

## Rassegna del 15/10/2019

### ASSOCIAZIONI ANCE

15/10/2019	Corriere della Sera	35	Sussurri & Grida - Assimpredil Ance: subito un tavolo di lavoro con ... il governo		1
<b>SCENARIO</b>					
15/10/2019	Arena	10	A Verona si acquista una casa con 4 anni e 8 mesi di stipendio	Va.Za.	2
15/10/2019	Arena	29	Nuova concessione A22, sparita la Mediana	Zanetti Valeria	3
15/10/2019	Cronaca di Verona	14	Edilscuola, una storia che dura da 70 anni	...	6
15/10/2019	Gazzettino Treviso	14	Ponte, Grigolin furioso «Anas ha le sue colpe»	Giraud Elisa	7
15/10/2019	Gazzettino Treviso	17	Trafofo, l'uscita resta su via Carso	Borsoi Claudia	9
15/10/2019	Giornale di Vicenza	6	Veneto, avanti con la "cura del ferro" «Binari per gli aeroporti e le Olimpiadi»	P.E.	11
15/10/2019	Giornale di Vicenza	25	Terapia antisismica alle scuole medie	Dal Maso Silvia	13
15/10/2019	Giornale di Vicenza	28	Il Comune ha abolito la commissione edilizia	Cariolato Aristide	15
15/10/2019	Il Fatto Quotidiano	9	Scali Fs: speculazione da 1,25 milioni di mq. - Milano, futuro privatizzato: il grande affare degli scali Fs	Barbacetto Gianni	16
15/10/2019	Italia Oggi	35	Quando il rating di legalità è nelle mani del consumatore	Mavellia Nicola	18
15/10/2019	Italia Oggi	31	Dimezzato il tasso di contenzioso negli appalti - Sugli appalti non si litiga più	Cerisano Francesco	19
15/10/2019	Mattino Padova	34	Nuovo casello A 13 Rischio paralisi per il ricorso al Tar sulle espropriazioni - Casello Sud dell'A13 c'è il ricorso al Tar Lotta contro il tempo per il rischio-paralisi	Zandonà Giada	21
15/10/2019	Sole 24 Ore	8	Appalti: crescono le gare, in flessione il contenzioso ai Tar	R.R.	23
15/10/2019	Sole 24 Ore	26	Responsabilità. Il condominio diligente non risponde degli incidenti	Benedetti Giulio	24

## Sussurri & Grida

### Assimpredil Ance: subito un tavolo di lavoro con il governo

Durante l'assemblea 2019 Marco Dettori, presidente di Assimpredil Ance, ha chiesto ascolto al governo. «È necessario istituire subito un tavolo di lavoro su priorità come lo sblocco degli investimenti e il ruolo delle imprese di costruzioni».



**IMMOBILIARE.** Il calcolo medio di Tecnocasa

# A Verona si acquista una casa con 4 anni e 8 mesi di stipendio

## Corrispondente delle retribuzioni inferiore a quello di altre città

Comperare casa a Verona è meno impegnativo che in altre grandi città: serve infatti accantonare 4 anni e 8 mesi di stipendi pieni, come a Torino e all'incirca come a Bari (4 anni e 9 mesi). L'acquisto dell'immobile in cui risiedere nei principali capoluoghi costa in media di più: 6 anni e 6 mesi di buste paga. Milano è la città più dispendiosa: richiede 10 anni e 2 mesi di compensi. Rispetto a un anno fa, supera Roma che scivola al secondo posto, con 9 anni e 5 mesi. Terza Firenze con 9 anni. La città più economica è Palermo: 3 anni e 7 mesi.

L'analisi dell'Ufficio studi del Gruppo Tecnocasa si basa, da un lato, sui prezzi al metro quadrato di un immobile medio usato, raccolti dalle agenzie affiliate nelle principali città nel primo semestre 2019, e dall'altro sulle retribuzioni annue di un dipendente, non dirigente, a tempo pieno, ricavate dall'Istat. Lo studio, inoltre, ipotizza che il reddito percepito annualmente sia destinato interamente all'acquisto di un'abitazione di 85 metri quadri. La lettura va comparata con gli esiti che la stessa analisi

dava a fine 2018 quando si calcolava che per il medesimo acquisto a Verona servissero 4 anni e 6 mesi di stipendio. La differenza, ovvero la crescita di due mensilità per concludere lo stesso affare, certifica che i prezzi sono in ripresa.

L'Ufficio studi offre anche una comparazione di lungo periodo sui 10 anni. Nel primo semestre 2009, sempre in città servivano 6 anni e un mese di retribuzioni per concludere lo stesso affare. A livello nazionale, bisognava accantonare il corrispettivo di nove anni di cedolini. Al momento, per comprare casa a Roma occorrono 4 anni e un mese in meno, a Milano 2 anni e 3 mesi in meno. Bologna e Verona sono i grandi capoluoghi in cui, nell'orizzonte temporale considerato, l'ammontare degli stipendi annui da accantonare è diminuito meno, e cioè di un anno e 3 mesi. Il dato, secondo Tecnocasa prova la solidità del mercato immobiliare residenziale in queste due città, capaci di attrarre lavoratori e studenti da fuori provincia, alimentando un certo dinamismo negli scambi. ● **Va.Za.**



# Nuova concessione A22, sparita la Mediana

**D'Arienzo: «È un grosso rischio per il territorio. Quando sarà attivo l'interporto a Isola tutti i tir merci non avranno viabilità adeguata»**

**Trentini: «L'uscita autostradale è già insufficiente, lo vedremo quando sarà operativo l'hub di Zalando»**

**Valeria Zanetti**

Publicato in Gazzetta Ufficiale lo schema di accordo di cooperazione per il rinnovo della concessione di Auto-brennero, si scopre che non sono comprese la Mediana di collegamento con il futuro interporto di Isola della Scala e neppure l'ampliamento del casello di Nogarole Rocca. Opere indispensabili alla viabilità del Sud Ovest veronese, su cui il parlamentare Pd, Vincenzo D'Arienzo, componente della commissione Trasporti e Lavori Pubblici del Senato, e l'amministrazione comunale di Nogarole Rocca suonano il campanello d'allarme.

Per capire il contesto serve fare un passo indietro. La concessione precedente è scaduta nel 2014 e da allora A22 Spa gestisce l'autostrada in regime di «prorogatio». Dal 2007 la società ha versato nelle casse della Provincia 35 milioni di euro per la realizzazione della Mediana, spendibili, ma ancora fermi. Questa estate un emendamento al decreto Sbloccacantieri, a firma Lega - Movimento 5 Stelle (il Governo in carica era ancora

a trazione Gialloverde) ha stabilito che A22 potrà utilizzare 100 milioni dal proprio «fondo ferrovia» - di 720 milioni totali, destinati prevalentemente al tunnel ferroviario del Brennero - per costruire l'interporto isolano, in terreni di sua proprietà, e poi gestirlo attraverso una sua società.

Lo schema di accordo contenuto nella delibera del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) approvata a maggio prevede investimenti per 4,14 miliardi di euro nei trent'anni di durata della concessione (2019-2048). Il documento dovrà essere firmato dal ministero delle infrastrutture e trasporti e da 16 enti territoriali.

Gli interventi più rilevanti in programma sono la terza corsia tra Verona e l'intersezione con la A1; la terza corsia dinamica tra Bolzano e Verona Nord; barriere antirumore; impiantistica e interventi di innovazione tecnologica e appunto l'interporto di Isola della Scala.

Ma intanto è cambiato il Governo, così come il ministro delle Infrastrutture e trasporti. Ora l'esecutivo è Giallorosso e i nodi posti dall'ex minoranza Dem diventano istanze. «Se l'interporto ferroviario è pronto a decollare, le merci che arriveranno ad Isola della Scala come potranno proseguire poi su strada? Scaricate dai container dovranno prendere la volta di Nogarole Rocca, ma non è prevista

la Mediana», evidenzia D'Arienzo. «Occorre valutare che nel 2026, quando il tunnel del Brennero sarà completato, l'Austria non farà più passare tir merci sul proprio territorio e tutto si sposterà su ferro, quindi il traffico su Verona e Isola si intensificherà», sottolinea il senatore.

I tempi per integrare lo schema d'accordo ci sono. «Finché il rinnovo della concessione non viene sottoscritto, ci sono ancora spazi di manovra per inserire i due interventi nel pacchetto delle opere da realizzare», aggiunge D'Arienzo.

«Diversamente, il traffico si riverserà su arterie costruite negli anni '50 e '60 che non possono reggere l'impatto dei tir. Chiedere la Mediana significa insistere per un'infrastruttura viabilistica di cui si parla da 40 anni», precisa il sindaco di Nogarole, Luca Trentini. La strada andrebbe a raccordarsi poi con la provinciale 434, collegando l'Ovest all'Est veronese e tagliando fuori la cintura cittadina. Per i camion in arrivo da Isola, il secondo ostacolo sarà entrare in autostrada.

«Il casello già ora è sottodimensionato: Nogarole Rocca rappresenta l'accesso autostradale per un territorio ricco di attività industriali», dice Trentini. L'imminente apertura dell'hub logistico Zalando e il completamento degli insediamenti produttivi previsti a Pradelle, nell'area della Porta della Città, contribuiranno a intensificare il traffico. ●



## Cambio di equilibri

## In «Brenner Corridor spa» meno posti per i veronesi

I passaggi che rimangono per arrivare al rinnovo della concessione non sono pochi. Lo schema d'accordo pubblicato in Gazzetta Ufficiale deve diventare definitivo ed essere sottoscritto dal Mit e da Regione Trentino Alto Adige, Province autonome di Bolzano e Trento, Province di Verona, Mantova, Reggio Emilia, Modena, Comuni e Camere di Commercio di Bolzano, Trento, Verona e Mantova, Azienda dei Trasporti di Reggio Emilia. In tutto 16 enti pubblici che si avvarranno della Brenner Corridor Spa, nata nell'ottobre di un anno fa, per ottenere il rinnovo «in house» senza passare da gara. Mentre la A22 Autobrennero Spa continuerà a

svolgere ruoli operativi.

Al momento della sottoscrizione dell'accordo, i soci privati che detengono il 14 per cento delle quote dovranno essere stati liquidati dai soci pubblici, che già oggi possiedono l'86 per cento della società.

È stata prevista la costituzione di comitato di indirizzo e coordinamento per il raggiungimento degli obiettivi strategici, composto da sei membri: una specie di stanza dei bottoni dove la rappresentanza per Verona si prospetta una chimera. Solo due, infatti, dovrebbero essere di nomina congiunta di Regione Trentino Alto Adige, Province autonome di Trento e Bolzano e altre amministrazioni territoriali e

locali. Difficile ottenere un posto, contrariamente a quanto accaduto finora.

Attualmente Manuel Scalzotto, presidente della Provincia di Verona, è vice presidente di A22, subentrato a Fausto Sachetto, sempre veronese. Scalzotto affianca il presidente Hartmann Reichhalter e siede nel cda con il nuovo amministratore delegato Diego Cattoni e con Barbara Guadagnini, in quota Palazzo Barbieri.

Tra le novità dello schema di accordo, frutto di una lunga mediazione con l'ex ministro alle Infrastrutture e trasporti, Danilo Toninelli, anche l'introduzione per la prima volta in Italia e tra i primi Paesi in Europa della cosiddetta tariffa ambientale, con la quale saranno finanziate opere complementari all'autostrada, funzionali allo sviluppo della ferrovia e dell'intero corridoio del Brennero, tra cui la parte degli interporti di Trento e di Isola della Scala e l'interporto fluviale di Valdarò (Mantova) per un totale di 250 milioni. **VA.ZA.**

## La rivoluzione della logistica

## Con il tunnel del Brennero l'Austria blocca i camion

Complementari e sinergici o in concorrenza? Quale equilibrio si prefigura tra Interporto Quadrante Europa, pubblico - i cui soci sono Comune di Verona, Provincia e Camera di Commercio - e l'interporto di Isola della Scala, privato e riconducibile ad Autobrennero Spa?

Il protocollo d'intesa sottoscritto nel 2016 tra ministero delle Infrastrutture e trasporti (Mit) e Consorzio Zai prevedeva la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria della Bassa in accordo con il Consorzio esistente, evitando competizioni inutili. La bozza in Gazzetta Ufficiale non fa più accenno a questo aspetto. Anzi. «Prevede che Rete ferroviaria italiana Spa anticipi sulla base di cronoprogrammi interventi e finanziamento alla piattaforma di Isola, non appena l'accordo sul rinnovo verrà stipulato, senza attendere tutti i passaggi burocratici previsti», annuncia D'Arienzo.

Autobrennero ha investito per portare l'equilibrio verso il ferro per ragioni economiche (il



Vincenzo D'Arienzo

trasporto su gomma costa di più) ed ecologiche. Ha acquistato da anni 70 ettari in località Mandello a Isola della Scala. Ora è arrivato il momento di mettere a frutto l'investimento, per essere operativi entro il 2026, quando il tunnel ferroviario del Brennero sarà inaugurato e la merce transiterà quasi solo su binari. «Pochi giorni fa Rfi ha annunciato l'impegno a realizzare il terminal cosiddetto Quarto Modulo al Quadrante Europa per un investimento di 60 milioni. Le risorse messe a disposizione dalla società per l'interporto di Isola non dovranno ovviamente essere sottratte all'Interporto di Verona. Ma anche su questo aspetto lo schema di accordo non è chiaro», conclude il senatore. **VA.ZA.**



Il casello autostradale di Nogarole Rocca, sull'A22, dev'essere ampliato

## APPUNTAMENTO ALLA RISERIA FERRONI

# EDILSCUOLA, UNA STORIA CHE DURA DA 70 ANNI

Consegnati 43 attestati di benemerenzza. La fondazione sempre più vicina ai giovani

Oltre 500 invitati tra ex allievi, formatori, componenti storici del direttivo, amici, collaboratori e aziende alla cena di Fondazione Edilscuola di Verona per festeggiare i 70 anni di attività. Per celebrare questo importante traguardo l'Ente, senza scopo di lucro che ha come mission la formazione di giovani e professionisti attivi nel settore dell'edilizia, ha dato vita ad una serie di eventi che si sono conclusi all'Antica Riseria Ferroni a Isola della Scala. La Fondazione di Edilscuola sempre di più avvicina i giovani: "L'edilizia è sempre giovane - ha spiegato il presidente di Edilscuola **Marco Perizzolo** - E' un settore che necessariamente si rinnova coinvolgendo le nuove generazioni che sono in grado, grazie alle conoscenze tecnologiche, di fare la differenza. Vedere tutte queste persone stasera, anche moltissimi giovani, mi ha emozionato, è una serata magnifica". A fare da eco all'emozione del presidente anche la vice presidente **Annalisa Barbetta**: "Una serata dove possiamo festeggiare questi meravigliosi 70 anni - ha sottolineato - tanta emozione da parte di tutti, molti di loro si sono incontrati dopo anni e molti di questi sono proprio coloro che hanno

fondato Edilscuola". Edilscuola per festeggiare questi 70 anni ha dato vita a diversi momenti di confronto, l'ultimo si è tenuto al Polo Santa Marta dell'università dal titolo: "Quale formazione per quale futuro delle costruzioni" a cui hanno partecipato i rappresentanti del mondo della formazione e delle costruzioni veronesi e nazionali, promosso in collaborazione con Formedil nazionale. Formedil è un ente nazionale che coordina le 105 scuole edili italiane, ospite della serata conviviale il vice presidente nazionale Formedil **Antonio di Franco**. I festeggiamenti di questi 70 anni si sono conclusi con una serata ricca di emozioni. Una storia quella della Fondazione che è stata racconta direttamente dalla voce dei suoi protagonisti, come **Libero Cecchini** primo direttore fino al 1955, architetto di chiara fama che ha dato molto ad Edilscuola a partire dal progetto dell'edificio. Il Consiglio d'Amministrazione della Fondazione Edilscuola, durante la serata ha consegnato degli attestati di Benemerenzza a 43 tra gli invitati che in questi 70 anni di attività hanno offerto, in vari ambiti, contributi importanti e che hanno reso indelebile la storia della Fondazione.



Da sinistra: **Trestini, Barbetta, Perizzolo, Tombari, Di Franco**

# Ponte, Grigolin furioso «Anas ha le sue colpe»

► Il patron del gruppo: «Abbiamo lavorato anche di notte perché le istituzioni ce lo chiedevano, ora nessuno ci aiuta»

**I LAVORI DA TERMINARE  
RESTANO IN SOSPEso  
«NON ABBIAMO ALCUNA  
INTENZIONE DI FINIRLI  
AVANZIAMO ANCORA  
850MILA EURO»**

## SUSEGANA

«Siamo arrabbiati. Ci hanno fatto lavorare anche di notte e ora non ci pagano». Occorre usare un eufemismo, “arrabbiati”, per riferire le parole di Roberto Grigolin, patron dell’omonimo gruppo, riguardo alla vicenda dei lavori sospesi sul ponte della Priula.

## LA VICENDA

Del Gruppo Grigolin fanno parte la Brussi costruzioni e la SuperBeton, due delle tre aziende che hanno ricevuto in subappalto dall’impresa Carena una parte di lavori nell’ambito del progetto di restauro e consolidamento del ponte monumentale. Due delle tre imprese, l’altra è della provincia di Trento, che non sono state pagate da Carena, impresa genovese che si era aggiudicata la gara d’appalto indetta da Anas, ente concessionario dello Stato che ha in gestione strade di competenza statale quale la Pontebbana che corre sul ponte. Carena ha dichiarato fallimento dieci giorni fa, dopo aver incassato da Anas circa sei milioni di euro per le opere di Ponte della Priula. L’impresa genovese non ha però pagato le aziende alle quali aveva subappaltato i lavori.

## L’ATTACCO

«Avanziamo 850mila euro – afferma Grigolin – E faremo tutto quanto possibile legalmente per avere il prima possibile quanto ci spetta». Una situazione che potrebbe compromettere la tenuta delle tre aziende, mettendo di conseguenza a rischio di perdere il posto di lavoro un centinaio di

operai. «Quando c’è stata l’alluvione che ha portato via la strada provvisoria (la rampa di accesso al ponte Bailey, viabilità alternativa nei mesi di chiusura del ponte, ndr) – incalza il patron del Gruppo Grigolin – tutte le istituzioni ci hanno tempestato con la richiesta di ripristinare la strada in fretta. Abbiamo sospeso altri lavori e lavorato giorno e notte per accontentarli, dando la massima disponibilità, e adesso nessuno si prende la briga di intervenire». Grigolin ha il dente avvelenato anche con Anas: «Prima di saldare il conto con Carena, avrebbe dovuto accertarsi che questa avesse pagato i suoi fornitori. Non è vero che non spettava ad Anas farlo». Grigolin non si aspettava che l’azienda genovese fallisse: «era arrivata all’ultimo di anno di concordato preventivo (lo era dal 2014, ndr), pensavamo avesse sanato la situazione». Ed invece no, è arrivato il fallimento che complica la situazione a tutti i creditori, oltre che ai lavoratori dipendenti dell’impresa genovese. Nei cinque anni di concordato, Carena ha continuato a lavorare, aggiudicandosi anche cantieri importanti come quello di Trisungo nelle zone terremotate di Arquata del Tronto (Ascoli Piceno) e a Genova con il nodo ferroviario di San Benigno. E poi quello di Ponte della Priula che è stato comunque un lavoro da sei milioni di euro.

## IL CANTIERE

Il cantiere resta dunque in sospeso. Resta da ricostruire viale della Rimembranza, rimettere a posto il monumento, l’asta portabandiera e i cipressi. «Non abbiamo alcuna intenzione di finire il lavoro» tuona Grigolin. Intanto la data della cerimonia del 4 novembre, che veniva celebrata al monumento, si avvicina.

**Elisa Giraud**





**IN SOSPEso** Restano fermi i cantieri a Ponte della Priula. Nel tondo il patron Roberto Grigolin

# Trafoforo, l'uscita resta su via Carso

► Ma il sindaco è soddisfatto dell'incontro a Roma con l'Anas ► L'innesto alternativo con le vie Vittorio Emanuele e Dalmazia «Ho ottenuto due rotonde che limiteranno il traffico a S. Andrea» è stato bocciato a causa di tempi più lunghi e costi maggiori

## VITTORIO VENETO

Bocciato l'innesto del traforo all'incrocio tra le vie Dalmazia, Vittorio Emanuele II e Carso. Anas ieri pomeriggio ha confermato al sindaco Antonio Miatto che l'uscita-entrata della variante alla statale 51 sarà in via Carso, dove c'è ora il parcheggio del cimitero di Sant'Andrea, ma con una novità a beneficio della viabilità urbana: due rotonde, una all'incrocio di via Vittorio Emanuele II a fianco del gommista, l'altra tra via De Nadai e via Consiglio dove c'è la Coop. «Torno a casa soddisfatto - diceva ieri sera da Roma il sindaco al termine dell'incontro con i vertici di Anas -. Ritenevo impossibile un cambiamento radicale del tracciato e mi è stato anche motivato il loro no, dai maggiori costi ai tempi più lunghi. Ma con la soluzione proposita delle due rotonde ci sarà possibile bloccare il traffico che prima era obbligato da Costa a proseguire per

Sant'Andrea se diretto in centro». Nei prossimi giorni quanto discusso a Roma sarà formalizzato con uno scambio di lettere tra Anas e il Comune.

## IL RISULTATO

«C'è da accontentarsi - commentava ieri il sindaco Miatto -. Portiamo a casa due rotonde così da impedire al traffico di girare verso Sant'Andrea». Le auto provenienti da via Dalmazia giunte all'intersezione con via Vittorio Emanuele II a traforo aperto, da progetto vecchio, avrebbero avuto l'obbligo di proseguire diritte in via Carso per raggiungere il centro. Ora, con il nuovo progetto, la rotonda permetterà di percorrere via Vittorio Emanuele II così come avviene oggi. La direttrice da e per il traforo sarà lungo via Carso, via Dalmazia, via De Nadai, via Consiglio e via Celante (strada statale). «Il traforo - annuncia poi il sindaco - sarà aperto solo quando Anas avrà fatto anche le ope-

re da noi richieste, cioè le due rotonde». Ma con quali tempi? «Entro aprile dice Anas, io in via prudenziale dico per Santa Augusta (fine agosto 2020 ndr)» stima Miatto.

## LE ALTRE OPERE

Si è parlato anche di altre opere ieri a Roma. «Un secondo step prevede che Anas realizzi la bretellina di San Giacomo (dalla bretella di via Pinto alla zona industriale ndr) così da far tornare comunale l'attuale tratto statale (via Matteotti e via Sant'Antonio da Padova ndr) ed elevare a statale la nuova bretellina - prosegue il sindaco -. Terzo step, infine, il secondo stralcio del traforo fino all'ospedale con tempi stimati in qualche anno. E allora via Carso perderà di importanza e il traffico si ridurrà notevolmente». Confermate a protezione del campus scolastico di via Carso una serie di barriere fonoassorbenti così come prescritte dal Ministero dell'ambiente.

**Claudia Borsoi**

## IL PRIMO CITTADINO

**Miatto: «La galleria sarà sicuramente aperta per la festa di Sant'Augusta ad agosto. Poi toccherà alla bretellina di San Giacomo e al secondo stralcio»**





**IL CONFRONTO** Il sindaco Miatto (nel tondo) non è riuscito a far cambiare l'uscita su via Carso, ma ha ottenuto delle migliorie

**VERTICE GIOVEDÌ TRA L'ASSESSORE DE BERTI E GENTILE, AD DI RFI.** «Per molti interventi individuati i finanziamenti»

# Veneto, avanti con la "cura del ferro" «Binari per gli aeroporti e le Olimpiadi»

Tav: lavori in avvio sulla Brescia-Verona. Elettificazioni: c'è pure la Cittadella-Bassano

## «Chiedo alle Ferrovie di accelerare l'iter per collegarsi allo scalo "Catullo" di Verona»

VENEZIA

«Giovedì incontrerò a Roma l'ad di Rfi-Rete ferroviaria italiana Maurizio Gentile: sarà l'occasione per fare il punto sullo stato di attuazione dei programmi di potenziamento del sistema ferroviario nel Veneto, sui quali la nostra Regione e Rfi hanno sottoscritto negli anni scorsi più di un accordo». Con un obiettivo specifico: gli investimenti «che trasformeranno radicalmente l'obsoleta rete bellunese e favoriranno l'accesso alle Dolomiti e a Cortina, sede dei Giochi Olimpici invernali del 2026». Così l'assessore regionale ai trasporti Elisa De Berti, che coglie l'occasione del vicino incontro a Roma («per la gran parte degli interventi sono già state individuate le modalità di finanziamento») per fare il quadro dei piani della Regione.

**DOLOMITI MA ANCHE AEROPORTO CATULLO.** «Oltre alle opere nel Bellunese, che noi consideriamo strategiche non solo in vista dei grandi eventi sportivi dei prossimi anni a Cortina, tra cui il Treno delle Dolomiti e interventi puntuali che migliorino le

prestazioni delle tratte Venezia - Belluno e Padova - Belluno, chiederò a Rfi di impegnarsi per la realizzazione del collegamento ferroviario con l'aeroporto "Catullo" di Verona e per il miglioramento di altre infrastrutture, attuando quella che nel Piano dei Trasporti che abbiamo adottato il mese scorso viene definita la "cura del ferro"». Nel Bellunese, ricorda De Berti, è già prevista la chiusura dell'"anelo basso" delle linee ferroviarie del Bellunese prima dei Mondiali di Sci alpino a Cortina del 2021 (molti tratti in galleria tra Montebelluna a Belluno): 200 milioni per la progettazione definitiva/esecutiva (3 milioni), elettrificazione Vittorio Veneto-Belluno (37 milioni); opere propedeutiche all'elettificazione della Montebelluna-Belluno (30 milioni); elettrificazione Treviso-Montebelluna-Belluno (130 milioni); "Easy station" (accessibilità e funzionalità in stazione a Calalzo e Ponte nelle Alpi: 10,5 milioni).

**LE ALTRE OPERE E ALTA VELOCITÀ.** Altre opere nel Contratto di Programma Rfi sono il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia "Marco Polo" (425 milioni); raddoppio della linea Venezia-Trento tra Maerne e Castelfranco (260 milioni). Da finanziare poi l'elettificazione della Vicenza-Schio e della Cerea-Isola della Scala, e il raddoppio del ponte sul Bren-

ta tra Padova e Vigodarzere. Con 30 milioni è poi in dirittura d'arrivo l'elettificazione della Camposampiero-Cittadella-Bassano e poi anche della Conegliano-Vittorio Veneto e della Castelfranco-Montebelluna. Per la Tav: il 1° Lotto funzionale Brescia Est-Verona (due lotti in tutto, 2,5 miliardi) «ha ormai terminato la fase progettuale, con avvio della fase realizzativa»; il Nodo di Verona-ingresso ovest (376 milioni) sta chiudendo l'iter di approvazione del progetto preliminare (anche grazie alla concertazione svolta dalla Regione) e così pure quello dell'ingresso est (ci sono i 380 milioni necessari); il 1° Lotto funzionale "Verona-Bivio Vicenza" (i due lotti valgono 2,7 miliardi) «ha ormai terminato l'iter approvativo della progettazione definitiva», per quello di "attraversamento Vicenza" (ci sono 150 milioni su 805 necessari) è vicina l'approvazione del progetto preliminare; per il 3° lotto Vicenza-Padova non ci sono i soldi per ora (1,3 miliardi). Infine avanza la soppressione dei passaggi a livello avviata con due accordi del 2017 e 2018. Il primo (117,6 milioni, di cui 55,6 della Regione) ha progettato la chiusura di 30 passaggi e 22 opere sostitutive. Il 2° accordo individua circa 50 opere sostituibili con semplice viabilità di collegamento: i progetti li fa la Regione, Rfi finanzia tutto (30 milioni). ● P.E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un cantiere per la Tav aperto a Peschiera del Garda



L'assessore Elisa De Berti

# Terapia antisismica alle scuole medie

Presentato il progetto da 659 mila euro in Consiglio  
Metà della spesa sarà coperta dai fondi ministeriali  
Prevista anche una verifica sulla presenza di amianto

**Il sindaco Cortese sui tempi: «Si è discusso con la Regione per migliorare l'intervento»**

Silvia Dal Maso

Un progetto da 659 mila euro per l'adeguamento sismico delle scuole medie di Sarcedo. I lavori sono stati presentati nell'ultimo consiglio comunale quando il sindaco Luca Cortese ha spiegato che «finalmente siamo arrivati a mettere in cantiere un'opera per il paese particolarmente importante perché parliamo della sicurezza dei nostri ragazzi».

**LAVORI.** «L'opera - spiega il primo cittadino - è sovvenzionata in questo modo: 359 mila euro arrivano da un contributo dal ministero dell'Istruzione (Miur) ottenuto ancora nel 2016, 250 mila euro da mutuo e 50 mila euro derivano da avanzo di bilancio». Il contributo del Miur risale al 2016 ma i lavori non sono stati fatti prima perché «andando a sottoporre il progetto alla Regione abbiamo discusso con questa su cosa poter fare per migliorare ulteriormente l'intervento. È così che, inserendo una serie di lavori aggiuntivi, il costo dell'opera nel suo complesso è aumentato dai precedenti 459 mila euro agli attuali 659 mila euro. Duecento mila euro in più

che certo rendono il costo più elevato, ma non del tutto stratosferico, ma che finalmente ci permettono di andare ad attuare l'antisismica nelle scuole medie del nostro paese».

**ICONTRASTI.** Il consigliere comunale Antonio Tammaro ha espresso qualche perplessità sulla cifra che l'Amministrazione Cortese andrà a spendere, sottolineando che «prima di spendere una cifra così importante forse si potevano, a questo punto, fare anche delle altre valutazioni come pensare ad aumentare la cifra ma realizzare una scuola ex-novo del tutto antisismica e non solo con un adeguamento sismico. Per questo e per altri motivi mi asterrò dal voto della delibera». Più critico il capogruppo di opposizione Giorgio Meneghello. «Finalmente è una parola che ci sta proprio bene perché "finalmente" questa maggioranza è arrivata al termine di un processo che va avanti da tempo, dopo aver tenuto fermi 359 mila euro di contributo del Miur per un anno e mezzo. Inoltre - prosegue Meneghello - vorrei far riflettere sull'accensione del mutuo da 250 mila euro che questa Amministrazione è costretta a fare per portare avanti il progetto antisismico delle scuole medie: se non avessimo perso i famosi 86 mila euro di contributo regionale che l'amministrazione di Sarcedo poteva ottenere "per lavori di completamento ed efficientamento energetico della

scuola media Vecellio", quel mutuo oggi sarebbe stato molto più basso e qui c'è da farsi alcune domande. Per questo - conclude - il gruppo di minoranza dà voto contrario alla delibera».

**AMIANTO NEL TETTO.** Durante la seduta di Consiglio si è anche parlato del fatto che durante un controllo effettuato dallo studio incaricato dal Comune di verificare la vulnerabilità sismica delle scuole secondarie "Vecellio" è stata riscontrata la presenza di amianto in parte della copertura adiacente alla palestra. «Nella palestra, ristrutturata decenni fa, non era stata completamente rimossa la copertura in amianto, ma inglobata tra la nuova copertura e il controsoffitto - ha spiegato il sindaco Cortese -. L'amministrazione comunale allarmata dalla scoperta, da giugno ha attivato tutte le azioni per poter verificare se tali elementi fossero dannosi per gli utenti. In accordo con gli enti di controllo è stata, dunque, incaricata una ditta di effettuare un'ispezione visiva e l'analisi di presenza di fibre di amianto. Questa analisi ha rilevato che non risultano esserci fibre aerodisperse e che i parametri determinati rimangono al sotto dei limiti di soglia di riferimento senza pericolo per nessuno. Il materiale - ha concluso il primo cittadino - comunque verrà rimosso quanto prima anche se non c'è assolutamente contaminazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il sindaco Luca Cortese

Le scuole medie Vecellio saranno messe in sicurezza con l'adeguamento antisismico

**CORNEDO.** Rimane solo se sono coinvolti interessi paesaggistici

# Il Comune ha abolito la commissione edilizia

L'assessore: «Si semplifica, basta l'ufficio tecnico»

**Aristide Cariolato**

Cornedo abolisce la commissione edilizia comunale. «Un passo avanti nella semplificazione e nello snellimento delle procedure amministrative - afferma l'assessore all'urbanistica ed edilizia Elena Peloso -. Non è più un organo utile alle esigenze di un procedimento amministrativo, quello per il rilascio dei titoli edilizi, che deve farsi veloce rispetto alle esigenze del mercato, caratterizzato sempre più dalla necessità di rispondere velocemente ai mutati bisogni dei cittadini. Abbiamo un ufficio tecnico con professionalità adeguate a compiere le necessarie valutazioni in ordine alla legittimità del procedimento, senza bisogno di andare all'esterno, alla ricerca di competenze».

Sono due principalmente i vantaggi connessi all'abolizione della commissione edilizia: quello del risparmio economico, da un lato, e quello di una maggiore velocità dell'istruttoria, dall'altro. «L'iter finora era macchinoso e obbligava alla convocazione della Commissione per perfezionare il rilascio del titolo, con un conseguente ed inevitabile allungamento dei

tempi», aggiunge l'assessore Peloso.

La commissione non scompare, invece, per i procedimenti che coinvolgono interessi paesaggistici, disciplinati dal codice dei Beni Culturali. «Laddove venga in rilievo la tutela del paesaggio, le pratiche acquisiranno obbligatoriamente il nulla osta di una apposita commissione, la commissione locale per il paesaggio, composta da 4 membri esperti paesaggisti, la cui nomina verrà effettuata dal consiglio comunale. In questo caso, il sacrificio imposto alla velocità di esame della pratica, è giustificato dalla presenza di un valore costituzionalmente protetto».

«Possiamo dire di avere raggiunto un altro degli impegni - dichiara il sindaco Francesco Lanaro - presi con i cittadini nei primi 100 giorni: semplificare e sburocratizzare la macchina amministrativa. Si tratta di un primo passo per rilanciare l'attività edilizia: vogliamo mettere mano all'impianto generale dei nostri strumenti, favorendo una generale semplificazione a vantaggio di tutti quanti vogliono riqualificare e ristrutturare i propri immobili». •



Una panoramica del centro di Cornedo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**MILANO** Il Tar decide sul ricorso di Italia Nostra

# Scali Fs: speculazione da 1,25 milioni di mq.

■ L'operazione sarà la più grande riconversione urbana d'Europa: 2,5 miliardi di costo per sette aree

◉ **BARBACETTO A PAG. 9**

**Al Tar** Oggi la decisione sull'ammissibilità dei ricorsi contro l'enorme operazione immobiliare: 1.250.000 mq dismessi dalle Ferrovie

## Milano, futuro privatizzato: il grande affare degli scali Fs

**C'è chi dice no**  
Il sindaco Beppe Sala ha firmato un accordo che concede diritti edificatori elevatissimi

### RIQUALIFICAZIONE

» **GIANNI BARBACETTO**

Milano

Oggi il Tar (Tribunale amministrativo regionale) di Milano affronta i ricorsi sul più grande affare immobiliare della città: gli scali Fs. Sono sette aree che complessivamente misurano 1 milione e 250 mila metri quadrati e che saranno dismesse dalle Ferrovie dello Stato. È la più grande riconversione urbana d'Europa. Sarebbe un'occasione unica per riqualificare pezzi di città in quartieri semiperiferici (Lambrate, Rogoredo, Greco-Breda, San Cristoforo) e in zone semicentrali (Farini, Romana, Porta Genova).

**IL COMUNE DI MILANO** nel luglio 2017 – appena arrivato a Palazzo Marino il sindaco Giuseppe Sala – ha firmato con Fs un accordo di programma che concede su quelle aree diritti edificatori elevatissimi:

0,65, mentre per il resto della città l'indice previsto dal Piano di governo del territorio (Pgt) è 0,35. A "valorizzare" le aree, incassandone i proventi, saranno le Ferrovie e la Coima di Manfredi Catella, subentrata al fondo londinese Savills.

L'operazione scali Fs è un affare da almeno 2,5 miliardi di euro. Privatizzerà e cementificherà aree ora occupate dai binari, che potrebbero invece far diventare Milano la città più verde d'Europa. Per il Comune sono previste le briciole: 50 milioni come oneri d'urbanizzazione, da incassare "salvo ricorsi" (che ci saranno certamente).

Il Tar oggi deve decidere se ammettere due ricorsi presentati da Italia Nostra e da un'associazione di cittadini. Contestano in radice la legittimità del procedimento amministrativo sugli scali, perché Sala ha ripreso e fatto approvare un accordo che era stato già bocciato dalla giunta Pisapia. I ricorrenti ritengono inoltre non valido l'accordo di programma, perché questo è uno strumento che può essere stretto soltanto tra pubbliche amministrazioni; invece il Comune di Milano l'ha firmato, oltre che con Regione Lombardia (ma non con Città metropolitana),

anche con cinque società private "aderenti": Ferrovie dello Stato spa, Rete Ferroviaria Italiana spa, Fs Sistemi Urbani srl e Coima sgr. Le Fs avranno carta bianca e decideranno che cosa fare e che cosa costruire nelle aree, diventando le padrone di fatto, insieme a Catella, di una sorta di Pgt speciale, costruito su misura per loro. I ricorrenti sostengono che le Ferrovie non possono disporre delle aree, che erano demanio pubblico ed erano state concesse per il trasporto. Poiché le Fs sono diventate una società di diritto privato, la concessione è diventata proprietà e ora Fs – e, per la sua parte allo Scalo Farini, Manfredi Catella – le usano per fare profitti privati. "È un esproprio al contrario", commenta l'architetto Emilio Battisti, "terreni pubblici conferiti per il trasporto pubblico sono confiscati ai cittadini per farli diventare privati e metterli sul mercato".



Aggiunge l'architetto Sergio Brenna: "Il sindaco Sala lascia che sia una società privata, la Sistemi Urbani delle Fs, a decidere la grande trasformazione di Milano, che dovrebbe invece essere guidata dalla pubblica amministrazione nell'interesse dei cittadini".

**"L'ACCORDO** di programma firmato da Sala", commenta l'avvocato Maria Agostina Cabiddu, che segue il ricorso di Italia Nostra, "è peggiorativo anche dell'accordo tentato con Fs molti anni fa dal sindaco Letizia Moratti con l'assessore Giorgio Goggi: quello non quantificava i diritti edificatori, ma imponeva a Fs le bonifiche dei terreni e la costruzione a carico delle Ferrovie di una linea di metropolitana. Oggi l'accordo firmato da Sala concede diritti edificatori quasi doppi rispetto al Pgt e prevede che se le bonifiche si dovessero dimostrare troppo onerose, i diritti edificatori potranno essere trasferiti altrove". Chi pagherà dunque le bonifiche, che si annunciano pesanti e costosissime?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## La scheda

### IL VOLTO DELLA CITTÀ

L'operazione riguarda sette aree ed è la più grande riconversione urbana d'Europa. Sarebbe un'occasione unica per riqualificare pezzi di città in quartieri semiperiferici (Lambrate, Rogoredo, Greco-Breda, San Cristoforo) e in zone semicentrali (Farini, Romana, Porta Genova).



### Cosumo di suolo

Fs, nelle sette aree interessate, potrà edificare 675.000 mq

Ansa

## Quando il rating di legalità è nelle mani del consumatore

In questi giorni si è fatto un gran parlare di boicottaggio di prodotti di origine turca deducendone l'origine dalle prime tre cifre del numero posto sotto il codice a barre dei prodotti, (il numero indiziato era 869), per poi scoprire l'inaffidabilità di tali numeri perché i prodotti possono essere ricodificati dall'operatore economico italiano che ne cura l'introduzione in Italia. Non volendo affrontare temi di geopolitica, che richiederebbero specifica e meticolosa attenzione, il dato che risulta interessante è la sempre crescente autocoscienza dei consumatori e la sempre più precisa loro consapevolezza della forza insita nelle scelte che si effettuano nel riempire il carrello della spesa.

Le guerre vinte dai consumatori in questo campo solo molte: la «messa al bando», più o meno ragionevolmente, dell'olio di palma, dei coloranti, dei conservanti non indispensabili, degli aromi artificiali, veri e propri psicofarmaci cullati da una normativa ambigua che non obbliga alla dicitura «aromi artificiali», ma a un più generico «aromi», e degli Ogm solo per fare alcuni esempi specifici. In generale basti pensare alla forza dei marchi quali «bio» oppure «equo e solidale» fino ad arrivare ai diversi «cruelty free». In mano a un consumatore consapevole il carrello della spesa diviene al tempo stesso una cabina elettorale e un carrarmato, dove eleggere i prodotti/servizi conformi alle proprie aspettative, non solo di mero consumo, e attaccare le aziende considerate ostili alla propria sicurezza. L'autocoscienza del consumatore ha una forza e un potere rivoluzionari ma è ancora poco valorizzata. Un esempio eccezionale sarebbe portare il Rating di Legalità, (la valutazione del profilo di legalità di un'azienda rilasciata dall'Agem, l'autorità garante della concorrenza e del mercato meglio nota come «Antitrust», a partire da una richiesta e un'autocertificazione dei requisiti da parte delle aziende stesse) alla portata del piccolo consumatore, rendendolo manifesto sui prodotti e servizi. La valenza sarebbe

duplice e di impatto significativo: ad un primo livello il consumatore porterebbe la sua cognizione anche sull'approccio legalitario di produttori e commercianti. In conseguenza di tale primo livello, il consumatore sarebbe poi in grado di valutare anche le scelte dei propri amministratori pubblici in merito alla selezione delle aziende cui affidare appalti, servizi, contributi. Giovanni Falcone profetizzò la fine della mafia in quanto, quale fenomeno umano, come aveva avuto un inizio così doveva avere una fine, ricordandoci che si poteva vincere tale fenomeno non richiedendo l'eroismo di inermi cittadini bensì impegnando tutte le forze migliori delle istituzioni. Bene, oggi con il proprio carrello e le opportune etichette di legalità, l'inerte cittadino può dare un contributo formidabile, un tempo inimmaginabile, semplicemente preferendo beni e servizi di offerenti eticamente più attenti. Perché tale rivoluzione accada restano solo tre piccoli passi: l'accesso al Rating di legalità deve essere il più ampio e semplice possibile, sia abolendo il limite minimo di fatturato sia rimuovendo il requisito dell'assenza di infrazioni quando queste siano marginali e non significative, al fine di evitare l'esclusione dei grandi gruppi che, per certezza statistica, difficilmente possono condurre aziende molto articolate senza incappare in piccole contravvenzioni. Quale secondo passo, servirebbe promuovere soluzioni di asseverazione del Rating di legalità in modo che abbia una valenza certa e meno condizionata dall'autocertificazione fatta dall'azienda richiedente. Infine, il Rating di legalità andrebbe aperto anche al mondo non profit in quanto, come i fatti di cronaca degli ultimi anni hanno testimoniato, se da un lato il terzo settore non è immune da interessamenti criminali, dall'altro molte sue organizzazioni hanno raggiunto dimensioni organizzative e capacità operative importanti pari, se non superiori, a tante medie e grandi imprese commerciali.

**Nicola Mavellia**

—© Riproduzione riservata—



## CONSIGLIO DI STATO

## Dimezzato il tasso di contenzioso negli appalti

Cerisano a pag. 31

I dati dell'Ufficio studi del Consiglio di stato. Nel 2018 sospesi solo 776 bandi su 238.101

# Sugli appalti non si litiga più

## Le gare valgono 141 mld. Tasso di contenzioso all'1,5%

Pagina a cura

DI FRANCESCO CERISANO

**D**imezzato il tasso di contenzioso in materia di appalti. Nel biennio 2017/2018 la quota di procedure di gara finite nelle aule della giustizia amministrativa si è attestata all'1,4% nel 2017 e all'1,50% nel 2018. Un dato sensibilmente inferiore rispetto alle percentuali di impugnazione fatte segnare nel biennio precedente quando i bandi contestati in giudizio avevano toccato quota 2,61% nel 2015 e 2,76% nel 2016. Rispetto al 2015-2016 il numero delle gare si è raddoppiato (si è passati da 136.645 procedure nel 2015 al picco del 2017 quando si sono registrate 255.151 gare) seppur con una leggera flessione fatta segnare nel 2018 quando si è assistito ad una riduzione dei bandi, scesi a quota 238.101, ma cresciuti come valore complessivo (da 133,4 a 141,3 miliardi di euro). E' quanto emerge dall'analisi sull'impatto del contenzioso amministrativo in materia di appalti nel 2017-2018 elaborata dall'Ufficio studi e dagli Uffici statistici del Consiglio di stato.

Palazzo Spada ha evidenziato due dati su tutti. Il primo: la crescita esponenziale dei bandi non è stata accompagnata da una proporzionale crescita degli importi, segno che ad aumentare numericamente sono

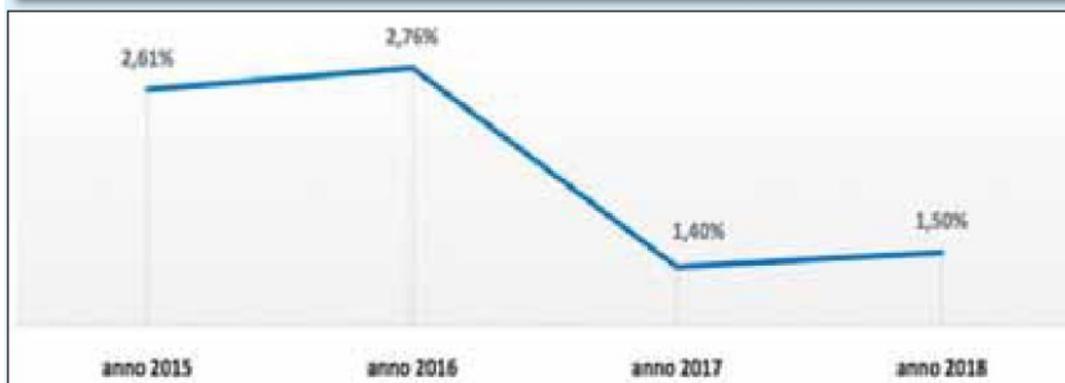
state soprattutto le procedure di piccolo importo. La seconda riflessione il Consiglio di stato la dedica al numero delle gare impugnate dinanzi al Tar. Nel 2017 sono stati impugnati 3.457 bandi su 255.151 (1,4%), nel 2018 3.603 a fronte di 238.101 procedure (1,5%). Rispetto al biennio precedente il tasso di contenzioso è calato del 50% e secondo i giudici amministrativi le ragioni sono molteplici: la crisi economica, la perdita di appeal e gli elevati costi del contenzioso, ma soprattutto l'introduzione del rito superaccelerato (ossia l'onere, per le imprese concorrenti, di impugnare entro 30 giorni le ammissioni e le esclusioni dalle gare) introdotto dalla riforma del 2016 e, tuttavia, recentemente abrogato dal decreto legge sblocca cantieri (dl n.32/2019 convertito nella legge n.55/2019). Una misura discussa, potenzialmente lesiva del diritto di difesa delle imprese in quanto costituisce un onere da assolvere quando ancora non c'è alcuna certezza per l'impresa in ordine alla futura graduatoria. Secondo il Consiglio di stato, tuttavia, non può escludersi che il rito superaccelerato «abbia nei fatti disincentivato il contenzioso, soprattutto per gli appalti di fascia bassa, cresciuti esponenzialmente nel 2017 e 2018».

Come immaginabile, sono le procedure di maggiore importo a essere maggiormente

contestate. Le impugnazioni dei bandi sopra il milione di euro rappresentano infatti il 50% del totale. Per gli appalti di minore importo le percentuali di impugnazione scendono sensibilmente. Per esempio nei bandi di valore compreso tra 200 mila euro e il milione di euro il tasso di impugnazione è del 20%. Ultima curiosità sull'effetto delle sospensive disposte dai Tar rispetto al complesso degli appalti banditi. Nel 2017 la percentuale di blocco è stata dello 0,33% (0,35% se si tiene conto anche degli appalti in Consiglio di stato), nel 2018 dello 0,31% (0,32% considerando le sospensive disposte da palazzo Spada). Un dato a giudizio del Cds «così basso da essere ritenuto assolutamente fisiologico», ma che non tiene conto della cosiddetta «sospensiva impropria», ossia l'effetto bloccante connesso non alle pronunce ma alla semplice pendenza in giudizio. Tale blocco, osserva l'Ufficio studi del Consiglio di stato, «cresce al crescere dell'importo degli appalti», al punto che «sino a quando il giudizio non si è definitivamente concluso, negli appalti di grande importo molte amministrazioni non procedono alla stipula del contratto temendo di essere esposte a una possibile responsabilità patrimoniale ed erariale».

© Riproduzione riservata



**Come scende il tasso di contenzioso**

**MONSELICE****Nuovo casello A13  
Rischio paralisi  
per il ricorso al Tar  
sulle espropriazioni**

Casello A13 Monselice sud: i residenti interessati dall'esproprio dei terreni per realizzarlo fanno ricorso al Tar. ZANDONÀ / APAG.34

# Casello Sud dell'A13 c'è il ricorso al Tar Lotta contro il tempo per il rischio-paralisi

I proprietari dei terreni muovono guerra al Comune  
A giugno apre Agrologic, il traffico potrebbe andare in tilt

**Giada Zandonà**

**MONSELICE.** Casello A13 Monselice sud: i residenti interessati dall'esproprio dei terreni per realizzarlo fanno ricorso al Tribunale amministrativo regionale. Il progetto del nuovo casello di Monselice, il secondo della città e l'unico in Italia come vicinanza agli altri (appena 4 chilometri), in una stessa cittadina, deve ancora vedere l'apertura del cantiere ed è già al centro di contestazioni. Ma l'aspetto più preoccupante è legato ai tempi: il casello, secondo le più recenti previsioni comunali, avrebbe dovuto essere aperto nel settembre 2020, tre mesi dopo l'inaugurazione del polo logistico Agrologic che segnerà un'impennata del traffico pesante.

Se dovesse slittare l'apertura, Monselice si troverebbe a dover fare i conti per chissà quanto con 600 camion extra in circolazione ogni giorno nella viabilità attuale, con il rischio (più che mai concreto) di paralizzarla.

**IL RICORSO**

L'atto di opposizione nei confronti del Comune di Monselice è stato protocollato a luglio da parte degli avvocati Giorgio Roman e Marta Tognon, per gli assistiti Narciso Pulze, Graziella Piva e Luca Pulze.

Si tratta dei proprietari dei terreni soggetti ad esproprio per la costruzione della nuova viabilità che interessa il polo logistico Agrologic. Il Comune, tramite un accordo fra pubblico e privato con Aspiag service, ha concesso la costruzione in un terreno vergine ed agricolo di una struttura di 133.000 metri quadri di superficie coperta su un'area di 321.000, che prevede un aumento del traffico di 600 veicoli pesanti al giorno. Per questo aveva bisogno di un collegamento rapido con l'autostrada e ha trovato nel territorio monselicense la soluzione ottimale dal punto di vista della logistica stradale con l'appoggio della precedente amministrazione locale targata Lunghi.

**IL CASELLO SUD**

Per poterlo costruire si è dovuta fare una variante urbanisti-

ca e predisporre all'esproprio una zona agricola, di proprietà delle famiglie Piva e Pulze, interessate dal passaggio del collegamento autostradale. Questa variante però, si legge negli atti del ricorso, «si profila illegittima e gravemente lesiva degli interessi dei ricorrenti, svolta con evidente superficialità e pressapochismo». In primis viene sottolineato come le aree interessate costituiscono il patrimonio della famiglia da generazioni e che la loro divisione rende impossibile l'attività agricola presente; inoltre che nella planimetria degli espropri è assente il fabbricato di cui è però prevista la demolizione durante i lavori.

**LE CONCLUSIONI**

In questo modo, conclude il ricorso al Tar, si andrebbe a perdere un'azienda agricola ben avviata nella produzione dei cereali, impedendone l'attività. Inoltre i terreni in questione sono inquadrati in un contesto rilevante come territorio rurale ad elevata produttività agricola, a cui è riconosciuta la funzione di "connessione ecosistemica". Gli atti infatti riportano come nel Pat comunale sia sottolineata la «salvaguardia del territorio agricolo. Ricordiamo che grazie ad Agrolagic, Monselice risulta tra le prime dieci città italiane per con-

sumo di suolo nel 2018, a cui si andrà a sommare anche la costruzione del casello.

## VIZI DI FORMA

Ma il chiodo su cui batteranno gli avvocati sono i vizi di forma: il Comune ha affidato ai tecnici delle proprie controparti la pianificazione urbanistica, omettendo la valutazione di altri istituti. Inoltre, osserva l'avvocato Tognon, «si evince che gli elaborati grafici non indicano le stesse superfici, disconstandosi per il 7%» e non sono state richieste garanzie finanziarie ad Aspiag per gli espropri e per la realizzazione del nuovo casello». —

## CIFRE E DATE



**12,5 milioni**

Il costo del nuovo casello automatizzato tra la frazione di San Bortolo e Pozzonovo.



**18 milioni**

Le opere complementari a carico di Aspiag-Cervet per la logistica del nuovo casello.



**Giugno 2020**

Data della prevista apertura di Agrolagic a Monselice.



**600 camion**

L'incremento del traffico quotidiano dopo l'apertura del polo di lavorazione.



**Settembre 2020**

Data prevista per l'apertura del nuovo casello sulla A13.



Un'immagine dello stato di avanzamento lavori del cantiere di Agrolagic; a destra la mappa della nuova viabilità e nelle foto piccole l'area dove dovrebbe sorgere il casello di Monselice Sud (FOTOSERVIZIOZANGIROLAMI)

# Appalti: crescono le gare, in flessione il contenzioso ai Tar

## RAPPORTO ANAC-CDS

**Il tasso di ricorso scende dal 2,7% del biennio 2015-16 all'1,4-1,5% del 2017-2018**

ROMA

Crescita esponenziale delle procedure di gara, soprattutto nel sottosoglia (gli appalti di piccolo importo) e dimezzamento del tasso di contenzioso. Sono i due dati più evidenti dello studio «Analisi di impatto del contenzioso amministrativo in materia di appalti - biennio 2018/2019» messo a punto dal Consiglio di Stato in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione, che ha elaborato e fornito i dati relativi al complesso delle procedure.

Dai dati forniti dall'Anac emerge che nel 2017-2018 il numero delle gare bandite è raddoppiato rispetto al biennio precedente, soprattutto per la spinta delle gare di importo sotto il milione di euro. Questo - osserva il rapporto - è dovuto principalmente al nuovo quadro regolatorio varato nel 2016 (il codice degli appalti) e alla sua progressiva chiarificazione, anche per via giurisprudenziale.

Per quanto riguarda il tasso di contenzioso, invece, è rilevante la riduzione registrata: dal 2,61% degli appalti banditi nel 2015 e dal 2,76% del 2016 si è passati all'1,4%-1,5% del biennio 2017-2018. C'è una leggera crescita nell'ultimo anno, dal 2017 al 2018, ma rispetto al biennio prece-

dente la riduzione è netta.

Vediamo come lo studio calcola il tasso di contenzioso. Confrontando i dati della "produzione" amministrativa con quelli del contenzioso giurisdizionale è agevole ricavare la percentuale di impugnazione, ossia la quota parte delle procedure di gara che finisce nelle aule della giustizia amministrativa.

Il rapporto rileva che nel 2017 sono state impugnate 3.457 procedure su 255.151 bandite, pari all'1,4% del totale. Per il 2018 le impugnazioni sono state invece 3.603 a fronte di 238.101 procedure bandite, pari quindi all'1,5%.

Ma vediamo il confronto di più lungo periodo, cioè fra il biennio 2015-2016 e il biennio 2017-2018. Anzitutto vediamo che le impugnazioni, in termini numerici assoluti, sono lievemente cresciute rispetto al biennio 2015-2016: per il 2015 risultavano infatti depositati 3.565 ricorsi, per il 2016 n. 3.329.

Se però si raffronta il dato contenzioso con l'andamento delle procedure bandite, emerge una netta e rilevante diminuzione del tasso di contenzioso rispetto al 2015/2016. Per il 2015 esso risultava pari a 2,61% degli appalti banditi e per il 2016 pari al 2,76%. Nel biennio 2017/2018, come anticipato, esso risulta rispettivamente dell'1,4% e dell'1,5%. In estrema e approssimativa sintesi si può dire che - per effetto della crescita del numero di gare - il tasso di contenzioso in materia di appalti è calato di circa il 50 per cento.

— R.R.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**RAFFAELE CANTONE**

Dai dati Anac una forte crescita degli appalti dopo la frenata per il codice



**FILIPPO PATRONI GRIFFI**

In forte riduzione il tasso di ricorso alla giustizia amministrativa



## Responsabilità Il condominio diligente non risponde degli incidenti

L'amministratore diligente, in veste di appaltante, non è responsabile della morte dell'appaltatore. Lo ha

chiarito la Corte di cassazione con la sentenza numero 23121/2019.

**Giulio Benedetti**

— a pagina 26

# Il condominio diligente non risponde degli incidenti

### APPALTI PERICOLOSI

Il principio è quello di dare un'informazione corretta e avere un'impresa in regola

Occorre un appalto doc per evitare di incorrere in un omicidio colposo

**Giulio Benedetti**

L'amministratore diligente, in veste di appaltante, non è responsabile della morte dell'appaltatore. Lo ha chiarito la Cassazione con la sentenza 23121/2019 (sezione IV).

Il contratto di appalto è deciso dall'assemblea condominiale e l'amministratore deve curare la sua esecuzione, in base all'articolo 1130 del Codice civile e non deve trascurare gli articoli 90 e 93 del Dlgs 81/2008 che obbligano il committente a verificare l'idoneità tecnica professionale dell'appaltatore, e ad acquisirne la relativa visura camerale e il Durc.

L'orientamento della Cassazione va letto attraverso di recenti sentenze: la 29068/2019 della III sezione, che ha affermato che l'affidamento di un contratto di appalto a un'impresa priva dei requisiti è fonte di responsabilità penale per l'appaltante. La sentenza ha quindi respinto il ricorso di un amministratore condominiale avverso la sua condanna per omicidio colposo di un appaltatore il quale moriva, per la caduta da un ponteggio montato per il rifacimento della facciata, dal secondo

o terzo piano dell'edificio condominiale. All'amministratore era stata contestata la violazione della normativa di sicurezza per non avere verificato l'idoneità tecnico professionale dell'impresa appaltatrice.

A opposta conclusione è pervenuta la IV sezione (sentenza 23121/2019) che ha annullato la sentenza che aveva condannato i committenti, per omicidio colposo di un installatore di un impianto elettrico all'interno di un condominio. In particolare, l'elettricista era stato fulminato da una scarica elettrica originata da un impianto condominiale privo dell'interruttore differenziale "salvavita".

I presupposti del caso, però, erano ben diversi da quelli della sentenza 29068, anche se il principio è identico: la Cassazione constatava infatti che i condòmini conferivano all'elettricista l'appalto di rifacimento dell'impianto elettrico condominiale, in quanto privo della "messa a terra", e avevano verificato la sua qualifica professionale in quanto la sua impresa era iscritta, per l'effettuazione dei predetti lavori, alla Camera di commercio. L'elettricista si era impegnato a rilasciare la certificazione di conformità, prevista dal Dm 37/2008, dei lavori effettuati.

L'articolo 8 del Dm 37/2008 prevede l'obbligo per il proprietario di affidare i lavori di installazione elettrica a un'impresa abilitata che al termine dei lavori, previa l'effettuazione delle verifiche stabilite, rilascia al committente la dichiarazione di conformità degli impianti alla regola dell'arte. La sentenza richiama la propria giurispru-

denza per cui l'appaltatore privato, privo di particolari competenze tecniche, ha l'onere generale di mettere il prestatore di opera nelle condizioni di operare in sicurezza, segnalando gli eventuali pericoli.

La Corte escludeva la responsabilità dei committenti poiché l'appalto prevedeva la sostituzione dei pannelli ai piani dei singoli condomini e quindi la prova sul funzionamento dei medesimi, e perché, sotto il profilo causale, a fronte delle gravi imprudenze in cui era incorso l'elettricista, la presenza nell'appartamento degli imputati dell'interruttore differenziale non avrebbe comunque garantito la sopravvivenza della vittima.

La Corte di cassazione, pertanto, annullava la sentenza di condanna poiché l'affermazione di responsabilità degli imputati si basava su argomenti privi di idonea prova ed era inesatta la ricostruzione del nesso causale. Inoltre la responsabilità del committente è stata ravvisata quando questi travalichi il suo ruolo e si ingerisca nella organizzazione per l'esecuzione dell'appalto e assuma, così, una posizione direttiva perché si ingerisce nella direzione dei lavori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

