

# Le compagnie vogliono contare di più nelle ispezioni – Rischio di aumenti nei lavori pubblici

## Le assicurazioni: «Più controlli prima di dare la polizza decennale»

DI VALERIA UVA

**S**ui costruttori sono in arrivo controlli tecnici più severi. A chiedere maggiori garanzie sulla qualità di esecuzione dell'opera sono direttamente le compagnie di assicurazione e di riassicurazione, che vedono a rischio in Italia il mercato delle polizze decennali postume per i fabbricati e per le opere pubbliche.

L'allarme è arrivato la scorsa settimana a Milano nel corso di un seminario tecnico organizzato da uno dei tre grandi player della riassicurazione, a livello mondiale e in Italia, la Munich Re. «Il mercato della polizza decennale postuma rischia di chiudere per assenza di copertura assicurativa» ha avvisato, con una punta di provocazione **Silvano Bonelli, capo del Dipartimento Engineering di Munich Re** e organizzatore dell'incontro. In altre parole, i sinistri sulla decennale postuma stanno crescendo (anche perché si moltiplicano le polizze obbligatorie sui prefabbricati previste dal 2004): anzi secondo i dati forniti da Munich Re il (piccolo) mercato di queste polizze sarebbe già oggi in squilibrio: i premi pagati cioè non coprono le uscite in termini di risarcimenti.

I problemi sono di fatto due: da una lato l'aumento dei limiti di indennizzo per la decennale postuma, scattato l'8 giugno scorso con il Regolamento appalti, dall'altro la necessità di controlli tecnici più severi e soprattutto "indipendenti" dalle esigenze del costruttore stesso, che spesso per risparmiare si affida a offerte low cost con verifiche ridotte al minimo

### I CONTROLLI

Assicurazioni e riassicurazioni chiedono un nuovo approccio al controllo tecnico. Nell'incontro di Milano è stata presentata la proposta congiunta di Munich Re, Ascoteco (l'associazione che riunisce una buona parte delle società che svolgono controlli tecnici sulle costruzioni e sono accreditate come organismi terzi di tipo A) e altri controllori. Le compagnie vogliono poter contare di più nel rapporto che oggi si instaura praticamente solo tra appaltatore e controllore. E di fatto arriveranno a dettare queste condizioni come condizione necessaria per continuare a rilasciare la decennale postuma.

Il modello dovrebbe essere questo (si veda anche la scheda): diversamente rispetto a oggi anche l'assicurazione firma il contratto di controllo che, anzi, deve essere stipulato sempre con un organismo accreditato di tipo A, gradito all'assicuratore.

Ma non basta: «È importante anche modificare e unificare i contratti – ha sottolineato **Anna Moretto di Sgs Italia e consigliere Ascoteco** – per arrivare ad avere uno standard uni-

co di ispezioni e parti dell'opera da controllare. Morretto ha ricordato che ci sono ancora molte incertezze: «Ad esempio i serramenti, le facciate continue devono o no essere ricomprese nelle garanzie?».

Una rassicurazione in questo senso è arrivata da **Angelo De Prisco, di Conteco** che all'Uni sta lavorando alla revisione della norma 10721 in un gruppo di lavoro insieme con i costruttori: «La nuova versione regolerà anche le modalità di affidamento del servizio e poi per la prima volta darà indicazioni anche sulle nuove costruzioni» ha chiarito. La norma dovrebbe andare in inchiesta pubblica entro l'anno per poi essere varata a metà 2012.

Gli assicuratori guardano anche all'esperienza già accumulata dalle banche, che si avvalgono da tempo di società di propria fiducia per il controllo tecnico nelle operazioni di project financing. «Le banche si rivolgono a propri controllori di fiducia – ha spiegato **Lorenzo Brogini di Protos** – e svolgono al proprio interno tutto il processo di qualificazione di questi fornitori. Solo per i project più piccoli si fanno convenzioni che prevedono condizioni standard e prezzi più contenuti». Nessun problema di conflitti di interesse secondo **Giorgio Galante, segretario Ascoteco**, anche quando il controllore ha validato il progetto: «Accade raramente – ha commentato – e in più la nostra indipendenza è assicurata dall'essere sempre organismi di terza parte».

### IL REGOLAMENTO

Per la decennale postuma il regolamento ha eliminato dall'8 giugno il limite massimo di 14 milioni di indennizzo e ha affidato ai bandi il compito di fissare una percentuale di risarcimento in una forchetta che va dal 20 al 40 per cento. «Al momento questo non si è tradotto in un aumento dei costi delle polizze» ha spiegato **Fulvio Ravasio della compagnia Zurich** – vediamo piuttosto un problema di capacità assicurativa». Significa che una nuova maxigara, poniamo da 100 milioni, in cui la stazione appaltante sceglie di fissare in alto il limite di indennizzo (ipotizziamo il 40%) potrebbe non trovare compagnie disposte a sottoscrivere la decennale. «Per ora di gare così non se ne sono viste – ha commentato **Fabio Provale di Fondiaria Sai** – anche perché molte stazioni appaltanti non hanno ancora adeguato gli schemi di polizza, ma se dovessero arrivare credo potremmo agire non solo con la leva dei prezzi ma anche ad esempio estendendo le franchigie».

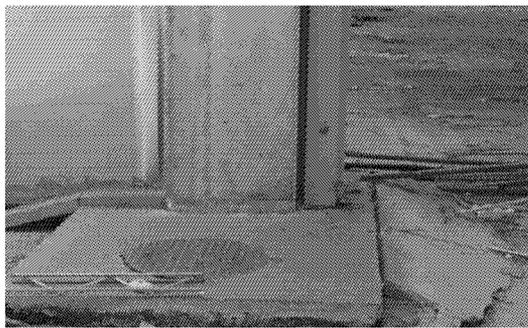


### I COSTRUTTORI

La reazione dei costruttori rispetto al nuovo modello per il controllo tecnico proposto dal gruppo di lavoro Munich Re-Ascoteo all'indomani del lancio della proposta non tarda ad arrivare. «Siamo d'accordo sul fatto che è necessario definire con più precisione come deve essere svolto il controllo, i ruoli e i compiti – premette il vicepresidente Ance **Piero Torretta** (che è anche vicepresidente Uni) – ed è per questo che stiamo collaborando alla revisione della norma Uni». Ma aggiunge: «È il codice civile, con l'articolo 1669, a non essere chiaro: è a colpi di sentenze che si sta definendo cosa entra nella garanzia e cosa no».

I costruttori non temono una maggiore severità nei controlli: «Al contrario – conclude Torretta – più rigore è necessario per eliminare dal mercato le imprese scorrette, ma è anche per questo che chiediamo la stessa severità alle assicurazioni». E precisa: «Non capisco come si possano dare ancora le polizze a imprese che fanno maxi-ribassi, anche del 40 per cento». ■

### IL CASO FIUMICINO



#### EPPURE QUI LA VERIFICA C'ERA

Per illustrare la necessità di modificare il modo con cui vengono effettuati i controlli tecnici in corso d'opera Silvano Bonelli di Munich Re ha scelto questa immagine simbolo: si tratta di capannoni industriali a Fiumicino, con pavimenti sconnessi e rialzati già prima del collaudo. Un'opera da 30 milioni con un danno di 15. Sulla quale però il controllo tecnico era stato fatto. Cosa è successo allora? «Probabilmente non tutti i sottosistemi erano oggetto di controllo – spiega Bonelli – e in più l'assenza della compagnia impedisce qualsiasi rivalsa».