

Rassegna del 27/02/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

27/02/2019	Repubblica Torino	4	Intervista a Paola Malabaila - Un team di donne per rilanciare le costruzioni - La presidente Ance "Una ricetta rosa per far ripartire l'edilizia bloccata2	Parola Stefano	1
27/02/2019	Sole 24 Ore	3	Prende quota un decreto crescita a 360 gradi (insieme al Def)	M.Per.	3
27/02/2019	Sole 24 Ore	3	Ance: bene accelerare sui cantieri, subito modifiche al codice appalti	Santilli Giorgio	4

SCENARIO

27/02/2019	Adige	15	A22, secondo fronte con Toninelli	Do.S.	5
27/02/2019	Arena	34	Autostrada nessuna riunione in Prefettura	K.F.	6
27/02/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	6	Ok a 14 nuovi forni crematori la Regione approva la legge «Servono». «No, inquinano»	Zambon Martina	7
27/02/2019	Corriere delle Alpi	14	La mappa del consumo del suolo Belluno isola felice È Ponte il comune più edificato - Consumo del suolo Belluno oasi felice Ponte è il Comune più edificato	Voi Valentina	8
27/02/2019	Corriere delle Alpi	14	Gli architetti: «Più flessibilità nelle destinazioni d'uso»	V.V.	11
27/02/2019	Corriere delle Alpi	16	Difesa idrogeologica e scuole la Provincia investe milioni	Forzin Alessia	12
27/02/2019	Gazzettino	3	Infrastrutture, cabina di regia e appalti piano per sbloccare 15 miliardi di lavori	A.Bas.	14
27/02/2019	Gazzettino Belluno	10	La cava Col del Vi ha messo in cassa 25 milioni di euro	Marsiglia Lauredana	16
27/02/2019	Gazzettino Venezia	13	«Porto al centro del Mediterraneo» Gli artigiani plaudono a Musolino	...	17
27/02/2019	Gazzettino Venezia	13	Questa sera chiude lo svincolo di Marghera	...	18
27/02/2019	Messaggero Casa	3	La Cassazione amplia la responsabilità dell'appaltatore edile - La Cassazione amplia la responsabilità civile dell'appaltatore edile	Spoto Giuseppe	19
27/02/2019	Messaggero Veneto Udine	25	Efficienza energetica negli istituti scolastici si punta ai fondi Ue per elementari e medie	Cesare Alessandro	20
27/02/2019	Nuova Venezia	24	Cento laureandi e ricercatori al "Green innovation hub"	...	22
27/02/2019	Nuova Venezia	23	Una piastra come una piazza da costruire assieme alle torri	Chiarin Mitia	23
27/02/2019	Piccolo	15	Le costruzioni hanno perso oltre 500 mila posti di lavoro	...	24
27/02/2019	Piccolo Trieste	18	Museo del Mare in Porto vecchio in gara il progetto milionario per far vivere il Magazzino 26 - Progetto da 1 milione e 600 mila euro per dare forma al Museo del mare	Dorigo Maurizio	25
27/02/2019	Sole 24 Ore	29	Senza il marchio CE l'appalto può «saltare»	Giraudi Antonella	28

UN TEAM DI DONNE
PER RILANCIARE
LE COSTRUZIONI

Stefano Parola

Una svolta rosa per l'edilizia piemontese. Paola Malabaila è la prima donna a ricoprire la massima carica dell'Ance Piemonte, l'associazione dei costruttori della regione, e oltre a lei saranno donne due vicepresidenti su quattro: «Sarà una sfida complessa, ma siamo metodiche e tenaci».

pagina IV

Intervista

La presidente Ance

“Una ricetta rosa per far ripartire l'edilizia bloccata”

“

La Torino-Lione è ovviamente l'opera chiave: ma ci sono anche altri cantieri che possono dare nuovo impulso

”

STEFANO PAROLA

Una svolta rosa per l'edilizia piemontese. Non solo Paola Malabaila è la prima donna a ricoprire la massima carica dell'Ance Piemonte, l'associazione dei costruttori della regione. Ma tra i suoi vicepresidenti ci sono altre due donne, la torinese Chiara Borio e la cuneese Elena Lovera. Nella squadra di vertice dunque gli uomini sono solo due su cinque: il biellese Rino Bazzani e l'alessandrino Alessandro Bocchio (ai quali si aggiunge il tesoriere Marco Rosso). Malabaila è ingegnera, ha due figli ed è amministratrice delegata dell'azienda fondata dal padre. Succede a Giuseppe Provvissiero, che ha dato le dimissioni a causa

della condanna a un anno per turbativa d'asta che gli è stata inflitta a dicembre in primo grado (e contro la quale farà appello).

Dunque, presidente Malabaila, giunge al timone dell'Ance Piemonte dopo dieci anni di crisi profonda del settore. Una bella sfida?

«Una sfida importante, ma anche ambiziosa. Però abbiamo composto una bella squadra, sono fiduciosa. Mi porto dietro l'esperienza accumulata nel gruppo giovani dell'Ance, di cui sono stata vice nazionale, e come presidente di Confindustria Asti».

Negli ultimi dieci anni in Piemonte si è passati da 10 mila a 6 mila imprese di costruzioni e da 44 mila a 24 mila operai registrati in cassa edile. La situazione è drammatica?

«Non voglio dire che lo è perché mi piacerebbe provare a pensare in positivo. Di certo non è semplice, ma io sono abituata a lavorare sodo e assieme alla mia squadra voglio mettere in campo alcune azioni».

Quali?

«Partiamo dialogando con i candidati alla presidenza del Piemonte. Abbiamo già una bozza con le richieste che avanza alla politica. È un momento difficile, ma vedo che tutti concordano sul fatto

che l'edilizia è fondamentale per far ripartire il Paese. Se facessimo progredire i cantieri fermi e se avviassimo le opere già finanziate daremmo una bella boccata d'ossigeno all'economia».

Inutile dire che tra le opere strategiche c'è la Torino-Lione, giusto?

«La Tav s'ha da fare. È un cantiere avviato e già a buon punto. Non è importante solo per noi costruttori, in quanto esecutori di opere pubbliche, ma è fondamentale per tutti. Non farla significherebbe in tutti i sensi perdere un treno che ci collega con l'Europa».

In Piemonte però non esistono più imprese edili abbastanza grandi da poter competere sui bandi della Torino-Lione. È un problema?

«Per le imprese piemontesi c'è la possibilità di partecipare in forma associata. Se uniscono le forze



possono ritagliarsi spazi importanti anche nei bandi di taglio maggiore. Noi come associazione possiamo favorire questo processo, mettendo insieme anche professionalità diverse, perché tra noi c'è chi è specializzato in strade, chi in edifici e così via».

Come si lavora da donna in un settore ad alta densità maschile?

«Benissimo. Sono innamorata del mio lavoro, sono figlia d'arte e ho sempre voluto fare questo mestiere. Già quando frequentavo le medie dicevo che avrei fatto Ingegneria per poi entrare in azienda. Al di là delle problematiche, è una professione meravigliosa, perché il risultato finale è sempre un prototipo, un manufatto, qualcosa di unico. E questa è la cosa più bella».

Crede che in edilizia le donne possano dare un contributo diverso rispetto agli uomini?

«Dovrei lasciarlo dire agli altri, ma di solito ci fanno notare che noi donne siamo più organizzate e metodiche. Secondo me è questo il nostro vero valore aggiunto. Oggi come oggi, sono importanti le idee e la preparazione, ma l'organizzazione, la tenacia, la costanza e la passione vincono su tutto».



Al timone

Paola Malabaila, classe 1970, è amministratrice delegata della Malabaila & Arduino di Villafranca d'Asti.

Da ieri è presidente dell'Ance Piemonte. In passato è stata al vertice di Confindustria Asti

L'AGENDA DEL GOVERNO

Prende quota un decreto crescita a 360 gradi (insieme al Def)

Ieri incontro tra Di Maio e il leader di Confindustria Boccia sull'allarme sviluppo

Il decreto legge sblocca-cantieri annunciato dal Governo dovrebbe diventare qualcosa di più: un "pacchetto per la crescita" con misure per la ripresa rapida delle opere, interventi ulteriori di semplificazione e rafforzamento mirato della normativa anticorruzione. Da varare entro marzo per poterlo richiamare nel Documento di economia e finanza, che va approvato entro il 10 aprile. Avvalorando, anche agli occhi dell'Europa, la possibilità di un'inversione di rotta «nel segno della crescita e della stabilità sociale», almeno per il secondo semestre dell'anno, come sostenuto anche ieri dal premier Giuseppe Conte nell'intervista al Sole 24 Ore.

Che l'Esecutivo voglia imprimere un'accelerazione, complice la recessione tecnica e l'allarme di Fitch sull'economia italiana, è testimoniato dalla volontà di coinvolgere maggiormente le imprese nell'elaborazione delle nuove norme. Per questo Di Maio ha incontrato ieri il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia. Un confronto definito «interlocutorio» su quella che per gli industriali è ormai un'emergenza: il rilancio della crescita e dell'occupazione. Prove di dialogo che saranno rilanciate dallo stesso premier Conte, che vedrà presto anche i costruttori dell'Ance. L'idea è di avviare una sorta di «tavolo», spiegano fonti del Governo, per recuperare rapporti finora non brillanti e lavorare insieme alla ripresa.

Nella stessa ottica va inquadrato il passaggio di Raffaele Cantone a Palazzo Chigi, ieri: anche lui ha incontrato Di Maio. Ufficialmente per un faccia a faccia fissato da tempo, ma è chiaro che l'interlocuzione con il presidente dell'Anac è necessaria ai fini della messa a punto del decreto e degli interventi sugli appalti.

«Un provvedimento sulla crescita sarà al centro dell'azione di governo nel mese di marzo», ha confermato lo stesso Di Maio. «Marzo sarà il mese in cui l'interlocuzione con tutti i soggetti interessati porterà al concepimento di un provvedimento sulla crescita che ci consentirà nel minor tempo possibile di cambiare questo Paese dal punto di vista dell'eccesso di burocrazia che rallenta i cantieri, del codice degli appalti che blocca la spesa e della possibilità di potenziare i controlli anticorruzione in modo tale da lasciar stare gli imprenditori onesti».

Il decreto sarà un tassello di un puzzle più ampio, che comprende una delega sugli appalti, che dovrebbe essere inviata in Parlamento già in settimana, e un successivo decreto legislativo di riforma. Insieme alle nuove cabine di regia a Palazzo Chigi sugli investimenti e al decollo del piano per la messa in sicurezza del territorio, altro programma che per l'Esecutivo aiuterà a far ripartire i cantieri. Obiettivo: inviare un segnale rapido, a Bruxelles come alle imprese. Anche per cercare di evitare una manovra correttiva, fumo negli occhi sia per la Lega sia per il M5S. Di Maio ha garantito: «Il Governo tutto non crede che serva».

—M.Per.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ance: bene accelerare sui cantieri, subito modifiche al codice appalti

Il rapporto: dalla manovra taglio di un miliardo agli stanziamenti per il 2019

Giorgio Santilli

ROMA

Bene l'impegno diretto del Presidente del Consiglio a rilanciare gli investimenti pubblici come priorità assoluta della politica economica del governo, bene la volontà del premier di confrontarsi con l'Ance prima di varare il decreto legge di riforma del codice appalti, «ma ora servono decisioni rapide, perché il rimbalzo continuo di notizie che si vuole intervenire sul codice senza poi intervenire non aiuta». Gabriele Buia, presidente dell'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori, apprezza le molte iniziative avviate dal Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, e annunciate nell'intervista al Sole 24 Ore pubblicata ieri. È un bene che gli investimenti siano tornati al centro dell'azione del governo e che vengano considerati una leva insostituibile di crescita economica mentre il premier riorganizza la squadra per rendere più efficien-

te la macchina e si assume direttamente il coordinamento delle azioni ministeriali.

Ora, però, bisogna correre per ridurre la distanza fra gli annunci e i fatti, fra le aspettative e le azioni che producono risultati concreti. Buia porta ad esempio del gap da colmare fra annunci e risultati lo studio che l'ufficio studi dell'Ance ha appena concluso e che sarà presentato oggi come un capitolo dell'Osservatorio congiunturale dell'associazione: una meticolosa ricognizione delle norme e delle tabelle sugli stanziamenti per investimenti infrastrutturali della legge di bilancio 2019. «Al termine di questo lavoro abbiamo scoperto, con grande sorpresa - sintetizza Buia - che i 3,5 miliardi di risorse aggiuntive che erano state annunciati dal governo e inseriti per il 2019 nel primo disegno di legge di bilancio si sono tramutate, dopo la trattativa con l'Europa e l'approvazione definitiva della manovra, in una riduzione secca di un miliardo di fondi rispetto a quanto già era stato stanziato in passato per il 2019. Quindi non solo non sono state aggiunte risorse, come era stato promesso, ma sono state ta-

gliate anche quelle previste, andando a drenare risorse già stanziato per il 2019 in favore di Ferrovie dello Stato, Anas e altri enti di investimento». La cifra finale della riduzione di un miliardo degli stanziamenti 2019 è del tutto inedita e sorprendente perché le stime che erano state fatte, dalla stessa Ance e da numerosi analisti, a una prima lettura della legge di bilancio dopo il via libera definitivo parlavano di un incremento di risorse ridotto a 500 milioni rispetto ai 3,5 miliardi.

Questa scoperta rafforza la convinzione dell'Ance che sia necessario non solo un confronto serrato e preventivo fra governo e imprese sulle misure da varare, ma che occorra anche un monitoraggio continuo delle modalità in cui proposte e prime misure vengono poi tradotte in attuazione. «Apprezziamo - dice Buia - il metodo proposto dal presidente del consiglio e pensiamo ci debba essere il confronto preventivo per favorire non una corporazione o una categoria economica, bensì l'interesse generale del Paese che in questo momento significa in primo luogo crescita, occupazione e un Paese più efficiente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Spesa prevista per maggiori investimenti

Dati 2019. In migliaia di euro



Fonte: Ance



Ance. Il presidente Gabriele Buia apprezza le accelerazioni del premier sugli investimenti ma insiste sulla necessità di varare subito misure di modifica al codice appalti



AUTOSTRADA

Accesso agli atti per lo stop imposto alla Campogalliano-Sassuolo

A22, secondo fronte con Toninelli

Il ministro delle infrastrutture e trasporti, **Danilo Toninelli**, è riuscito ad aprire un secondo fronte di scontro con Autobrennero: la Campogalliano-Sassuolo. Uno scontro che prefigura una lunga diatriba sul piano giudiziario, salvo ripensamenti del ministro. Il primo fronte, com'è noto, è quello del rinnovo della concessione di A22: per opporsi alla delibera Cipe del 28 novembre scorso, il cda presieduto da **Luigi Olivieri** ha depositato ricorso al Tar del Lazio, a tutela del patrimonio di Autobrennero, messo in discussione dal tentativo governativo di «mettere le mani» sugli utili accumulati dal 2014 in regime di proroga. Un contenzioso che vale qualche centinaio di milioni di euro. Ma anche nel secondo caso ci sono i ballo tanti soldi: il progetto della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo

vale **320 milioni** di euro, tutti a carico dell'investitore privato trattandosi di un *project financing*. Per la società AutoCS Campogalliano-Sassuolo spa, la decisione di Toninelli è stata un fulmine a ciel sereno. Il ministro ha comunicato il 7 febbraio che per la bretella - asse principale di 15 km, prolungamento di A22, più altri due rami di raccordo con la tangenziale di Modena e di Rubiera - sarà attivata un'analisi costi-benefici. Uno stop, quando era invece atteso - entro il 15 febbraio - il via libera al progetto esecutivo depositato dalla «AutoCS» il 12 novembre 2018 al Mit. Della spa, che ha sede a Trento, Autobrennero possiede il 51% del capitale, secondo azionista è Pizzarotti & C. spa (31,9%). La decisione di Toninelli di attivare la metodologia costi-benefici è considerata illegittima, perché comporterà un inevitabile

ritardo, quindi un danno alla società. Da qui la richiesta della spa presieduta da **Emilio Sabatini**, ex presidente della Provincia di Modena, di accedere agli atti relativi alla verifica costi-benefici. Anche perché la società controllata da Autobrennero fa presente che è stata scelta come concessionaria attraverso una gara europea e che con il Mit c'è già una convenzione firmata, che ha superato il vaglio sia del Cipe che della Corte dei conti. L'effetto spiazzamento della decisione di Toninelli deriva anche dal fatto che una indagine dei costi e dei benefici è già stata fatta dallo stesso Mit quando ha valutato il progetto preliminare della Campogalliano-Sassuolo. Con il danno che si profila per lo stop all'avvio dei lavori, inevitabile che Autobrennero e i soci privati si siano affidati a dei legali. **Do. S.**



PESCHIERA

Autostrada nessuna riunione in Prefettura

«In Prefettura non è stata convocata alcuna riunione sulla chiusura del casello di Peschiera dell'A4 per la riparazione dell'impalcato del ponte sul Mincio». Lo scrive la Prefettura in riferimento alla riunione di lunedì a Peschiera tra la sindaca Orietta Gaiulli, rappresentanti della Brescia-Padova e Polstrada per discutere la decisione di estendere ai veicoli leggeri la chiusura per Milano. Secondo quanto spiegato da Gaiulli, invece, l'incontro si sarebbe dovuto tenere in Prefettura, spostato a Peschiera su richiesta della sindaca. Nella nota si sottolinea che i rappresentanti dell'A4 «hanno informato preventivamente la Prefettura della necessità dell'intervento, fornendo aggiornamenti circa le valutazioni condotte nelle riunioni del 12 e 25 febbraio. L'Autostrada», chiarisce la nota, «ha aggiornato la Prefettura sull'andamento del traffico nel primo fine settimana di modifica della viabilità e continuerà a farlo. Dal Comune di Peschiera non è pervenuta alcuna segnalazione di problematiche o esigenze». • K.F.



Ok a 14 nuovi forni crematori la Regione approva la legge «Servono». «No, inquinano»

La polemica

di **Martina Zambon**

VENEZIA Il tema, va detto, non è dei più ameni. Eppure la faccenda dei forni crematori in Veneto è cosa seria. Seria perché da tempo i gestori lamentano un costante aumento della cremazione in luogo della tumulazione e carichi di lavoro che, spesso, gli impianti attivi non riescono a smaltire. Per sottacere il penoso fenomeno dei pellegrinaggi funebri da provincia a provincia con tanto di diritto di precedenza per le salme «residenti». Insomma, a prendere in mano la questione è il Consiglio Regionale che ieri ha votato l'apertura di ben quattordici nuovi crematori facendo passare il piano con 30 voti favorevoli, 15 contrari e 1 astenuto. L'opposizione ha tentato di strappare un rinvio per «approfondire soprattutto le questioni ambientali» ma senza riuscirci. Non stupisca ma l'incontenibile emergenza polveri sottili in pianura padana investe pure la cremazione dei cadaveri. Patrizia Bartelle, ex M5S e ora gruppo misto ha chiesto il rinvio per «garantire il rispetto dell'ambiente, con un maggiore controllo del livello delle emissioni inquinanti, in una regione molto inquinata e con una qualità dell'aria pessima». Parla di impatto ambientale dei crematori anche Piero Ruzzante (LeU): «Quat-

tordici impianti di cremazione sono una cosa senza senso, soprattutto se si pensa che essi inquinano come gli impianti di incenerimento dei rifiuti». A difendere il provvedimento c'è la capogruppo della lista Zaia Presidente, Silvia Rizzotto: «Trovo il provvedimento equilibrato». Favorevole anche Marino Zorzato (Area Popolare): «Va detto che chi vuole aprire un nuovo impianto di cremazione, lo deve fare fuori dal raggio di 50 chilometri da quelli esistenti». La leva del «no» dei *dem* è nell'allegato al provvedimento, quella relazione di Arpav che parla proprio dell'impatto ambientale. Ma Fabiano Barbisan (Centro destra veneto) fa presente ai colleghi in aula che «non è bello costringere le famiglie colpite gravemente dal lutto a fare "turismo crematorio" sobbarcandosi lunghi viaggi». Dai banchi dell'opposizione c'è anche Cristina Guarda (Moretti Presidente) che avvisa: «Il provvedimento incoraggia le speculazioni dei privati e mortifica le scelte dei cittadini». Netamente contrari, poi, anche i pentastellati. Per tutti parla il capogruppo Manuel Brusco: «Stiamo abbandonando i comuni veneti e i nostri territori a inaccettabili forme di speculazione, impianti in project financing e responsabilità dei Comuni. Il progetto non sta in piedi». Taglia la testa al toro il leghista Riccardo Barbisan che legge in modo opposto i dati Arpav: «Garantiscono la tutela della salute dei cittadini e la tutela ambientale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

14

Il consiglio regionale ha dato il via libera a 14 nuovi forni crematori

8

Attualmente in regione ci sono 8 impianti contando l'Isola di San Michele



TERRITORIO E POPOLAZIONE / APAG. 14

La mappa del consumo del suolo

Belluno isola felice

È Ponte il comune più edificato

Consumo del suolo Belluno oasi felice Ponte è il Comune più edificato

Dai dati dell'Ispra quello provinciale è comunque un territorio in rapida trasformazione, con un incremento tra i più elevati

Valentina Voi

BELLUNO. Un'oasi felice grazie ad una conformazione geografica che permette di avere il tasso di consumo di suolo più basso della regione. Ma, allo stesso tempo, un territorio in continua trasformazione, con un livello di incremento annuo di territorio edificato che supera il dato nazionale.

Quello tra la provincia di Belluno ed il suo suolo è un legame strettissimo, legato alla morfologia del territorio montano: una molteplicità di anime messa in luce anche dai dati relativi al consumo di suolo a livello comunale, che vedono alcuni Comuni della Valbelluna posizionarsi al di sopra della media nazionale ed altri, in particolare quelli delle «terre alte», restare al di sotto.

Il quadro da cui parte la provincia di Belluno è, ad un primo sguardo, incoraggiante. Secondo i dati dell'Istituto superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale il consumo di suolo nel 2017 in provincia riguarda il 3,4% del territorio. Praticamente la metà del dato italiano (7,6%) e un quarto di quello veneto (12,4%).

C'è, però, l'altro lato della medaglia: i 122 chilometri quadrati di suolo consumato vanno divisi per i pochi abitanti della provincia. Ecco che la classifica si ribalta: ogni bellunese «consuma» 592 metri

quadrati di territorio, un primato battuto solo dagli abitanti della provincia di Rovigo che però sono molto più virtuosi dei bellunesi se si guarda il tasso di incremento annuale. Tra il 2016 e il 2017 nel Bellunese si sono consumati 48 nuovi ettari di terreno, pari ad una percentuale di incremento dello 0,39%: più alta di quella di Padova (0,31%, mentre quella nazionale è 0,23%) e in linea con quella di Treviso (0,49%). Anzi se si confrontano i metri quadrati di suolo vergine consumati da ogni abitante, i trevigiani e i bellunesi sono perfettamente allineati: in entrambi i casi si tratta di 2,3 metri quadrati per abitante edificati tra il 2016 e il 2017.

La classifica di territorio più urbanizzato del 2017 è vinta dal Ponte nelle Alpi, che conta una percentuale di suolo consumato dell'8,6%. Seguono a stretto giro Santa Giustina (8,2%) e Fonzaso (7,5%, appena sotto la media nazionale). Nella parte alta della classifica stilata dall'Ispra sulla base dei dati raccolti nel corso del 2017 si posizionano anche le due città principali: Belluno batte Feltre (nel primo caso la percentuale di consumo di suolo è del 7,3%, nel secondo 7,4%) insieme agli altri agglomerati urbani della Valbelluna. Fa eccezione Agordo, in ottava posizione. Una situazione variegata, quella dell'Agordino: Taibon e

La Valle risultano infatti due Comuni con minore consumo di suolo in provincia (rispettivamente 0,95% e 1,4%).

Aree turistiche come Cortina e San Vito (al 2,1% di suolo consumato) sono in una posizione intermedia.

«Questa situazione è dettata dalla conformazione geografica del territorio» spiega Fabiola De Battista, presidente provinciale dell'ordine degli architetti, «non a caso i Comuni delle valli hanno una percentuale più alta di suolo consumato: oltre alle abitazioni incidono le fabbriche, i supermercati, perfino strade e autostrade». Anche le seconde case potrebbero avere un ruolo. Un grafico realizzato dall'Arpav evidenzia come i metri quadri consumati pro capite siano più alti nei Comuni più turistici della provincia. Dall'Agordino al Comelico, passando per alcune aree del Cadore, ci sono aree dove per ogni abitante ci sono più di 1000 metri quadrati edificati. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



INUMERI



I dati bellunesi

La percentuale di consumo di suolo nel 2017 è stata del 3,4%: è la percentuale più bassa del Veneto.



L'incremento annuo

Tra il 2016 e il 2017 sono stati edificati 48 ettari di terreno, pari ad un incremento dello 0,39%. Il dato è in linea con la media regionale.



Situazione variegata

Il quadro è molto differente a seconda delle diverse zone. Nella parte alta la particolare conformazione geografica impone di costruire meno. Nelle vallate, dove si concentrano servizi, industrie e strade, il tasso di consumo di suolo è più elevato.



Le richieste

Europa e Regione Veneto si sono impegnate per rallentare il processo di consumo di suolo. I professionisti del settore puntano sulla riqualificazione dei volumi esistenti auspicando una maggiore flessibilità.

CONSUMO DI SUOLO NEL BELLUNESE

La situazione nel 2017: per ogni comune è indicata la percentuale di suolo consumato

	% DI SUOLO CONSUMATO		% DI SUOLO CONSUMATO
Ponte nelle Alpi	8,61	Falcade	2,96
Santa Giustina	8,27	Sospirolo	2,87
Fonzaso	7,57	Alleghe	2,83
Feltre	7,49	San Tomaso Agordino	2,80
Belluno	7,39	Sovramonte	2,77
Pedavena	6,97	San Nicolò di Comelico	2,68
Limana	6,49	Selva di Cadore	2,64
Agordo	6,36	Cibiana di Cadore	2,58
Trichiana	6,33	Comelico Superiore	2,58
Lentiai	6,25	Calalzo di Cadore	2,50
Alpago	6,10	Soverzene	2,46
Arsiè	4,87	Cesiomaggiore	2,43
Mel	4,73	Livinallongo del Col di Lana	2,36
San Gregorio nelle Alpi	4,64	San Pietro di Cadore	2,24
Sedico	4,47	Vigo di Cadore	2,20
Quero Vas	4,41	Chies d'Alpago	2,18
Colle Santa Lucia	4,31	Cortina d'Ampezzo	2,15
Zoppè di Cadore	4,24	San Vito di Cadore	2,14
Cencenighe Agordino	3,94	Rocca Pietore	1,93
Alano di Piave	3,82	Voltago Agordino	1,91
Seren del Grappa	3,71	Val di Zoldo	1,88
Lamon	3,66	Rivamonte Agordino	1,84
Lozzo di Cadore	3,64	Santo Stefano di Cadore	1,79
Tambre	3,31	Auronzo di Cadore	1,69
Longarone	3,18	Gosaldo	1,69
Pieve di Cadore	3,16	Perarolo di Cadore	1,64
Domegge di Cadore	3,13	Canale d'Agordo	1,56
Vallada Agordina	3,08	Ospitale di Cadore	1,47
Borca di Cadore	3,06	Vodo Cadore	1,45
Lorenzago di Cadore	3,00	La Valle Agordina	1,42
Danta di Cadore	2,98	Taibon Agordino	0,95
Valle di Cadore	2,96		

Fonte: Ispra 2017

I VICINI

Il confronto con Trento e Bolzano si costruisce di più in Alto Adige

Non solo Veneto. Per una provincia montana come Belluno un utile confronto può avvenire con territori analoghi per conformazione geografica, come le Province autonome di Trento e Bolzano. I dati dell'Ispra rilevano una percentuale di consumo per le due Province nel complesso del 4,5% (con Bolzano leggermente più virtuosa di Trento, rispettivamente 4,3% e

4,9%). Il consumo pro capite ha valori simile a quelli del Bellunese (582 mq per abitante) e anche l'incremento percentuale dal 2016 al 2017 è simile: la media di Trento e Bolzano è dello 0,40% con significative differenze tra le due Province. A Trento negli ultimi mesi si è costruito meno, appena 40 ettari, + 0,13%. A Bolzano sono stati edificati 203 ettari, + 0,65%.

Per il presidente provinciale Fabiola De Battista occorre puntare sulla trasformazione dei volumi già esistenti. C'è una legge regionale

Gli architetti: «Più flessibilità nelle destinazioni d'uso»

«Spesso manca la mentalità per ristrutturare che impone qualche adattamento»

IL PARERE

La sensibilità rispetto al tema del consumo di suolo da parte dell'opinione pubblica, dei professionisti e della politica è cambiata nel corso degli anni. C'è stato un tempo in cui l'idea dominante era quella di uno sviluppo omogeneo del territorio: fino ai primi anni 2000 la possibilità di costruire era concreta. «Ora si cerca un giusto equilibrio tra le parti edificate e quelle non edificate, specie dal punto di vista idrogeologico» spiega Fabiola De Battista, presidente provinciale dell'ordine degli architetti, «anche perché molti volumi sono ancora dismessi. L'Europa ci chiede di azzerare entro il 2050 il consumo di suolo non necessario, nel dopoguerra questo non era minimamente vissuto come un problema».

Anche la Regione si è fatta carico del problema varando un'apposita legge: accanto ad incentivi per la rigenerazione urbana, pone paletti precisi alle nuove costruzioni sulla base dei dati raccolti a livello co-

munale.

«Ora» continua De Battista, «un incremento di consumo di suolo è vissuto come un fatto negativo perché significa che si sta costruendo ex novo: bisogna dire che nonostante siano stati anni di crisi si è continuato a costruire e in passato abbiamo assistito anche a fenomeni speculativi, con nuove edificazioni anche senza una reale richiesta. Tuttavia per commentare i dati di consumo di suolo nella nostra provincia servirebbe un confronto con i piani urbanistici comunali: solo così avremmo una panoramica completa non solo dello stato attuale ma anche delle prospettive future e di quanto può essere ancora costruito. La strada, secondo me, è quella di invertire la tendenza trasformando i volumi già esistenti. Ma non è semplice: spesso manca la mentalità per ristrutturare – che impone a volte qualche adattamento – mentre altre volte il patrimonio da recuperare non è disponibile, ad esempio perché non è in vendita. Bisogna anche considerare alcune difficoltà nel cambio di destinazione d'uso dei volumi. Servirebbe maggiore flessibilità nel leggere i fenomeni immediati, adeguando la pianificazione urbanistica e puntando a consumare volumi già esistenti, trasformando gli edifici o ricostruendoli. Nelle grandi città questo già succede». —

V.V.



FABIOLA DE BATTISTA
PRESIDENTE PROVINCIALE
DELL'ORDINE DEGLI ARCHITETTI



PALAZZO PILONI

Difesa idrogeologica e scuole la Provincia investe milioni

L'assemblea dei sindaci e il consiglio approvano il bilancio previsionale 2019
Il presidente Padrin: «Previste alcune spese di sviluppo per il territorio»

Alessia Forzin

BELLUNO. Difesa del suolo, lavori sulle scuole, un fondo per le Unioni montane. È un bilancio che prevede parecchi investimenti, quello approvato ieri dall'assemblea dei sindaci della Provincia. Il documento è stato portato subito dopo in consiglio, per il terzo e definitivo passaggio che lo rende esecutivo. «Prevediamo alcune spese di sviluppo», ha illustrato il presidente Roberto Padrin.

Sono confermate alcune azioni per lo sviluppo del trasporto: vengono stanziati risorse per intensificare la linea che unisce il Comelico con San Candido e la Provincia conferma nel 2019 la sua quota per Investimenti scuola, l'ex Unico studenti. A bilancio c'è poi un fondo di 800 mila euro (per il momento) per le Unioni montane, per fare interventi per la difesa del suolo, e ci sono i soldi necessari per la gestione delle strade provinciali (6,3 milioni) e ex Anas (5,9 milioni).

ENTRATE

La cifra più consistente è quella dei canoni del demanio idrico. I 15,2 milioni saranno usati principalmente per la difesa del suolo e la protezione civile (3.650.000 euro), per le spese correnti (4.148.000 euro), per l'edilizia scolastica e i fabbricati (3.729.000 euro). Oltre 2,3 milioni saranno investiti per asfaltature, lavori stradali, contributo ad Arpav conto impianti e acquisto mezzi, 570 mila sono la quota 2019 dovuta ad Enel per la transazione che ha chiuso la pratica legata ai canoni non dovuti. Enel si è impegnata a programmare un

piano di lavori sulla rete fluviale e i bacini.

DIFESA DEL SUOLO

Fra le spese più consistenti, ci sono quelle per la difesa del suolo. A bilancio ci sono 4.647.000 euro. Per pronti interventi e somme urgenze sono a disposizione 1,1 milioni, per le Unioni montane e gli enti locali 1.017.000. «L'anno scorso abbiamo stanziato 4 milioni di euro per le Um, per fronteggiare alcuni importanti danni da maltempo», ha ricordato Padrin. «L'obiettivo è mantenere operativo un fondo per questi enti, che possono dare un supporto importante negli interventi di difesa del suolo».

Competenza che la Regione ha trasferito alla Provincia: «Inizialmente ci aveva allarmati, perché non avevamo chiaro il percorso», ha aggiunto Padrin, ricordando che si sta parlando di portare in capo alla Provincia i servizi Forestali e il Genio civile. «Per questo ci sono stati alcuni incontri, tecnici e di natura politica. Sarà attivato un regime transitorio fino al 30 settembre, che ci permetterà di definire il passaggio di risorse, umane e finanziarie, entro la fine dell'anno. Unire le forze consentirà di fare una programmazione condivisa degli interventi necessari sul nostro territorio».

GLI INTERVENTI

Il lavoro più costoso è quello previsto in località Villaga a Feltre: sarà messo in sicurezza l'abitato realizzando un canale di scarico (990 mila euro). Costerà 650 mila euro, invece, la messa in sicurezza del sito valanghivo che si è creato a Livin, in comune di Rocca Pie-

tore. A Borgo Murer, comune di Sovramonte, c'è un dissesto da mitigare (costerà 300 mila euro), e un lavoro simile va fatto a Scalon di Quero Vas (190 mila euro). Quattrocento mila euro, infine, saranno impegnati per incarichi professionali. Per fare le opere servono i progetti, ma il personale della Provincia non è sufficiente. Si è quindi deciso di affidare a dei professionisti esterni la progettazione di alcuni interventi.

SCUOLE E FABBRICATI

Nel 2019 sono previsti lavori per quasi 7 milioni di euro. Non tutti sono a carico del bilancio della Provincia: sono in arrivo contributi statali importanti. In programma ci sono l'adeguamento sismico dell'Ipsia Brustolon di Belluno (2.678.000 euro), il rifacimento del tetto e il ripristino dei locali all'Iti di Pieve di Cadore (300 mila) e al Colotti di Feltre (180 mila), la demolizione di alcuni fabbricati e la realizzazione di un'azienda agricola all'Agrario di Vellai (2 milioni di euro), il rifacimento del tetto della palestra, della scuola e dei serramenti al Dal Piaz di Feltre (300 mila), un intervento per lo smaltimento delle acque meteoriche e per rifare i serramenti al Rizzarda di Feltre (200 mila), l'adeguamento alle norme antincendio al Dal Piaz di Feltre (260 mila euro).

La Provincia stanzierà inoltre 380 mila euro per le progettazioni, affidate a professionisti esterni all'ente, 460 mila per la manutenzione straordinaria di altri edifici scolastici e fabbricati e 249.200 euro per l'efficientamento energetico della caserma dei carabinieri di Ponte nelle Alpi. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Il presidente della Provincia Roberto Padrin illustra il bilancio ai sindaci riuniti ieri in assemblea

Infrastrutture, cabina di regia e appalti piano per sbloccare 15 miliardi di lavori

UN DECRETO LEGGE PER ACCELERARE I CANTIERI. ALLA FIRMA DI CONTE ANCHE IL NUOVO "GENIO CIVILE" AFFIDATO ALL'AGENZIA DEL DEMANIO

IL FOCUS

ROMA Aprire i cantieri. Sbloccarne il più possibile. Per il governo ormai è un mantra. Per Palazzo Chigi e per il Tesoro, è l'unico modo per provare a dare una scossa all'asfittico Pil almeno nella seconda parte dell'anno. I primi passaggi di questa strategia li ha già messi in pratica il presidente del Consiglio Giuseppe Conte che nei giorni scorsi ha firmato due dei tre decreti attuativi previsti dalla manovra e dal decreto Genova proprio per accelerare i cantieri. Così è arrivato il via libera, per esempio, a Investitalia, la task force il cui scopo sarà accelerare i programmi di spesa. Dopo un lungo tira e molla tra Palazzo Chigi, ministero delle Infrastrutture e ministero dell'Economia, la struttura è finita sotto la supervisione della Presidenza del Consiglio. L'altra gamba del progetto è invece rappresentata da "Strategia Italia", che sarà invece una sorta di cabina di regia "politica" sulle opere da sbloccare. Sarà presieduta dal presidente del Consiglio, e ne faranno parte i ministri delle Infrastrutture, dell'Economia, dell'Ambiente, del Sud e degli Affari Regionali, oltre a rappresentati delle Regioni e delle Province.

IL TASSELLO

C'è ancora un tassello da mettere a posto: la centrale unica di progettazione. Una sorta di ri-dizione del genio civile, una struttura per la quale si è battuto molto durante la manovra di bilancio il ministro dell'Economia Giovanni Tria. Anche su questo organismo c'è stato un duro braccio di ferro tra Tesoro e ministero delle infrastrutture, con gli uomini di Toninelli che hanno cercato in tutti i modi di bloccare la nascita che svuoterebbe di alcune competenze il ministero, a partire da quelle dei provveditorati alle opere pubbliche. Il decreto è ormai pronto e la firma da parte di Conte è questione di ore. La struttura unica di progettazione dovrebbe finire sotto l'ombrello dell'Agenzia del Demanio, anche se con un coordinamento di Palazzo Chigi e un ruolo anche per il ministero delle infrastrutture. Una soluzione salomonica il cui scopo è accelerare la nascita della Centrale unica evitando altre perdite di tempo. Anche perché il governo sta preparando anche una serie di provvedimenti, una legge delega e un decreto legge, per rimettere mano al codice degli appalti per rendere più rapida l'aggiudicazione delle gare. Qualche contenuto del decreto lo ha anticipato il sottosegretario alle infrastrutture Edoardo Rixi. «Il governo», ha spiegato, «si è impegnato a fare entro una quarantina di giorni un decreto, lo sblocca-cantieri, per cercare di evitare intanto il massimo ribasso e per far sì che in caso di blocco

degli appalti si possa procedere velocemente alle riassegnazioni. E a mio avviso», ha aggiunto, «sarebbe utile, come in Francia, pagare direttamente subappaltatori e fornitori. Ci consentirebbe di sbloccare molte opere oggi bloccate e rimettere in moto gli appalti pubblici creando posti di lavoro».

LA LINEA

In Italia, ha spiegato ancora il sottosegretario, «ci sono 130 miliardi di euro di investimenti pubblici bloccati. Il tema vero», ha proseguito Rixi, «è come rendere liquidi una parte di questi, fossero anche 10,12 o 15 miliardi di euro». Insomma, l'intenzione del governo sarebbe quella di riuscire a far partire fino a 15 miliardi di euro di lavori, poco oltre il 10% dei fondi già stanziati. Resta da capire se in questa cifra sono conteggiati anche i lavori della Tav. Tria si è schierato a favore dell'avvio dei lavori, in questo affiancato dalla Lega. Che ieri ha parlato praticamente con una sola voce. Rixi, ha ribadito che l'opera «va fatta». E sulla stessa linea si sono espressi anche i sottosegretari Armando Siri e Massimo Bitonci. Resta però la contrarietà dei Cinque Stelle che continuano a sparare a palle incatenate. Toninelli ha ricordato a Tria quanto previsto dal contratto di governo. Così come ha fatto anche il vice premier Di Maio. Se da un lato il governo vuole accelerare i cantieri, dall'altro le divisioni restano evidenti.

A. Bas.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Grandi opere "sospese"



La cava Col del Vi ha messo in cassa 25 milioni di euro

►Un fiume di denaro finito al Comune in 25 anni di attività

LA CRISI DELL'EDILIZIA HA RIDOTTO IL PREZZO MA LA POSIZIONE DEL SITO MINERARIO VICINA ALLA A27 LA RENDE STRATEGICA

ALPAGO

Sta per scadere la concessione di scavo a Col del Vi, in comune di Alpago. Un sito minerario strategico, ricco di carbonato di calcio, che dal 1993 ad oggi ha fruttato alle casse pubbliche un valore complessivo di circa 25 milioni di euro. Una cifra colossale che ha costituito una delle grandi entrate dell'ex Comune di Farra confluito poi nel febbraio 2016 nella fusione di Alpago con Pieve e Puos.

CONCESSIONE IN SCADENZA

La scadenza è fissata al 31 dicembre 2020, ma i lavori per ripensare la concessione, attualmente in mano al Consorzio Farra Sviluppo, sono già in corso. Ci sarà da fare un bando, ma soprattutto stimare le quantità di materiale ancora estraibile, facendo i conti con un mercato che, negli ultimi anni, ha visto calare notevolmente i prezzi al metro cubo. Un calo legato alla crisi del settore edile.

Basterà pensare che nel 2008 l'incasso fu 1 milione 700mila euro, cifra crollata poi recentemente a circa 500mila euro.

«Ciò nonostante - spiega l'assessore al bilancio Alberto Peterle - siamo riusciti a tenere un valore ancora alto, a 4 euro al metro cubo. Questo perché la cava ha una posizione strategica, facile da raggiungere anche dalla pianura attraverso lo svincolo autostradale di Fadalto. Ma anche perché non vengono più rilasciate autorizzazioni

all'apertura di nuove aree di escavazione. Questi fattori ci hanno permesso di mantenerci ancora su buoni prezzi di mercato. Ora dovremo valutare con attenzione quale strade seguire per un rinnovo della concessione. E ciò non vuol automaticamente dire che ci sarà un cambio di concessionario. Ci stiamo già muovendo, perché la cava rappresenta un'entrata rilevante per le casse comunali. Rappresenta il futuro».

INVESTIMENTI

Ma dove è finito questo fiume di risorse di cui fino al 2016 ha beneficiato solo il Comune di Farra?

«Sono stati fatti investimenti in opere pubbliche - spiega l'ex sindaco di Farra, Floriano De Prà -, molte opere pubbliche di cui oggi possiamo beneficiare tutti, ma molti sono andati anche per le spese correnti».

Una parte dell'incasso, pari a 0,70 cent al metro cubo, finisce poi alla Regione Veneto che deve accantonare la cifra al fine di procedere con la ricomposizione ambientale una volta ultimata l'attività di cava.

La concessione al Consorzio Farra Sviluppo avrebbe dovuto scadere nel 2011, ma di fu una proroga che ha rinviato la scadenza a fine 2020.

La qualità del carbonato di calcio di cui Col del Vi è ricco, non è altissima, tanto da essere impiegato nei miscelati di calcestruzzo.

Lauredana Marsiglia



COL DEL VI La cava venne aperta nel 1993, è ricca di carbonato di calcio utilizzato per miscelati di calcestruzzo



«Porto al centro del Mediterraneo» Gli artigiani plaudono a Musolino

ECONOMIA

MESTRE «Musolino ha ragione, bisogna sviluppare il traffico intermodale delle merci, passare dalla vecchia portualità alla moderna intermodalità di lungo raggio; stiamo seguendo con attenzione gli sviluppi della gestione del Porto di Venezia da parte dell'Autorità portuale e, finora, ci sono state scelte strategiche condivisibili». A dare pieno appoggio all'operato dell'Autorità portuale è il presidente della Confartigianato metropolitana Salvatore Mazzocca, che auspica che Musolino «possa continuare a realizzare la rivoluzione che sta mettendo in atto. Gli accordi siglati con il porto del Pireo e il nuovo collegamento tra Venezia e Duisburg via ferrovia non sono strategie, ma un nuovo modo di sviluppare l'intermodalità e la veloce mobilità delle merci a impatto ambientale bassissimo, che si integrano con la Tav e il Corridoio 5». Il lavoro che sta facendo Musolino – secondo Mazzocca – è strategico, perché se da un lato faciliterà l'opportunità di trasportare ogni tipologia di merce in Nord Europa, nei Paesi Baltici, Russia e Asia, e viceversa, favorendo il nostro export, dall'altro sta contribuendo a costruire il futuro per le ex aree industriali di Marghera. Sviluppare in questo modo la logistica, creando a Venezia il centro del polo delle merci nell'Alto Adriatico significherà anche attirare nuovi interessi e investimenti sulle aree dismesse da bonificare, e dare un futuro a un'area costiera e al suo entroterra rimasti orfani di Porto Marghera.



«IL PRESIDENTE HA RAGIONE
BISOGNA
SVILUPPARE
IL TRAFFICO
INTERMODALE
DELLE MERCI»



Lavori in Tangenziale

Questa sera chiude lo svincolo di Marghera

MESTRE Proseguono gli interventi di manutenzione lungo la Tangenziale di Mestre da parte di Cav, al concessionaria che gestisce la tratta e il Passante di Mestre. Questa sera è in programma la sostituzione dei giunti stradali sullo svincolo di immissione in carreggiata Est (direzione Trieste) della Tangenziale di Mestre per chi proviene dalla rotatoria Marghera. Per permettere i lavori, il ramo di svincolo verrà chiuso dalle 21 di questa sera fino alle 6 di domani mattina, giovedì 28 febbraio. Il traffico in immissione in Tangenziale sarà deviato con segnaletica apposita verso la stazione di Mira-Oriago, sarà invece percorribile la direzione Venezia per chi proviene dalla rotatoria Marghera. In caso di rallentamenti o incolonnamenti dovuti ai lavori, gli utenti saranno costantemente informati in tempo reale della situazione del traffico attraverso i pannelli a messaggio variabile sui portali in avvicinamento alla zona.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



LA SENTENZA

La Cassazione amplia la responsabilità dell'appaltatore edile

IN PUNTA DI DIRITTO

La Cassazione amplia la responsabilità civile dell'appaltatore edile

PER LA SUPREMA CORTE L'ARTICOLO 1669 DEL CC NON SI APPLICA SOLO ALLE NUOVE COSTRUZIONI MA ANCHE ALLE RISTRUTTURAZIONI

GIURISPRUDENZA

In caso di appalto, l'articolo 1669 del codice civile stabilisce che se nel corso dei dieci anni dal compimento dei lavori, l'opera rovina in tutto o in parte per vizio del suolo o per difetto della costruzione, l'appaltatore deve essere ritenuto responsabile nei confronti del committente e dei suoi aventi diritto, purché la denuncia sia fatta entro un anno dalla scoperta. È sorto un dibattito sull'applicazione in concreto di questa norma e in particolare sul problema della sua estensione. La questione controversa riguarda il problema se tale norma possa essere richiamata solamente nelle ipotesi di nuove costruzioni, oppure se possa essere applicata anche nel caso di eventuali ristrutturazioni compiute in un appartamento già esistente. L'orientamento maggioritario della Cassazione ha ammesso l'applicazione di questa norma anche nelle ipotesi di inter-

venti di ristrutturazione edilizia. Secondo questo orientamento l'opera richiamata dalla norma non si identifica esclusivamente con l'edificio, ma potrebbe riguardare qualsiasi intervento, modificativo o riparativo, eseguito successivamente alla costruzione iniziale dell'edificio. Di conseguenza, ai fini dell'individuazione temporale della responsabilità dell'appaltatore, potrebbe essere richiamato non solo l'edificio, ma più in generale qualsiasi opera eventualmente realizzata successivamente alla costruzione iniziale. L'appaltatore deve garantire l'opera per un periodo di dieci anni che cominciano a decorrere dalla consegna. Il committente deve denunciare il fatto entro un anno dalla scoperta, altrimenti decade dal suo diritto.

La natura giuridica della responsabilità dell'appaltatore è controversa: secondo una tesi è di tipo contrattuale, perché deriva dal contratto di appalto e l'estensione agli aventi causa prevista dalla norma avrebbe un valore eccezionale, mentre secondo un'altra tesi è extracontrattuale, perché la norma è preposta a tutelare interessi generali e non solamente propri delle parti del contratto, pertanto può essere fatta valere anche da terzi.

La morte dell'appaltatore non scioglie il contratto, a meno che la persona dell'appaltatore non sia stato motivo determinante per la stipula dell'appalto.

Giuseppe Spoto
Professore nell'Università Roma Tre



IL PROGETTO FEEDSCHOOLS

Efficienza energetica negli istituti scolastici si punta ai fondi Ue per elementari e medie

Sarà avviata una fase di diagnosi sullo stato degli edifici
Si partirà da Marconi, Fermi, D'Orlandi, Alberti e Zorutti

Alessandro Cesare

La maggior parte degli edifici pubblici presenti in città, e in particolar modo le scuole, non rispettano gli standard europei di efficienza energetica: per questo è necessario programmare interventi utili a migliorarne le prestazioni termo-energetiche. Ecco perché il Comune di Udine ha deciso di aderire al progetto "Feedschools", finanziato attraverso il programma Interreg Central Europe, mappando lo stato di fatto di cinque scuole cittadine per capire come e dove intervenire. In particolare, ci si è concentrati sui fabbricati di Marconi, Fermi, D'Orlandi, Alberti e Zorutti. «Grazie alle diagnosi energetiche effettuate in queste scuole – spiega una delle coordinatrici del progetto per il Comune di Udine, Agnese Presotto – siamo un passo avanti rispetto agli altri, perché quando parteciperemo a futuri bandi, potremo già indicare con precisio-

ne quali interventi realizzare per il miglioramento energetico degli edifici e quali saranno i risparmi attesi».

Per approfondire la tematica, ieri mattina, nel salone del popolo, a palazzo D'Arco, si è tenuto un seminario a cui hanno preso parte i rappresentanti dell'Agenzia per l'energia Friuli Venezia Giulia (Ape), dell'Agenzia nazionale per le nuove tecnologia, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (Enea) e di Sogesca. A portare i saluti dell'amministrazione comunale è stato il vicesindaco Loris Micheleni: «Tra i principi cardine di ogni amministrazione nella gestione del patrimonio immobiliare pubblico – chiarisce Micheleni – ci dev'essere una fase di diagnosi preliminare dello stato dell'edificio, necessaria per passare poi all'adeguamento vero e proprio, che dovrà prevedere il risparmio energetico tra gli obiettivi da raggiungere. Negli anni molti dei fabbricati più datati presenti nel-

la nostra città sono stati oggetto di interventi, ma molto lavoro resta ancora da fare». «Per questo, l'attuale amministrazione – ha precisato il vicesindaco – è intenzionata a raggiungere la massima copertura nell'adeguamento energetico, a partire dagli edifici scolastici».

Per riuscirci si sta affidando anche al progetto "Feedschools". Ma quali sono gli interventi necessari per garantire un corretto risparmio energetico? È stato Fabio Dandri, dell'Ape, a illustrarlo: «Se vogliamo fare riferimento a una riqualificazione totale, bisogna intervenire sul cappotto, sulla copertura, sugli infissi, sugli impianti di riscaldamento e di illuminazione». Tra le opere già avviate in tale ambito da parte del Comune di Udine, c'è il cantiere alla scuola Ellero, con la dirigente Tullia Trimarchi che ieri ha portato la propria testimonianza sui primi miglioramenti apportati dall'intervento. —

BY NC ND AL GUN I D RITTI RISERVATI





I relatori del seminario a palazzo D'Aronco in cui è stato presentato il progetto "Feedschools" (F. PETRUSSI)

LA SETTIMANA DELL'ECONOMIA SOSTENIBILE

Cento laureandi e ricercatori al "Green innovation hub"

L'Autorità di Sistema Portuale ha organizzato le visite guidate alla stazione marittima di Vtp, alla bioraffineria dell'Eni, all'Heritage Tower e al Gnl

Tappa veneziana per la "Settimana della Green Economy" che interesserà Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Lombardia e Trentino per scoprire e raccontare i luoghi di eccellenza della sostenibilità ambientale e dell'economia verde circolare. Un centinaio di studenti laureandi e ricercatori ha partecipato ieri alle quattro tappe veneziane della "Green week" promossa dal Porto di Venezia per scoprire il "Venice Green Innovation Hub". La prima tappa, ieri pomeriggio, ha interessato il Terminal croceristi della stazione marittima di Santa Marta di Vtp spa per mostrare – come ha spiegato l'organizzatore, Antonio Maconi – da vicino con un giro in bus, a laureandi e ricercatori di tutta Italia «i prodotti tecnologici che permettono una miglior gestione dei flussi di passeggeri nel terminal e una riduzione dei consumi energetici connessi alle attività portuali veneziane». La bioraffineria dell'Eni è stata la seconda tappa della visita "green", per «spiegare il primo esempio di economia circolare nel settore della raffinazio-

ne, la prima raffineria al mondo trasformata da impianto tradizionale a raffineria green che produce biodiesel». La terza tappa ha riguardato la "Venezia Heritage Tower", la «start-up culturale create all'interno di una torre di raffreddamento del 1938, patrimonio di archeologia industriale ora trasformato in un hub per l'arte e l'educazione», dove è stata presentata la quarta tappa dedicata al progetto di Venice Lng, new company nata alla fine del 2017 con l'obiettivo di realizzare un deposito costiero per lo stoccaggio e la movimentazione di gas naturale liquefatto a Porto Marghera, per i motori delle navi». «Abbiamo aderito con entusiasmo a Green Week» ha spiegato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, Pino Musolino «per far conoscere la portualità veneziana non solo come realtà economica di traino per il territorio, ma anche come realtà che porta tutela e innovazione in campo ambientale e sociale; la nostra attenzione verso questi aspetti ha consentito negli anni di raggiungere risultati tangibili in termini di bonifiche, risparmio energetico, tutela della qualità dell'aria, riqualificazione delle aree portuali». —



La "Venezia Heritage Tower" (ex torre Azotati) a Porto Marghera



L'ACCORDO DI PROGRAMMA

Una piastra come una piazza da costruire assieme alle torri

Il parere della Municipalità di Mestre, come quello di Marghera, è favorevole ma con paletti per il sindaco: «Non sia solo un passaggio pedonale elevato»

Mitia Chiarin

La piastra sopra i binari? «Abbia caratteristiche di alta qualità urbana ed architettonica» con funzioni «cittadine e di piazza pubblica, non di semplice collegamento pedonale sopraelevato».

Riprenderà la prossima settimana la discussione in commissione Urbanistica sul mandato al sindaco per la firma finale sull'accordo di Programma per la riqualificazione della stazione ferroviaria di Mestre e la realizzazione di una struttura di collegamento tra Mestre e Marghera. Dopo la Città Giardino, anche la Municipalità di Mestre ha dato un parere favorevole ma pieno di paletti al mandato al primo cittadino. Il documento è passato con il voto della maggioranza di centrosinistra e l'astensione del centrodestra, Forza Italia, Lega e Fdi, che avrebbero voluto votarlo senza quei paletti, spiega Monica Di Lella, «in larga parte inutili perché previsti da norme di legge». Giacomo Millino, delegato per l'Urbanistica spiega: «La Muni-

cipalità di Mestre Carpenedo vuole l'accordo di programma sulla stazione oggi, come avrebbe voluto fosse firmato già tre anni fa. Siamo favorevoli alla piastra di collegamento tra Marghera e Mestre che sanerebbe la frattura ben evidente formata dai binari ferroviari, ma rileviamo che sull'accordo proposto c'è scritto solo di un impegno per uno studio di fattibilità» E , continua, «siamo favorevoli alla demolizione dell'edificio ex Poste, ma a fronte di 7.500 mq circa (più un eventuale piano casa che porterebbe a 9.900 mq) vengono proposti 14.000 metri quadri senza peraltro spiegare perché non incassiamo alcun beneficio pubblico per questo aumento di volumetria. E se il beneficio pubblico c'è dove viene impiegato? Perché nell'accordo non vengono coinvolti i privati e Regione Veneto?».

Domande non chiarite dal confronto con l'assessore Massimiliano De Martin.

Nel documento finale la Municipalità chiede il coinvolgimento quindi anche di Regione e soggetti privati; che si pro-

ceda alla stipula di convenzioni urbanistiche «con le proprietà degli immobili ex Poste e via Ulloa entro 120 giorni dalla definitiva ratifica ed efficacia dell'Accordo di Programma». Si chiede che il beneficio pubblico derivante dall'aumento di volumi dell'ex Poste (torre albergo) veda la «monetizzazione degli standard a verde pubblico e a parcheggi», vincolando i proventi di standard, monetizzazioni e beneficio pubblico «alla realizzazione della piastra» e alla costruzione di alloggi comunali sui seimila metri quadri di via Trento, lottizzazione delle Ferrovie, «dando priorità alla ricollocazione» ai cittadini che vivono tra i passaggi a livello di via Gazzera Alta e ai 12 alloggi e due negozi che, se abbattuti, libereranno la vista sulla barchessa di villa Pozzi. Altro paletto è ovviamente l'ampliamento del parco Piraghetto con i terreni di Ferrovie. Altro paletto, la piastra va realizzata contestualmente alle torri sui palazzi ex Poste e Sistemi Urbani, con costi che ricadano anche a carico dei privati. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il progetto delle torri in stazione e a fianco la proposta comunale di piastra sopraelevata

RAPPORTO

Le costruzioni hanno perso oltre 500 mila posti di lavoro

Sono 3,4 milioni i posti di lavoro persi in Europa nel settore delle costruzioni, 539 mila in Italia. Ma la differenza fra l'Italia e gli altri Paesi dell'euro è che dopo la crisi gli altri hanno registrato un aumento degli occupati, mentre l'Italia ha continuato a perdere posti di lavoro sottolinea la fotografia scattata dall'Osservatorio statistico dei consulenti del lavoro nel report «Edilizia una crisi inarrestabile» presentato a Genova. La flessione italiana ha riguardato principalmente i lavoratori italiani (-498 mila), soprattutto i più giovani, meno quelli di extracomunitari (-41 mila) e i lavoratori stranieri comunitari.



Museo del Mare in Porto vecchio in gara il progetto milionario per far vivere il Magazzino 26

Il Comune di Trieste ha bandito la gara per l'affidamento del progetto definitivo ed esecutivo che consentirà la realizzazione dell'agognato Museo del Mare al Magazzino 26 (nella foto), in Porto vecchio. Torna in auge anche l'idea di portarci come attrazione il sommergibile Fecia di Cossato. DORIGO E TOMASIN / ALLE PAG. 18 E 19

Progetto da 1 milione e 600 mila euro per dare forma al Museo del mare

Publicato il bando di gara per la grande opera nel Magazzino 26. Le offerte devano pervenire in municipio entro il 9 aprile

La durata prevista dell'appalto è di 8 mesi Per la ristrutturazione serviranno 17.6 milioni

Fabio Dorigo

Un museo del mare da 33 milioni val bene un progetto da un milione e 600 mila euro. L'amministrazione ha emesso "il bando di gara per l'affidamento del servizio di progettazione definitiva ed esecutiva relativamente ai lavori di realizzazione del Museo del mare nel comprensorio del Porto vecchio". In realtà il Museo del mare, dopo le ultime varianti, troverà posto all'interno del Magazzino 26 assieme probabilmente all'Immaginario scientifico, al mega infopoint turistico (mille metri quadrati), al Museo dell'Antartide e alle masserizie degli esuli del Magazzino 18. Non ci sarà, invece, l'archivio di Its che ha trovato asilo nella sede della Fondazione CRTrieste.

Il progetto, secondo quanto previsto dall'appalto, dovrà essere realizzato in otto mesi (240 giorni). Le offerte dovranno pervenire al Comune di Trieste (piazza Unità 4)

entro le 12.30 del 9 aprile (il giorno dopo, alle 10, saranno aperte le buste). Tra le condizioni di partecipazione, vista l'entità del bando, è stato inserito il fatturato globale minimo per servizi di ingegneria ed architettura che non deve essere inferiore a un milione e 141 mila euro. Viene inoltre precisato che l'appalto non è connesso a un progetto finanziato dai fondi comunitari. In realtà non si tratta di un progetto vero e proprio (per il quale sarebbe stato meglio indire un concorso di idee) ma di "servizi relativi all'architettura e all'ingegneria" in base ad alcune prescrizioni fornite dall'amministrazione comunale. In ogni caso si tratta dell'opera più rilevante dei 50 milioni piovuti sul Porto vecchio dal Mibact tramite il Cipe, all'epoca del governo di Matteo Renzi. Ovvero il "grande attrattore culturale transfrontaliero" immaginato da Roma per giustificare l'investimento milionario. «Si tratta dell'opera più importante di quest'amministrazione» aveva certificato in una riunione di commissione l'assessore ai Lavori pubblici Elisa Lodi. Il nuovo Museo del mare occu-

però la bellezza di una superficie di 19 mila metri quadrati su quattro piani. Un'enormità se si pensa che l'attuale Civico Museo del mare, situato nell'edificio dell'ex Lazzaretto di Campo Marzio, si sviluppa su tre piani per complessivi due-mila metri quadrati e ha una media di seimila visitatori annui. «Con questo museo di livello europeo puntiamo a fare almeno 800 mila visitatori all'anno» pronostica l'assessore alla Cultura Giorgio Rossi. Praticamente due terzi del Magazzino 26 andranno al nuovo Museo del mare.

Il quadro economico prevede 17.666.060 euro per la ristrutturazione del Magazzino 26, 525 mila per le demolizioni, 780 mila per la sistemazione esterna delle aree pedonali, 550 mila euro per la realizzazione di un parcheggio. Solo sette milioni sono riservati agli allestimenti del museo del mare, alle attività di promozione e alle opere d'arte. Quello che resta dei 33 milioni se ne va tra indagini strutturali, collaudi, oneri di sicurezza, iva e attività di progettazione. Alla Cultura neppure un quarto dell'investimento. —

BY NC ND AL CUNDIRITTI RISERVATI



LA CURIOSITÀ

All'interno del pacchetto anche un'opera d'arte

«La spesa complessiva prevista di 33 milioni di euro - si fa sapere nella determina firmata dall'architetto Lucia Iammarino - consente di realizzare nel suo insieme anche un'opera d'arte». Un'opera d'arte contemporanea da installare all'esterno del museo. Per questo, si spera, sarà fatto un apposito bando di concorso.





Il Museo del mare al Magazzino 26 di Porto vecchio è destinatario dei 33 milioni di euro del pacchetto dei 50 finanziati dal Mibact attraverso il Cipe. Foto di Andrea Lasorte

LEGGI E SENTENZE

SENZA IL MARCHIO CE L'APPALTO PUÒ «SALTARE»

di **Antonella Giraudi**

La marcatura CE è il contrassegno che va apposto su determinate tipologie di prodotti per indicarne la conformità a tutti i requisiti previsti dalle direttive e dai regolamenti comunitari applicabili.

La disciplina di matrice europea relativa ai prodotti da costruzione (direttiva 89/106/CEE poi sostituita dal regolamento 305/2011) è stata recepita nel diritto interno a partire dal Dpr 246/1993 e si applica a «ogni prodotto fabbricato al fine di essere incorporato o assemblato in modo permanente negli edifici e nelle altre opere di ingegneria civile». Sono ricompresi pertanto elementi base quali cemento, solai, pannelli, componenti come i vetri, serramenti ma anche parti di impianti, elementi di sicurezza eccetera.

Il Dlgs 106/2017 ha introdotto, per l'omessa marcatura CE, pesanti sanzioni di natura penale, oltre che amministrative ma, limitandoci ai soli aspetti civilistici, vi sono rilevanti conseguenze da evidenziare anche sotto il profilo contrattuale in capo al venditore o all'appaltatore nei confronti dell'acquirente o del committente. I prodotti privi di marcatura CE sono da considerarsi infatti non commerciabili e quindi totalmente inadatti all'utilizzo

e alla distribuzione. La giurisprudenza si è occupata della faccenda in due occasioni.

Nel caso di un appalto di fornitura e posa di serramenti esterni, il Tribunale di Trento (sentenza sentenza del 5 ottobre 2017) ha dichiarato risolto il contratto affermando che l'accertata omissione della marcatura, privando i materiali del requisito legale per la loro commercializzazione, rendeva l'opera del tutto inadatta alla sua destinazione (articolo 1668, comma 2 del Codice civile).

Stessa sorte per la compravendita di beni privi della necessaria marcatura: il Tribunale di Monza, con sentenza del 21 aprile 2015, ha risolto il contratto come vendita "aliud pro alio" e affermando anche in questo caso che il difetto di marcatura CE è sufficiente a far ritenere il prodotto come del tutto inadatto all'uso per il quale era stato destinato.

Va evidenziato che la qualifica di vendita "aliud pro alio" legittima la richiesta di risoluzione per grave inadempimento in base all'articolo 1453 del Codice civile e non è soggetta agli stringenti termini di decadenza e prescrizione di cui all'articolo 1495 (denuncia entro otto giorni e azione entro un anno dalla consegna).

—A cura di Assoedilizia

© RIPRODUZIONE RISERVATA

