà respinta con la motivazione che non ci sono i presupposti per rompere il contratto con Clea. Ne deriverebbe un secondo fronte legale per l'Azienda sanitaria, che nel contempo dovrà quel punto scorrere la graduatoria della gara d'appalto e rivolgersi alla Rizzani de Eccher. Riccardi fissa la possibile ripresa del cantiere «nell'autunno 2020, sperando che tutto vada per il meglio». Da lì in poi servirebbero sei anni per il completamento di un'opera che di fatto non è mai cominciata. E per prima cosa bisognerà vedere se il tribunale non imporrà una sospensiva ai lavori su richiesta dell'Ati Clea. «Se non sarà così, i lavori andranno avanti», dice Poggiana, precisando di non voler rimanere fermo per timore di future richieste di indennizzo.

BY NC ND AL CUNO DIRITTI RISERVATI

## LO STALLO

### La maxi gru e le transenne nel piazzale

Nell'attesa che vengano messe a fuoco eventuali responsabilità, politiche e non solo, i lavori all'ospedale di Cattinara restano bloccati. Il simbolo dello stallo del maxi cantiere è la grande gru appoggiata ad una delle due torri (a sinistra). Qui sopra e in basso altre due immagini dell'area interessata dai lavori. A destra Antonio Poggiana e Riccardo Riccardi.

## L'INTESA

### Nasce la task force sul protocollo Ssr-Università

La Regione intende costituire a breve un gruppo di lavoro composto da una rappresentanza del sistema ospedaliero e di quello universitario per analizzare gli aspetti del delicato protocollo d'intesa tra Servizio sanitario regionale e Università. L'ha annunciato ieri Riccardi Riccardi, chiarendo la volontà di chiudere la partita nel più breve tempo possibile. «In gioco - precisa Riccardi - c'è uno dei nodi fondamentali per la stabilità del sistema sanitario regionale. Pertanto, a breve, attiveremo una commissione istruttoria che valuti attentamente le clausole contenute nel documento per andare a definire il nuovo protocollo». —





# Appalti, liberi tutti (e fuori controllo)

Lo Sblocca cantieri diventa legge, ma finisce nella palude della burocrazia  
Altra vittoria di Salvini: per due anni congelato il codice anticorruzione

Il decreto Sblocca cantieri è legge, approvato dalla Camera con 259 voti a favore, 75 contrari, 45 astenuti. Per il momento non sembra però destinato a sbloccare alcunché, se non a intasare la burocrazia. Eppure con questa legge il go-

verno punta a spingere il Pil. La Lega ottiene la sospensione di quattro norme del codice degli appalti. Intanto, Silvio Berlusconi punta a un partito unico di centrodestra.

di **Ciriaco, Conte e Lopapa**

● alle pagine 8 e 10

## Sblocca cantieri votata la legge che smonta il codice per fare più in fretta

Via libera del Parlamento alle nuove regole. Il governo: "Una spinta al Pil"  
Ma l'ex ministro Delrio: "Opere aggiudicate sulla pelle dei lavoratori"

di **Valentina Conte**

**ROMA** Il decreto Sblocca cantieri è legge, approvato ieri dalla Camera con 259 voti a favore, 75 contrari, 45 astenuti. Per il momento non sembra però destinato a sbloccare alcunché, se non a intasare la burocrazia. La lista delle opere da scongelare non c'è e in ogni caso richiede due dpcm - decreti del presidente del Consiglio - e il parere del Parlamento. I commissari straordinari per farle ripartire necessitano di 18 decreti di nomina, quasi tutti in capo al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, 7 da varare entro

30 giorni.

Eppure da questa legge - che corregge 81 norme del codice degli appalti rinnovato nel 2016 - il governo punta, in sinergia con il decreto crescita, a spingere il Pil di uno 0,1%. Un miliardo e 700 milioni. Adirittura 2,5 miliardi di impatto sugli investimenti, nelle stime di Toninelli che esulta: «L'Italia riparte». Mentre il suo predecessore, Graziano Delrio, presidente dei deputati Pd, definisce il provvedimento «molto dannoso, aggiudica le opere sulla pelle dei lavoratori, liberalizza tutto, apre la strada a infiltrazioni mafiose con il massimo

ribasso».

### Il braccio di ferro

La Lega ottiene la sospensione fino al 31 dicembre 2020 di quattro norme del codice degli appalti. Il M5S



di sostituire le linee guida flessibili dell'Anac fin qui in vigore e i decreti ministeriali approvati in base al codice del 2016 con un Regolamento generale attuativo più rigido da varare entro 180 giorni (per il codice ci vollero quattro anni).

### Appalti integrati

Per un anno e mezzo salta dunque l'obbligo per i Comuni non capoluogo di ricorrere alle stazioni appaltanti uniche per mettere a gara i lavori. Potranno gestire in proprio gare di qualsiasi importo. Non sarà necessario - sempre fino alla fine del 2020 - nominare commissari di gara pescandoli dall'albo di esperti gestito dall'Anac, l'Autorità anti-corruzione (di fatto ancora non operativo). E si torna - almeno per 18 mesi - agli appalti integrati liberi, cioè all'affidamento congiunto alle imprese sia della progettazione esecutiva che dei lavori.

Sebbene in contraddizione con un'altra norma del codice, lasciata intatta, che impone di assegnare le gare su progetto esecutivo.

### Subappalti

La Lega voleva far saltare il tetto massimo dei lavori che possono essere dati in subappalto. Alla fine il limite resta, ma si alza dal 30 al 40% (dal 50% iniziale). Spetterà alle singole amministrazioni pubbliche decidere gara per gara con il bando la soglia di riferimento entro questo nuovo tetto. Rimane anche la quota massima del 30% da attribuire al punteggio economico nella valutazione delle offerte economicamente più vantaggiose, che la Lega voleva rimuovere. Sparisce invece, come preteso dai leghisti, l'obbligo per le imprese di indicare la terna delle imprese subappaltatrici in sede di offerta.

### Le soglie

Gli affidamenti diretti saranno possibili fino a 40 mila euro. Tra 40 mila e 150 mila euro affidamenti diretti sulla base di tre preventivi. Tra 150 e 350 mila euro procedura negoziata con l'invito di almeno 10 operatori che salgono a 15 per le gare tra 350 mila e un milione di euro. Procedura aperta invece sotto

la soglia che fa scattare la gara europea, ovvero tra 1 e 5,5 milioni. Di fatto, viene alzata la soglia degli affidamenti diretti (senza gara) fino a 150 mila euro. Nella prima versione, l'asticella era stata portata a 200 mila euro. Soglia che il presidente Anac Cantone valutava «pericolosa».

### Danno erariale

Norma molto discussa, ma voluta fortemente dal ministro Toninelli, quella che introduce uno scudo per i funzionari di «ogni profilo» firmatari di provvedimenti di revoca delle concessioni autostradali. Non sarà mai possibile contestare loro la «colpa grave» e dunque il danno erariale, se i decreti di revoca sono stati «vistati e registrati» dalla Corte dei Conti. «Un'arma» di cui Toninelli si dota nel braccio di ferro con Atlantia-Autostrade. Sempre su input di Toninelli, nasce Italia Infrastrutture Spa, società in house del ministero Trasporti, che porterà a termine dal primo settembre le opere a rischio perdita fondi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Le norme

### Tutte le sospensioni di leggi e controlli

# 1

#### Subappalto

La quota massima dei contratti in subappalto sale al 40% dal 30 attuale. Era il 50% nella versione iniziale del decreto. La Lega voleva abolirla e lasciare la possibilità di subappaltare senza limiti

# 2

#### Soglie

Affidamento diretto fino a 150 mila euro. Tra 40 e 150 mila euro sulla base di tre preventivi. Tra 150 e 350 mila euro procedura negoziata con invito di almeno 10 operatori che diventano 15 fino a un milione

# 3

#### Appalto integrato

Torna la possibilità di affidare alla stessa impresa - ma solo per 18 mesi, fino al 31 dicembre 2020 - sia la progettazione esecutiva che l'esecuzione dei lavori, ma le gare saranno assegnate sui progetti

# 4

#### Danno erariale

Ai funzionari che firmano decreti di revoca delle concessioni autostradali non potrà essere contestata la colpa grave e il danno erariale, se il decreto è stato registrato dalla Corte dei Conti

# 5

#### Piccoli Comuni

Le città non capoluogo saranno libere, fino al 31 dicembre 2020, di bandire in proprio le gare, senza passare da una centrale appalti. Salta dunque per 18 mesi l'obbligo di centralizzare le gare

# 6

#### Rigenerazione urbana

Demolizioni e ricostruzioni saranno possibili rispettando le distanze legittimamente preesistenti tra gli edifici, senza dover applicare gli standard attuali, molto più restrittivi



GIUSEPPE LAMI/ANSA

### ▲ Opposizioni all'attacco

(in foto l'ex ministro pd  
Graziano Delrio), ma alla fine  
la Camera ha approvato lo  
Sblocca cantieri con 259 voti  
a favore, 75 "no" e 45 astenuti

## L'analisi

Quelle mafie  
nella giungla  
del lavoro

# Subappalti e "minor prezzo" favoriscono corruzione e mafie

I ribassi economici  
eccessivi avvantaggiano  
le "scatole vuote"

Diventano più difficili i  
controlli per la sicurezza  
con l'aumento dei lavori  
affidati a terzi  
**di Roberto Rho**

**D**all'Expo 2015 alla ferrovia tra i due terminal di Malpensa. Dalla Tav alla Salerno-Reggio Calabria. Dalla ricostruzione post terremoto ai cantieri navali. Dal Terzo Valico alla metro C di Roma. Trovare una grande opera che sia rimasta impermeabile al malaffare, alla corruzione, alle infiltrazioni mafiose è impresa ardua. Basta incrociare su Google le parole "appalti" con "inchieste" o "arresti" per veder scorrere una letteratura infinita di articoli, prevalentemente di cronaca giudiziaria. Le mafie, si è capito da tempo, sguazzano nell'acqua torbida dei subappalti per i lavori di scavo, movimento terra, asfaltatura, costruzione. La corruzione, le turbative d'asta, gli accordi sottobanco si annidano nelle pieghe di procedure barocche, eterne.

Allentare i controlli, alzare le soglie del "liberi tutti", scatenare aste in cui il prezzo (basso) è il criterio dominante, non è certamente il modo migliore per arginare il malaffare, anzi il contrario. Anche se l'obiettivo, dichiarato fin dal nome del decreto Sblocca cantieri, è rimettere in moto un settore vitale per l'economia nazionale, che vale tra il 15 e il 20% del Pil. Nel 2018, annata pure non brillante per l'industria delle costruzioni, in Italia sono stati appaltati

(nel settore pubblico) lavori per quasi 140 miliardi di euro, il record da cinque anni a questa parte. Ma è da record anche il numero delle interdittive antimafia (573) disposte dalle prefetture: il doppio rispetto al 2015. La lettura incrociata dei due numeri dà l'idea dei rischi enormi connessi al "liberi tutti", che è il messaggio implicito che lo Sblocca cantieri trasmette.

Durante una recente audizione a Montecitorio, l'amministratore delegato dell'Anas ha mostrato con una slide l'iter autorizzativo di una nuova opera: dalla progettazione fino alla consegna finale i passaggi burocratici necessari sono 27. Tempo richiesto cinque anni, sempre che l'iter non si blocchi strada facendo, il che avviene in moltissimi casi. Ecco, lo Sblocca cantieri non corregge le fasi a monte della gara, quelle in cui i tempi morti sono estenuanti e gli intoppi una probabilità più che una possibilità. Il provvedimento del governo, invece, interviene pesantemente dalla gara in poi. La novità più criticata è l'innalzamento dal 30 fino a un massimo del 40% della quota dei lavori che il vincitore della gara potrà subappaltare. Non è il 50% inizialmente preteso dalla Lega, ma è comunque un netto ampliamento della quota di lavori in cui tipicamente si concentrano i rischi delle infiltrazioni e i rischi per la sicurezza del lavoro: se in un cantiere lavorano dieci o quindici imprese sarà certamente più difficile coordinare la formazione e il rispetto delle regole di tutela della salute dei lavoratori.

I subappalti, ha ripetuto in più occasioni il presidente dell'Anticorruzione, Raffaele Cantone, sono lo strumento preferito dalle mafie per nascondere tangenti e

denaro sporco. Il governo ha cancellato l'obbligo di indicare già in sede di offerta la terna di imprese a cui affidare il subappalto (norma che favoriva la trasparenza e la qualità dei controlli) e la verifica dei requisiti del subappaltatore durante la gara. Su tutta questa materia pende una procedura d'infrazione della Commissione Ue, giacché in Europa i subappalti sono liberi, ma è dubbio che l'allentamento dei vincoli così organizzato consenta di superare il contenzioso con l'Europa. E l'Ance, l'associazione delle imprese, contesta l'incertezza della soglia, che la stazione appaltante può fissare a livelli diversi (fermo restando il massimo del 40%): una elasticità che penalizza le imprese più strutturate e favorisce le scorribande di chi non ha niente da perdere, come le imprese controllate dalle cosche.

L'altro grande capitolo dello Sblocca cantieri che aumenta i rischi è quello del minor prezzo (non è il massimo ribasso, inizialmente ipotizzato e poi scongiurato) per gli appalti sotto i 5 milioni, circa il 90% del totale: il criterio di aggiudicazione prevede la vittoria dell'offerta più bassa tra quelle che si avvicinano alla media (con l'esclusione delle offerte anomale). È una scelta che privilegia il prezzo come fattore guida per la scelta. Con il sistema precedente dell'"offerta economica-



mente più vantaggiosa” – troppo complesso per molte piccole amministrazioni, non attrezzate per organizzare le gare – il mix tra fattori qualitativi e prezzi consentiva una selezione più efficace. Il tema del minor prezzo ha diviso anche le imprese di costruzioni: per molti imprenditori, soprattutto del Nord, il “minor prezzo” è una sorta di lotteria imprevedibile che penalizza le imprese più organizzate e favorisce le “scatole vuote”.

Proprio quelle che la criminalità privilegia per aggiudicarsi le gare, a qualsiasi prezzo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Per ripartire il fattore tempo è decisivo

**Giorgio Santilli**

Il decreto legge sblocca cantieri ha avuto la sfortuna di vedere la luce nel mezzo della crisi più grave del governo Conte: la gestazione è durata tre mesi, con una prima approvazione in Consiglio dei ministri e una seconda a un mese di distanza. Più i due mesi di lavori parlamentari. Sullo sfondo una lite continua fra i due partner di governo su aspetti decisivi (quanti commissari e con quali poteri, quali opere da sbloccare, quale riforma al codice degli appalti, radicale o soft, temporanea o definitiva) ma anche su aspetti di dettaglio.

L'obiettivo - far ripartire gli investimenti - non è però di quelli che si presta a lungaggini e fa pensare invece a qualcosa che ha senso proprio (e solo) perché mette in campo un intervento rapido, compatto ed efficace. Qualcosa che colga in pieno l'importanza del fattore tempo. Tanto più se alla ripresa degli investimenti pubblici si lega la ripresa (o, meglio, la tenuta) del Pil nel 2019.

La navigazione difficoltosa è però ora arrivata a un porto sicuro, la conversione in legge. Quel che conta, rispetto alle diatribe dei mesi passati, è solo la sintesi che esce dal Parlamento. Non mancano aggiustamenti importanti - la riforma del codice degli appalti appare un po' più ordinata rispetto al testo di ingresso - ma resta il tema di passare rapidamente all'azione. Viceversa, poco o nulla si è fatto per rimuovere ostacoli decisivi alla realizzazione delle opere, come l'iter approvativo a monte della gara.

L'ambizione di cambiare radicalmente verso al mondo dei lavori pubblici - non solo la riforma del codice ma anche Italia Infrastrutture Spa che è l'ottava struttura pubblica creata negli ultimi mesi per portare la mano dello Stato nel settore - si associa a interventi di emergenza, di cui il piano dei commissari resta il più sensato. C'è da augurarsi che non ci si perda dietro le ambizioni sfrenate e si metta fine ai conflitti, puntando invece con realismo ad approvare subito i commissari su alcune opere modello. Solo in questo modo si potrà recuperare il tempo perduto. E il lavoro, alla fine, non sarà stato inutile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Consumo del suolo, servono incentivi alla rigenerazione

**L'audizione al Senato:  
legge organica di riforma  
che sia leva di sviluppo**

ROMA

La rigenerazione e il riuso delle aree e delle superfici post industriali abbandonate può essere una forte leva di sviluppo per il Paese. Una leva che secondo Confindustria può essere attivata puntando sull'industria delle costruzioni e «introducendo incentivi reali e non formule ipotetiche che rinviano a facoltà delle Regioni, per la riqualificazione energetica, la sicurezza sismica, il riassetto idro-geologico e il rinnovo urbano in genere». Per l'Associazione degli industriali, ascoltata ieri in audizione dalle commissioni Agricoltura e Ambiente del Senato che stanno lavorando alla legge quadro sul consumo del suolo, una buona normativa deve prevedere un quadro di regole unitario e incentivazioni finanziarie statali, mentre negli ultimi anni le Regioni hanno proceduto con «discipline fortemente disomogenee». Riqualificazione del territorio che per Confindustria si realizza con interventi di ristrutturazione

ne e sostituzione edilizia» soprattutto quando si è in presenza di edifici obsoleti. Scommettendo anche con forza sulla riconversione e la riqualificazione delle aree industriali dismesse.

Un piano che può avere un potente effetto moltiplicatore per lo sviluppo dei territori: a fronte di un investimento di 10 miliardi per risanare aree pubbliche e private per 46mila ettari si avrebbe «un aumento del livello di produzione di oltre 20 miliardi di euro e un incremento del valore aggiunto complessivo di circa 10 miliardi di euro, nel giro di soli cinque anni, con 400mila nuovi posti di lavoro».

Tra i capisaldi della nuova normativa - l'ultimo Ddl depositato a fine marzo è quello della Lega a firma di Luca Briziarelli - ci devono essere per Confindustria chiare definizioni sull'ambito di applicazione della legge; la previsione di un regime transitorio che salvaguardi gli investimenti avviati; un ruolo della pianificazione territoriale e degli strumenti urbanistici; infine specifici interventi di rigenerazione e riqualificazione urbana con incentivi ad hoc, bonifica e reindustrializzazione.

—**Mar.B.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Cmc guarda a un polo alternativo a Salini per restare cooperativa

## SALVATAGGI

L'ipotesi di un'aggregazione con nomi come Pizzarotti, Vianini, Grandi Lavori

Il gruppo ha ottenuto il disco verde al piano concordatario in continuità



**I SOCI-LAVORATORI**  
Cmc ha 6.900 dipendenti nel mondo di cui 1.600 in Italia

### Ilaria Vesentini

Non è al Progetto Italia che guarda Cmc, ma a un polo alternativo delle costruzioni, rispetto a quello lanciato dal gruppo Salini Impregilo e Cdp, che salvaguardi e valorizzi l'asset fondamentale del gruppo romagnolo e dei suoi 118 anni di storia: la natura cooperativa.

A un giorno dalla notizia del via libera del Tribunale di Ravenna alla procedura di concordato preventivo per la storica Cooperativa muratori e cementisti, emerge con sempre maggiore chiarezza che cosa ha permesso al quarto big italiano delle costruzioni di arrivare in appena sei mesi all'approvazione di un piano di rilancio senza riserve, né osservazioni di commissari e giudici, con affidavit di soggetti terzi, pur in un contesto settoriale ancora molto critico.

«Una proposta come quella approvata all'unanimità, in Cmc, di non toccare un euro di utile per anni finché non saranno pagati fino all'ultimo tutti i debiti, difficilmente può essere votata in una società per azioni», fanno notare gli advisor che stanno affiancando il gruppo dallo scorso novembre, Domenico Trombone dello Studio Trombone Dottori Commercialisti Associati, Andrea Zoppini e Mediobanca. Spiegando il perché Progetto Italia non è nelle corde romagnole: l'obiettivo di medio-lungo termine di Cmc non è massimizzare i rendimenti dai capitali investiti né estrarre il massimo valore dalla società, bensì portare a casa lavoro per i 400 soci-lavoratori e i 6.900 dipendenti nel mondo (1.600 in Italia, oltre il 70% delle com-

messe è all'estero). Un modello incompatibile con lo scenario di fusione in un'unica società privata implicita nella cordata promossa da Salini-Impregilo assieme a Cdp, al fine di aggregare i diversi soggetti italiani in crisi del settore costruzioni - come Astaldi, Condotte, Cmc - in un unico grande polo da 12-14 miliardi di fatturato (1,1 miliardi il fatturato di Cmc nel 2017, ultimo bilancio approvato).

A Ravenna le porte sono invece aperte a una alleanza di stazza minore, che non intacchi la natura cooperativa e gli impegni presi dal gruppo verso i creditori, un'alternativa a Impregilo che potrebbe coinvolgere nomi come Pizzarotti, Vianini, Grandi Lavori Fincosit. «Siamo a disposizione», fa sapere il management di Cmc. Che due giorni fa ha avuto il disco verde a un piano concordatario in continuità (l'ammissione alla procedura di concordato preventivo con riserva risale allo scorso 7 dicembre) che consentirà la soddisfazione integrale dei creditori in prededuzione, dei privilegiati e dei fornitori strategici (chirografari), nonché la soddisfazione parziale e non monetaria degli altri creditori chirografari attraverso l'attribuzione di strumenti finanziari partecipativi. Strumenti usati abitualmente dalle banche per le ristrutturazioni di debiti, ma inediti nelle procedure concorsuali.

E a confermare i buoni fondamentali e l'affidabilità della coop ravennate - a rischio crac principalmente per i mancati pagamenti da parte dell'Anas - è anche la notizia che già un mese fa, ancor prima dell'approva-

zione della proposta concordataria, Cmc ha ottenuto finanza nuova per alcuni milioni di euro da una grande banca italiana per partecipare a una gara all'estero extra piano.

Tutti elementi che confermano l'unicità della procedura Cmc nel panorama delle crisi edilizie italiane e che lasciano ora ben sperare sulla capacità di ritornare in pochi anni alla normalità.

A Ravenna si sta lavorando ora a una attenta riorganizzazione interna della cooperativa, garantendo il mantenimento di tutti i posti di lavoro attraverso il ricorso agli ammortizzatori sociali, soprattutto nel quartier generale (450 persone, l'obiettivo è portare l'attuale orizzonte della Cig di un anno a due) e si sta adottando una strategia molto più selettiva in fase di gara per acquisire solo cantieri con buone marginalità, al fine di efficientare e rilanciare le attività industriali di lungo periodo e generare così flussi di cassa aggiuntivi rispetto alle necessità finanziarie della gestione corrente. «Tutto quello che avvanzerà, pagate le spese, è dei creditori, sia in termini di marginalità che di ricavi da eventuali dismissioni», ribadiscono gli advisor.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA FUTURA ARTERIA

# Nuovo Terraglio Est niente svincoli su Sant'Antonino

Zampese presenta il progetto: sottopasso da via Fuin  
Traffico tutto in tangenziale. Conte chiama Zaia: grazie

Non ci saranno bretelle o svincoli per Sant'Antonino. Almeno in un primo momento chi imbrocherà il Terraglio Est dovrà proseguire fino alla rotonda dell'ospedale lungo la tangenziale.

E ancora, il quartiere di Sant'Antonino oltre ad essere immunizzato dal traffico pesante e (e leggero) della futura arteria, avrà tutte le mitigazioni ambientali possibili: barriere fonoassorbenti, mascheratura arborea.

Il sottopasso, infine, sarà agevolato da un dislivello già esistente fra il piano campagna e l'attuale sede stradale di via Sant'Antonino, di circa 2 metri e mezzo.

Con conseguente agevolazione - tecnica ed economica - per le operazioni di escavazione funzionali alla realizzazione del manufatto, che passerà sotto la vecchia strada Jesolana, all'altezza dell'incrocio di via Fuin, fra la lottizzazione Nino e villa Candiani. Sia in entrata che in uscita, il sottopasso avrà un percorso mitigato.

È l'assessore Sandro Zampese, all'indomani dell'accordo fra Comuni sul progetto preliminare, a fornire ulteriori i dettagli sul progetto, nevralgico snodo del suo quartiere per tutelare il quale ha battagliato per anni, anche

al governo della città.

«L'obiettivo è di realizzare un'opera che concilia esigenze di mobilità, risparmio economico e mitigazione ambientale, e di insonorizzazione per dare le massime garanzie al quartiere e ai residenti», spiegava ieri l'assessore nel cortile di Ca' Sugana (prima di venir rampognato da Gentilini, insieme al sindaco Conte, per non aver preavvisato gli ambulanti di San Liberale dello spostamento di alcune bancarelle per lavori di sistemazione alla copertura ndr), «ed stato chiaramente concordato che almeno in una prima fase non ci siano svincoli o by pass fra il quartiere e l'arteria, proprio perché via Sant'Antonino non deve essere sgombra dal traffico pesante».

In sostanza i camion saranno portati in tangenziale, con la possibilità di raggiungere la zona Ovest della città, o la parte Est sul quadrante Fiera Silea. E dunque la viabilità ordinaria - soprattutto via Pasteur.

«Solo in futuro, una volta valutato l'impatto dell'opera e i flussi di traffico, verrà considerata l'ipotesi di aprire un collegamento fra la nuova strada e il quartiere», puntualizza Zampese, «ma in ogni caso questo farà parte di un

secondo e successivo stralcio».

Di «grandissimo risultato» parla il sindaco Mario Conte, che ieri mattina ha telefonato al governatore Luca Zaia. «L'ho voluto ringraziare personalmente, grazie al suo intervento si sblocca finalmente un progetto che era rimasto bloccato, più che per ragioni politiche, per la mancanza di un accordo fra Comuni. Adesso la palla passa agli uffici tecnici per definire i dettagli del tracciato».

Magari il primo cittadino glissa su quel che successe fra 2010 e 2011, quando la seconda giunta Gobbo perse il colpo, sul Terraglio Est e quarto lotto della tangenziale - quando c'erano anche le risorse sul tavolo. Con il risultato che quello che poteva essere fatto allora riparte oggi, dopo 8 anni secchi perduti. Ma forse non glissa, semplicemente Conte non c'era, allora, nemmeno a palazzo dei Trecento. —

A.P.



Sandro Zampese con Conte



**ASSINDUSTRIA, CNA, ASCOM**

## Imprenditori soddisfatti «Ora avanti veloci con la realizzazione»

Il Terraglio Est come emblema della città metropolitana: è con questa visione che le associazioni dell'imprenditoria trevigiana accolgono la storica notizia dell'ok al progetto preliminare. La presa di posizione del governatore Luca Zaia, fa esultare le categorie: Ascom Treviso, Assindustria Veneto Centro e Cna Treviso sono concordi nel salutare con favore il significativo passo in avanti verso il completamento dell'opera con il secondo stralcio. «È un risultato di grande valore per le imprese e il territorio» commentano in una nota congiunta le associazioni «È un messaggio di concretezza e volontà di superare contrapposizioni e veti che è da parte nostra particolarmente apprezzato. Assindustria Venetocentro, Ascom Treviso e Cna Treviso hanno seguito in questi anni tutto l'iter dell'opera per conto delle imprese associate nel confronto con le Amministrazioni pubbliche per offrire collegamenti infrastrutturali efficienti che garantiscono al tempo stesso migliore sicurezza e fluidità alla circolazione di persone e merci. Consideriamo di valore an-

che il progetto per una pista ciclabile parallela alla nuova arteria che bene si inserisce nelle iniziative per promuovere la mobilità sostenibile e il cicloturismo nel nostro territorio». Per la verità Ascom in alcune occasioni aveva espresso riserve sull'opera, preferendo il sostegno all'ipotesi alternativa di liberalizzazione dell'A27. «È importante ora che si passi in tempi rapidi alla fase realizzativa» aggiungono gli imprenditori uniti «e da parte delle nostre associazioni assicuriamo la massima attenzione e partecipazione al confronto anche nella fase realizzativa del nuovo Terraglio Est, nuovo asse di collegamento Nord Sud che diventa parte anche di un più ampio sistema di collegamenti a dimensione metropolitana. La condivisione del progetto nelle comunità coinvolte è l'esito di un confronto prolungato e senza preclusioni, un modello che dimostra come si possano realizzare le opere pubbliche e promuovere gli investimenti nel territorio che potrà essere di esempio anche per altre situazioni, non solo nel Trevigiano». —

**Matteo Marcon**

