

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 2 settembre 2017



SCIA

Sole 24 Ore 02/09/17 P. 17 Con la Scia possibile anche il cambio di destinazione Guiglielmo Saporito 1

MOBILITÀ

Sole 24 Ore 02/09/17 P. 7 Sul Diamante, il treno diagnostico che ora interessa ai giapponesi 2

Tar Toscana. Immobile in centro a Firenze

Con la Scia possibile anche il cambio di destinazione

Guglielmo Saporito

Il giudice amministrativo si allinea al legislatore affermando che, nell'edilizia, il **cambio di destinazione di un immobile** può avvenire in un intervento di "restauro e risanamento conservativo".

Alla legge del giugno 2017, che ha modificato l'articolo 3, comma 1, lettera c) del Dpr 380/2001, si aggiunge l'orientamento del **Tar di Firenze** (presidente Rosaria Trizzino, estensore Giovanni Ricchiuto) con la **sentenza** 1009 del 28 luglio 2017. La vicenda merita attenzione in quanto riguarda una città, Firenze, nella quale la differenza tra gli interventi di "manutenzione" (ordinaria e straordinaria) e di "risanamento conservativo e ristrutturazione" è stata più volte sottoposta a verifica giudiziaria.

Appena nel febbraio 2017, la Cassazione penale (6873) aveva escluso che con un semplice "restauro e ristrutturazione" potesse avvenire la trasformazione di un edificio, da sede della Banca commerciale italiana a struttura ricettiva alberghiera di 36 unità. In pieno centro storico.

La Cassazione penale riteneva necessario il permesso di costrui-

re per traghettare un rilevante edificio da «residenziale e direzionale» a «commerciale residenziale e direzionale»: non bastavano infatti 17 Dia (dichiarazioni di inizio attività), perché secondo i magistrati penali occorreva un ben più oneroso e complesso permesso di costruire. Nell'estate 2017 la questione si è semplificata (Dl 50, convertito nella legge 21 giugno 2017 n.96), mediante una modifica dell'articolo 3, comma 1, lettera c) del Testo unico dell'edilizia 380/2001, e cioè ammettendo che il restauro o il risanamento conservativo possa affiancarsi al mutamento di destinazione d'uso se il nuovo uso risulta compatibile con gli elementi tipologici, formali e strutturali dell'organismo edilizio.

Un mese dopo la legge 96, con la sentenza 1009/2017 il Tar Firenze si affianca al legislatore esaminando un altro intervento nel capoluogo fiorentino, in zona assimilata al centro storico. Questa volta si è consentito a una banca di collocarsi in un manufatto in precedenza residenziale, diventato direzionale (filiale della Banca) con una semplice Scia (segnalazione certificata di inizio attività).

Il quadro attuale può quindi

sintetizzarsi ammettendo il cambio d'uso anche nei centri storici (si veda Il Sole 24 Ore del 14 agosto 2017), senza che sia necessario il permesso di costruire, bastando una Scia. I cambi d'uso possono quindi avvenire anche se gli strumenti urbanistici vietano la ristrutturazione edilizia, purché si rimanga all'interno della categoria del «restauro e risanamento conservativo».

Per distinguere la «ristrutturazione» dal «restauro e risana-

LA NOVITÀ

I giudici si allineano alla legge 96/17 che ammette la trasformazione d'uso con il restauro conservativo

mento conservativo» si può quindi tornare (come prima della Cassazione penale 6873/2017) a un concetto quantitativo, basandosi sull'entità fisica dell'intervento. Vi può quindi essere un cambio di destinazione contestuale a una Scia che preveda un «insieme sistematico di opere, poste in essere nel rispetto degli elementi tipologici, formali e strutturali dell'organismo edilizio», senza che il diverso uso renda necessario il permesso di costruire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il reportage. Viaggio su un'eccellenza ingegneristica italiana che fa gola ai competitor - Verifica lo stato di salute della rete alla velocità di 300 km/h

Sul Diamante, il treno diagnostico che ora interessa ai giapponesi

Nel mese di giugno gli ingegneri della East Japan Railway Company, in missione in Italia, hanno chiesto immediatamente di visitarlo. È un treno iper-tecnologico, celebre ormai anche all'estero e molte compagnie sognano di utilizzarlo sulle rispettive reti ferroviarie. Si chiama Dia.Man.Te. (che sta per Diagnostica e manutenzione tecnologica), Diamante per facilità di lettura, ed è un prodigio della tecnologia italiana: è il primo treno al mondo dedicato alle linee ad Alta velocità/Alta capacità in grado di misurare lo stato dell'infrastruttura ferroviaria alla velocità di 300 chilometri l'ora. È l'ultimo arrivato nella flotta dei treni diagnostici di Rete ferroviaria italiana (Rfi), la società del gruppo Fs che gestisce gli oltre 16.700 chilometri della rete ferroviaria nazionale.

Diamante ha iniziato le sue corse nel 2012, ma già nel 2007 il suo precursore, il treno Y2, era stato richiesto e utilizzato all'estero per l'attivazione della linea ad alta velocità Istanbul-Ankara. Grazie a innovativi sistemi diagnostici, si è guadagnato una fama internazionale, suscitando l'ammirazione perfino delle ferrovie giapponesi. «Nel mese di giugno - racconta Marco Gallini, responsabile del servizio diagnostico di Rfi - abbiamo incontrato una delegazione della East Japan Railway Company, compagnia ferroviaria nipponica, colpita dalle performance di Diamante perché misura un numero di parametri superiore rispetto a quelli rilevati dai loro treni. La delegazione si è mostrata molto interessata a comprendere il modello italiano della diagnostica ferroviaria applicato alle linee Av e ha espresso ammirazione per il nostro treno Diamante».

Il «check up» dei binari

Per spiegare la diagnostica ferroviaria si può fare un parallelo con la medicina. «Il treno diagnostico - spiega Gallini - è come un dottore che esegue una lastra all'infrastruttura ferroviaria controllando binari, sistema di alimentazione elettrica e tecnologie. Si tratta di un'operazione delicatissima che si avvale di strumentazioni sempre più sofisticate». La fase successiva è quella del referto: si analizzano i dati raccolti dal treno diagnostico per capire se e dove intervenire e con quali tempi. Infine la terza e ultima fase: l'intervento chirurgico, con l'arrivo della squadra di manutenzione e l'eventuale interruzione del binario per ripristinare lo stato dell'infrastruttura, grazie anche a personale specializzato e macchinari con una forte dose di tecnologia».

Diamante si colloca all'inizio di questo

percorso. È un Etr500, cioè un treno analogo al Frecciarossa di Trenitalia, con una speciale livrea gialla e blu ed attrezzato con particolari sensori. Al suo interno, anziché sedili per viaggiatori contiene veri e propri laboratori. È composto da due locomotive e otto carrozze. Percorre incessantemente la rete italiana dell'Alta velocità, in modo tale che ogni tratta venga meticolosamente controllata ogni due settimane. I sistemi diagnostici a bordo di Diamante sono il risultato di un'innovazione tutta italiana.

L'ideazione e la progettazione funzionale sono di Rfi, il treno e le tecnologie diagnostiche sono stati realizzati da aziende italiane. La peculiarità di questo gioiello tecnologico è la velocità massima di 300 km/h alla quale è possibile effettuare i rilievi. Ciò permette di misurare l'infrastruttura ferroviaria con le stesse sollecitazioni e sforzi causati dai treni commerciali. Inoltre, una velocità più alta significa

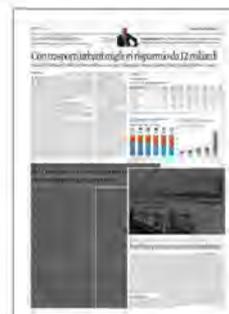
OLTRECONFINE

Il know how italiano è già inserito in molti contratti siglati all'estero: in Iran è prevista la fornitura di materiale rotabile attrezzato con ultrasuoni

più dati a parità di tempo e, quindi, più chilometri diagnosticati e maggiore frequenza di misurazione.

Diamante ospita al suo interno un vero e proprio laboratorio viaggiante. Composto da otto carrozze è in grado di misurare più di 300 parametri, grazie agli oltre 200 sensori che raccolgono in maniera continuativa i valori rilevati fino alla velocità di 300 chilometri orari. I cinque gigabit di dati raccolti ogni chilometro vengono acquisiti ed elaborati istantaneamente, per fornire informazioni utili a programmare gli interventi di manutenzione da eseguire entro alcuni mesi o nell'immediato se il difetto registrato fosse più grave.

La prima vettura di Diamante è dedicata ai sistemi di trazione elettrica, mentre nella seconda sono ospitati i sistemi che rilevano lo stato di funzionamento degli impianti tecnologici di terra e dei sistemi di telecomunicazione: valori utili non soltanto per le comunicazioni cellulari ma anche per l'invio ai treni di informazioni relative al segnalamento, ai limiti di velocità ammessi dalla linea e alle condizioni di sicurezza. La vettura dedicata alla dinamica di marcia (la numero 7) si occupa dell'interazione infrastruttura-treno. Misura cioè la risposta del-



l'infrastruttura alle sollecitazioni derivanti dal passaggio di un treno ad Alta velocità. Infine, quella più importante, dedicata ai sistemi di rilievo dell'armamento, che permette di individuare eventuali difetti di geometria del binario, che possono determinare riduzioni di velocità.

Ma Diamante non si limita a verificare soltanto i parametri di sicurezza e lo stato dell'infrastruttura. In alcune carrozze vengono effettuate delle sperimentazioni, con manichini che simulano i viaggiatori. Queste sperimentazioni hanno il compito di misurare il comfort della carrozza: particolari sensori distribuiti sul manichino raccolgono dati che poi vengono riportati su un calcolatore ed elaborati. Questa sperimentazione offre un valido ausilio sia alle imprese ferroviarie sia al gestore infrastruttura per migliorare il comfort del passeggero e quindi l'esperienza di viaggio. «Il lavoro di questo treno diagnostico - osserva Gallini - è quindi fondamentale e contribuisce a rendere ogni viaggio ad Alta velocità non soltanto sicuro ma anche puntuale e sempre più confortevole».

La flotta di treni diagnostici di Rfi comprende altri sei treni, in aggiunta a Diamante. «Abbiamo il treno Aiace - spiega Gallini - anch'esso un Etr 500 dedicato all'Alta velocità ma, a differenza di Dia-

mante, utilizzato da Rfi solo per le attivazioni di nuove linee o di nuovi impianti. E poi i treni Archimede, Talete, Aldebaran, Galileo e Caronte 1 e 2, impiegati sulla rete convenzionale. Questa flotta sarà presto rinnovata, con l'acquisto di cinque nuovi treni diagnostici in sostituzione di Archimede, Aldebaran, Talete e Galileo con un investimento complessivo di 65 milioni di euro».

Lo sviluppo all'estero

Ma Diamante e l'intero know how diagnostico di Rfi non rimarranno confinati solo in Italia, ma utilizzati anche per lo sviluppo delle reti ferroviarie estere, nell'ambito dell'obiettivo di internazionalizzazione del Gruppo Fs Italiane. In questo scenario l'Italia è un punto di riferimento nel mondo. «Dall'11 al 15 settembre prossimi - dice Gallini - si svolgerà un incontro in India, nell'ambito del contratto quadro stipulato dal gruppo Ferrovie Italiane con il ministero dei Trasporti indiano. Tra gli obiettivi strategici dell'accordo ci sono anche i servizi di consulenza su diagnostica e sicurezza ferroviaria». Con l'Iran invece è prevista la fornitura di materiale rotabile attrezzato con ultrasuoni.

M.Mor.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il check up della rete.

Dia.Man.Te (acronimo di Diagnostica e manutenzione tecnologica) è il treno diagnostico di Rete Ferroviaria Italiana (gruppo Fs) dedicato alle linee ad Alta velocità e destinato a saggiare lo stato di salute della rete ferroviaria. A fianco, due immagini degli interni del treno Diamante: a destra, la postazione che si occupa della diagnostica telecomunicazioni e della diagnostica segnalamento; a sinistra, la sala che monitora i sistemi di ispezione della tratta