

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 22 marzo 2019



SBLOCCA CANTIERI

Sole 24 Ore 22/03/19 P. 1 L'ANCE: "LE MISURE SONO DELUDENTI E POCO TRASPARENTI" PICCHIO NICOLETTA 1

ANAS

Italia Oggi 22/03/19 P. 40 ANAS, NUOVE OPERE PER 14 MLD MASCOLINI ANDREA 2

APPALTI

Italia Oggi 22/03/19 P. 40 APPALTI, IMPUGNAZIONI DOPO L'AGGIUDICAZIONE 3

INFRASTRUTTURE

Corriere Della Sera 22/03/19 P. 33 LA PROMESSA DELLE FERROVIE E QUEI 120 MILA POSTI DA CREARE BORRILLO MICHELANGELO 4

Sole 24 Ore 22/03/19 P. 5 LA NUOVA DIGA DEL PORTO DI GENOVA NEL MIRINO DEL CONSORZIO CINESE DE FORCADE RAOUL 5

PONTE

Sole 24 Ore 22/03/19 P. 8 PONTE MORANDI: CAVI D'ACCIAIO CORROSI E.N. 6

PREVIDENZA PROFESSIONISTI

Sole 24 Ore 22/03/19 P. 25 CASSA COMMERCIALISTI SCRIVE AGLI ISCRITTI: NIENTE ROTTAMAZIONE ACIERNO ROSANNA 7

PROGETTAZIONE

Sole 24 Ore 22/03/19 P. 26 LA PROGETTAZIONE DIGITALE TAGLIA FUORI PERITI E GEOMETRI LATOUR GIUSEPPE 8

PANORAMA

DL SBLOCCA-CANTIERI

L'Ance: «Le misure sono deludenti e poco trasparenti»

«Abbiamo chiesto un atto di coraggio per sbloccare l'Italia, ma dalle bozze uscite finora questa volontà di cambiare pagina con regole chiare e procedure veloci e trasparenti non emerge». Lo dice il presidente dell'Ance, Gabriele Buia, a proposito del decreto sblocca-cantieri che è stato approvato «salvo intese» dal Consiglio dei ministri. — a pagina 12



GABRIELE BUIA

Il presidente dell'Ance ha criticato il decreto legge sblocca-cantieri



STEFANO PAN

Il vicepresidente di Confindustria ha invitato il governo al dialogo

IL PROVVEDIMENTO

Decreto ancora in elaborazione

Il governo ha approvato giovedì il decreto legge per sbloccare le opere ferme e per riformare il codice degli appalti. Si tratta però di una approvazione formale, un testo definitivo non c'è ancora. Fra Lega e M5s non c'è ancora accordo, soprattutto sulla partita dei commissari che dovrebbero accelerare le procedure e su quella delle opere da accelerare

Ance: misure deludenti nello sblocca-cantieri

COSTRUZIONI

Buia: «Poca trasparenza. Abbiamo chiesto coraggio ma la volontà non emerge»

Pan (Confindustria): il governo recepisca le nostre proposte

Nicoletta Picchio

ROMA

Due parole «salvo intese». Il mondo delle imprese sottolinea questa formula inserita nel decreto sblocca cantieri nella speranza che possano essere accolte le osservazioni presentate.

Sul testo in entrata ci sono molte riserve: «Abbiamo chiesto un atto di coraggio per sbloccare l'Italia ma dalle bozze uscite finora questa volontà di cambiare pagina con regole chiare, procedure veloci e trasparenti non emerge», ha commentato il presidente dell'Ance, Gabriele Buia, a proposito del decreto sblocca cantieri approvato «salvo intese» dal governo.

«Speriamo che vengano accolte le nostre proposte», ha aggiunto il vicepresidente di Confindustria, Stefano Pan, al convegno organizzato dalla Fondazione Necci e da Italia Protagonista sul tema «Sì alle infrastrutture, sì allo sviluppo».

«Abbiamo chiesto di semplifica-

re le procedure a monte e invece vediamo che si fa ricorso a commissari dotati di ampi poteri in deroga al Codice e al massimo ribasso senza l'obbligo dell'esclusione automatica dell'offerta anomala. Abbiamo proposto un pacchetto che può sbloccare veramente i cantieri senza cedere nulla in fatto di trasparenza e legalità invece ci sembra di capire che si sta scegliendo un'altra strada, meno utile al settore e al paese intero», ha continuato Buia.

Pan, nel suo intervento al convegno di ieri, ha elencato alcune misure proposte dal mondo delle imprese: una unità presso Palazzo Chigi che esamini le criticità e possa adottare provvedimenti per risolverle in fretta; usare lo strumento dei commissari dove serve, su modello della Napoli-Bari; per quanto riguarda la responsabilità di danno erariale, per evitare la fuga dalla firma dei funzionari pubblici, chiarire le esclusioni di colpa grave. Inoltre bisogna creare un fondo di garanzia per aiutare le pmi subappaltatrici in crisi ad accedere ai crediti; recepire la direttiva Ue sui pagamenti entro 30 giorni.

Buia ha sottolineato l'importanza di approvare subito un pacchetto di misure urbanistiche, edilizie e fiscali per rilanciare la rigenerazione urbana: «bisogna evitare di sprecare un'occasione importante».

Il presidente Ance ha poi sottolineato che «il vice premier Salvini ha annunciato queste misure, ma

finora non vi è traccia nei testi in circolazione. L'auspicio è che nelle prossime ore ci sia spazio per migliorare le misure che noi per primi abbiamo chiesto».

«Il confronto con il governo è continuo - ha spiegato Pan - bisogna aprire i cantieri con le risorse che abbiamo, faremo molta attenzione a quanto troveremo nel testo». Le perplessità dei costruttori sono state espresse al convegno anche dal vice presidente dell'Ance, Edoardo Bianchi, che si è soffermato sul no alla figura dei supercommissari e sulla gestione delle crisi di impresa. «Bisogna tornare a progettare e guardare al futuro, lasciando da parte le polemiche», ha detto in apertura Alessandra Necci, ricordando l'operato del padre Lorenzo, che nel suo ruolo al vertice delle Ferrovie fu promotore dell'Alta Velocità.

«L'immobilismo crea solo decrescita», ha sottolineato Maurizio Gasparri, vice presidente del Senato. Numeri positivi sono stati citati dall'ad di Fs, Gianfranco Battisti: il nuovo piano industriale, che sarà presentato tra qualche giorno, creerà nei futuri 5 anni 120 mila posti di lavoro, di cui 15 mila diretti. Gli investimenti previsti sono 58 miliardi, di cui 9 già quest'anno. Fs, ha annunciato Battisti, chiuderà nel 2019 15 grandi cantieri e si concentrerà per portare avanti altre sei grandi operazioni tra cui il Terzo Valico, la Napoli-Bari e il nodo di Firenze.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Piano investimenti 2019-22: ogni anno disponibili 200 mln destinati alla progettazione

Anas, nuove opere per 14 mld

Simonini (ad): quest'anno saranno bandite 1.550 gare

Pagina a cura

DI ANDREA MASCOLINI

Salirà di 1,9 miliardi nel 2020 l'importo delle nuove opere che l'Anas appalterà; 200 milioni ogni anno saranno destinati, fino al 2022, alla progettazione; nel 2019 saranno bandite 1.550 gare. Sono questi i dati più significativi illustrati da Massimo Simonini, amministratore delegato di Anas nel corso dell'audizione svoltasi il 12 marzo scorso presso la commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera.

L'ad. di Anas ha illustrato la situazione del piano di investimenti per il quale si sta procedendo con una rimodulazione che riguarda 29,9 miliardi. Sul fronte dei finanziamenti Simonini ha spiegato che ve ne sono per 25,2 miliardi, ma con l'ulteriore programmazione per 3,1 miliardi finanziata dal Fondo Investimenti, il volume complessivo degli investimenti ri-

sulterebbe pari a 33 miliardi a fronte di finanziamenti per 28,3 miliardi.

Si prevedono, ha detto Simonini, 14 miliardi di nuove opere che sono state definite di concerto col territorio e attraverso l'analisi costi-benefici (vengono in particolare utilizzati indicatori quali i benefici trasportistici, il completamento degli itinerari e il collegamento intermodale). In sostanza, sarebbero 15,9 miliardi i finanziamenti del nuovo Contratto di programma 2016-2020 cui vanno sommati circa 9,7 miliardi di euro già disponibili in buona parte tra fine 2017 e inizio 2018. Il valore totale dell'appaltabilità si attesta sui 28 miliardi di euro, di cui 25,2 mld nuove opere e manutenzione, con la conseguenza che nel 2019 vi saranno, ha affermato Simonini, oltre 1.550 gare. Da qui al 2022 dovrebbero esserci circa 200 milioni l'anno per la progettazione; per i lavori nel 2019 si arriverebbe a 1,1 miliardi, valore che salirebbe a

3,5 miliardi nel 2020, a 5,5 nel 2021 e 3,6 miliardi nel 2022.

Per risolvere il contenzioso accumulato, il monte riserve si è ridotto di circa 2,4 miliardi arrivando agli attuali 10,50 miliardi, a fronte del riconoscimento di circa 250 milioni. I cantieri si sono fermati per problemi legati alle imprese e quindi vi è la necessità di trovare un nuovo appaltatore come per la Sassari-Olbia o i due lotti siciliani sulla 640 o la 121.

Per il tema del contenzioso negli ultimi due anni è stato fatto un notevole sforzo per risolvere quello accumulato, avviando un Piano straordinario che ha visto coinvolto, oltre alle strutture di Anas, anche un comitato valutatore composto da soggetti terzi (Corte dei conti, Avvocatura di Stato, Consiglio superiore dei ll.pp.). Il monte riserve si è ridotto di circa 2,4 miliardi, arrivando agli attuali 10,50 miliardi a fronte del riconoscimento di circa 250 milioni.

Per quanto riguarda il Piano sisma, l'Anas sta gestendo l'attuazione di 915 interventi, utili a risolvere le criticità censite con oltre 1.800 ispezioni tecniche, per un importo complessivo di investimento di 885 milioni di euro. Per il quinto stralcio del programma è in corso l'avvio operativo; il sesto stralcio è in corso di redazione.

Per quel che concerne la manutenzione, Simonini ha parlato di un incremento medio di spesa pari a 560 milioni di euro di opere. Nel 2019-2020 si arriverà a oltre 800 milioni di euro. La manutenzione parte da un'analisi sulle opere principali, come ad esempio i ponti, che viene eseguita 4 volte l'anno. A questo è seguita un'ispezione approfondita sulle opere principali anche attraverso l'ausilio di analisi specifiche. Per la messa in sicurezza di ponti si sta procedendo con un'analisi della sensoristica innovativa e sono stati attivati progetti molto importanti.

© Riproduzione riservata



SENTENZA SUI TERMINI PER I RICORSI

Appalti, impugnazioni dopo l'aggiudicazione

Il termine per impugnare l'aggiudicazione decorre dalla comunicazione della stessa e non dalla conclusione della verifica dei requisiti. Lo ha affermato il Consiglio di Stato, sezione quinta, con la sentenza del 15 marzo 2019 n.1710 che ha esaminato una fattispecie inerente l'efficacia dell'aggiudicazione e i termini per impugnare il provvedimento della stazione appaltante. Preliminarmente i giudici hanno chiarito che con l'articolo 32 del decreto 50/2016 è stata del tutto eliminata la tradizionale categoria della «aggiudicazione provvisoria» e adesso si distingue fra «proposta di aggiudicazione» (adottata dal seggio di gara, ai sensi dell'art. 32, comma 5) che ai sensi dell'articolo 120, co. 2-bis ultimo periodo del codice del processo amministrativo non può essere impugnata, e «aggiudicazione» tout-court che è il provvedimento conclusivo di aggiudicazione e che diventa efficace dopo la verifica del possesso dei requisiti di cui all'art.33, co. 1 del cit. dlgs. n.50 della proposta da parte della stazione appaltante.

La pronuncia ha chiarito, quindi, che è il momento della verifica dei requisiti di partecipazione a costituire condizione di efficacia dell'aggiudicazione e non di validità in quanto attiene sotto il profilo procedimentale alla «fase integrativa dell'efficacia» di un provvedimento esistente ed immediatamente lesivo, la cui efficacia è sottoposta alla condizione della verifica della proposta di aggiudicazione di cui al cit. art.33 circa il corretto espletamento delle operazioni di gara e la congruità tecnica ed economica della relativa offerta.

Pertanto, nel caso di specie, aveva ben operato il Tar eccedendo l'inammissibilità dell'appello perché il termine per impugnare l'aggiudicazione ex art. 32, comma 5 del dlgs n.50 ed ex art.120, comma 2-bis del codice di procedura amministrativa «decorre dalla comunicazione della stessa».

Quindi, il termine per l'impugnazione dell'aggiudicazione da parte dei concorrenti non aggiudicatari inizia a decorrere dal momento in cui essi hanno ricevuto la comunicazione di cui all'art.76, comma 5, lett. a) del codice, e non dal momento, eventualmente successivo, in cui la stazione appaltante abbia concluso con esito positivo la verifica del possesso dei requisiti di partecipazione.

© Riproduzione riservata



La Lentedi **Michelangelo Borrillo**

La promessa delle Ferrovie e quei 120 mila posti da creare

«Quest'anno chiuderemo 15 cantieri e stiamo cercando di portare avanti i 6 cantieri principali», che sono Terzo valico, nodo di Firenze, Alta capacità/Av Napoli-Foggia-Bari, Brennero, Alta velocità Milano-Venezia e Alta capacità/Av Messina-Catania-Palermo. Infrastrutture che — questa la promessa dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Gianfranco Battisti — creeranno 120 mila posti di lavoro in 5 anni. «Il prossimo piano industriale Fs, che presenteremo tra qualche giorno, Alitalia permettendo, sarà il più grande investimento infrastrutturale dei prossimi anni. Stimiamo per i prossimi cinque anni nuovi 120 mila posti di lavoro, di cui 15 mila diretti». Gli investimenti del piano sono pari a 58 miliardi, ha aggiunto, di cui 9 già quest'anno. «E di questi posti di lavoro, 4 mila sono previsti già quest'anno», ha spiegato Battisti, ribadendo che con il Piano «produrremo qualcosa come lo 0,9% del Pil». Insomma, il traino sarà l'Alta velocità, che negli Usa invidiano all'Italia. Come ha raccontato Battisti quando ha illustrato gli investimenti al ceo di Delta Ed Bastian. «La cosa che più lo ha impressionato — ha concluso Battisti — è la nostra Alta velocità, che è un benchmark mondiale. La sfida dei prossimi anni non è tra Stati ma tra Metropoli».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

I MEMORANDUM SUGLI SCALI MARITTIMI

La nuova diga del porto di Genova nel mirino del consorzio cinese

A Trieste invece si punta a investire sulle opere infrastrutturali ferroviarie

Raoul de Forcade

Tra le intese che firmate a latere del memorandum tra Italia e Cina ci sono anche quelle fra China communications construction company (Cccc), braccio operativo di Pechino sulle infrastrutture, e i due dei principali porti italiani: Genova e Trieste.

Il mou ligure sarà sottoscritto dal presidente dell'Autorità portuale di Genova e Savona, Paolo Signorini, e dal sindaco, nonché commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto Morandi, Marco Bucci. Se, in un primo tempo, l'idea di Signorini era di creare una società mista tra Adsp e Cccc, le polemiche politiche degli ultimi giorni hanno ridimensionato l'accordo, che sarà genericamente di «collaborazione e cooperazione», mentre l'Adsp potrà valutare di gestire «attraverso apposite articolazioni organizzative», lo sviluppo di iniziative di cooperazione su progetti specifici. Collaborazioni che potranno consistere in un supporto tecnico di Cccc per coadiuvare l'Adsp nel bandire le gare per progettazioni e lavori di opere legate al piano da un miliardo ideato per la ripresa e lo sviluppo del porto dopo il danno logistico provocato dal crollo del Morandi. Un piano approvato a gennaio da Bucci in qualità di commissario, per il quale sono, al momento, finanziati 449 milioni; e tra le voci di fabbisogno aggiuntivo figurano 300 milioni da destinare alla prima fase di allargamento della diga foranea del porto di Genova.

Il progetto sarà finanziato da fondi provenienti dal decreto fiscale, dal decreto Genova e della legge di bilancio (leggi 130, 136 e 145 del 2018), oltre che da altri denari pubblici e privati. E qui entrano in scena i cinesi. Perché il

Porto di Genova il consorzio italo-cinese 4C3 è in corsa per l'affidamento della progettazione di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione della nuova diga foranea di Genova

consorzio italo-cinese 4C3, guidato da Cccc, è uno dei sette soggetti che hanno presentato domanda a Invitalia per l'affidamento della progettazione di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione della nuova diga foranea di Genova (che avanzerà verso mare per circa 500 metri).

Per la gara, 4C3 ha costituito una Rti col consorzio italiano Lr Laboratori riuniti. La progettazione della diga è un appalto del valore di 13,5 milioni, per opere da circa 800 milioni. «Il mou che firmiamo con Cccc - spiega Bucci - dovrebbe aiutarci a gestire anche la realizzazione della diga». In ogni caso, spiegano i tecnici, è previsto che qualora Cccc partecipi alla progettazione della diga, non possa dare anche il supporto tecnico per i bandi dell'Adsp e viceversa.

Il memorandum del porto di Trieste è invece stato concepito in tre parti. Nella prima l'Adsp guidata da Zeno D'Agostino punta sul progetto Trihub, che comprende una serie di investimenti sul sistema delle infrastrutture ferroviarie a Trieste, Villa Opicina, Monfalcone e Cervignano, con Rfi soggetto di riferimento del piano nel 70% dei casi. Trihub è nella lista di progetti fornita due anni e mezzo fa dal Governo italiano alla *Eu-China connectivity platform*, nata proprio per favorire il dialogo tra Pechino e Bruxelles. La seconda parte del mou guarda all'estero: Cccc sta costruendo in Slovacchia un mega impianto logistico-ferroviario e l'Adsp punterebbe a entrare in quell'operazione.

La terza parte prevede che l'Adsp possa sviluppare con Cccc dei progetti in Cina per le piattaforme logistiche. L'ultima versione del mou, peraltro, spiega D'Agostino, «è stata molto neutralizzata». Per volontà del Governo, «qualsiasi tipo di riferimento ad accordi o società è stato tolto. Si vedrà in futuro come interagire». La decisione di stemperare la portata degli impegni scritti nei mou sembra andare anche in un'ottica di tutela delle imprese italiane. «La nuova Via della seta - afferma Ugo Salerno, ad del Rina, gruppo tra i sette in gara per la progettazione della diga di Genova - può essere un'opportunità. Ma a patto che non ci siano accordi governativi che consentano ad aziende cinesi di entrare nel mercato bypassando le gare e che le mettano in condizioni di vantaggio rispetto alle aziende italiane ed europee». Tra i porti su cui Pechino ha acceso un faro c'è anche Palermo, città dove il presidente Xi Jinping andrà in visita. «Cccc - spiega Pasqualino Monti, presidente dell'Adsp - è interessata a costruzioni e possibili gestioni. Piace il nostro modello di porto multipurpose. L'interesse cinese è importante, però la strategia dobbiamo essere noi a deciderla».



© RIPRODUZIONE RISERVATA

PANORAMA
GLI ESPERTI SGK

Ponte Morandi: cavi d'acciaio corrosi

«Corrosione sui trefoli», «un tasso di umidità del cemento troppo elevato», iniezione della precompressione del calcestruzzo «spesso insufficienti o inesistenti». È quanto emerge dalle analisi del laboratorio elvetico Sgk su alcuni reperti del ponte Morandi svolte su incarico del Gip di Genova. In particolare «la condizione dell'armatura lenta - dicono gli esperti

**GRADO DI
CORROSIONE**

Gli esperti Sgk dicono che sulla parte inferiore dell'asta tesa il grado di corrosione era 4 con perdita della sezione trasversale in parte dal 50 al 100%

- risulta essere generalmente accettabile. Le staffe di armatura esterne presentano una forte corrosione solo in zone dove il copriferro è molto ridotto. La precompressione esterna delle aste tese presenta spesso iniezioni insufficienti o assenti con corrosione sui trefoli. La precompressione interna invece era migliore». I tecnici analizzando la parte inferiore dell'asta tesa evidenziano che «erano visibili ferri di armatura sottoposti a corrosione che originariamente avevano un copriferro molto ridotto (grado di corrosione 4) e chiedono agli investigatori «come sono stati svolti controllo e supervisione, come è stata garantita la protezione contro la corrosione e da dove proviene

l'umidità». Spea, controllata da Autostrade con delega ai monitoraggi e manutenzioni ribadisce «la propria serenità» circa il corretto operato dei propri dipendenti, alcuni sono accusati anche di falso per aver truccato i controlli sul viadotto.

—E.N.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cassa commercialisti scrive agli iscritti: niente rottamazione

PREVIDENZA

L'ente fonda la posizione sull'autonomia
 Giurisprudenza incerta

Rosanna Acierno
Federica Micardi

I commercialisti che hanno delle pendenze con la Cassa di previdenza stanno ricevendo una comunicazione che li informa che non possono accedere al saldo e stralcio e neppure alla rottamazione ter.

Sul saldo e stralcio l'Agenzia ha comunicato alle Casse che non procederà in via automatica ma per ora si limiterà a raccogliere le richieste, e vaglierà le sigole richieste insieme agli enti interessati. Sulla rottamazione, invece, si procede in ordine sparso: alcuni enti di previdenza, come Cassa forense consentono ai propri iscritti di accedere, mentre altri, come Cassa commercialisti invece no.

La Cnpadc porta, a difesa della sua posizione contraria, l'autonomia riconosciuta alle Casse dalla legge istitutiva (Dlgs 509/1994) e, in forza dell'articolo 25, comma 5 del Regolamento dell'ente, non consente la maturazione dell'anzianità contributiva a chi accede alla rottamazione e non versa le sanzioni.

A rafforzare l'ente nella sua posizione c'è la sentenza 7/2017 della Corte costituzionale che, in merito alla spending review applicata alle Casse ha ammesso che l'invito al risparmio potesse riguardare anche loro ma ha escluso che quanto risparmiato potesse andare allo Stato, e ciò per tutelare l'equilibrio economico-finanziario dell'ente.

A "favore" della rottamazione per gli iscritti agli enti di previdenza dei professionisti c'è un'altra Corte costituzionale, l'ordinanza 29 del 14

febbraio 2018. In quel caso si parlava di rottamazione e la Regione Toscana aveva sollevato dubbi di incostituzionalità per l'estensione agli enti locali. Secondo i giudici della Consulta, che hanno dato torto alla Regione, la rottamazione si inserisce in una ampia riforma della riscossione, che ha comportato la soppressione di Equitalia e mira ad evitare che l'Agenzia delle Entrate-Riscossione erediti un arretrato tale da condizionare l'avvio e l'attuazione della riforma strutturale. Questo ragionamento si può traslare anche alle Casse, anche se loro, a differenza delle Regioni, non accedono per legge alle risorse statali.

A favore della tesi dell'autonomia della Cassa dei dottori commercialisti c'è anche la Corte di cassazione, sezione Lavoro, con la sentenza 3916 depositata l'11 febbraio 2019. I giudici di Piazza Cavour hanno escluso che il concordato preventivo biennale previsto dall'articolo 33, comma 3 del Dl 269/2003 possa valere anche ai fini dei contributi dovuti. La differenza rispetto alla rottamazione, però, è che quest'ultima non include anche i contributi ma solo le sanzioni e gli interessi. È difficile oggi sapere quale delle due interpretazioni prevarrà.

E allora cosa fare? Nell'attesa che questo si chiarisca i dottori commercialisti che decideranno di accedere alla rottamazione devono sapere che si troveranno davanti alla secca opposizione della Cassa e chi è in prossimità della pensione potrebbe trovarsi nella situazione di vedersi "bloccato" l'assegno in attesa del giudizio. Per gli altri la posizione debitoria resta "congelata", per cui una volta pagati i contributi la sanzione non si modificherà nell'importo e probabilmente neanche gli interessi. Alla luce poi delle decisioni dei giudici si vedrà se la rottamazione andrà a buon fine oppure no.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La progettazione digitale taglia fuori periti e geometri

APPALTI

Attivate le nuove norme Uni per la certificazione dei professionisti del Bim

Manager, specialist e coordinator dovranno avere una laurea magistrale

Giuseppe Latour

Geometri e periti non laureati non potranno conseguire le nuove certificazioni legate al mondo della progettazione in Bim (Building information modeling), il metodo di pianificazione, realizzazione e gestione di costruzioni tramite aiuto di software, che sta progressivamente diventando obbligatorio negli appalti pubblici italiani.

A rivelare la limitazione, destinata a orientare in maniera decisa a favore di architetti e ingegneri un mercato in forte espansione, è una circolare di Accredia (Ente italiano di accreditamento) del 15 marzo (8/2019), intervenuta per dare indicazioni sulle modalità di applica-

zione delle nuove norme Uni (l'Ente italiano di normazione) in materia.

Questa normazione tecnica - va ricordato - prende le mosse dalla legge 4 del 2013, in tema di professioni non organizzate, che dedica l'articolo 6 all'autoregolamentazione volontaria e alla qualificazione dell'attività dei soggetti che esercitano le professioni non regolamentate. La certificazione di queste prestazioni può basarsi su norme tecniche, che ne definiscono i contorni.

Proprio qui si inserisce la norma Uni 11337-7, resa disponibile da poche settimane, che disciplina le nuove figure professionali legate al Bim. Anche se non deve essere rispettata in maniera obbligatoria, questo tipo di regolazione ha ovviamente la funzione di orientare il mercato.

La circolare di Accredia del 15 marzo ha così dato indicazioni sulle modalità con le quali gli Organismi di certificazione dovranno procedere a qualificare i nuovi profili professionali. Rivelando alcuni dettagli molto interessanti.

Con lo sviluppo del Bim, «si presenta sul mercato - secondo quanto si legge nel documento - l'opportu-

nità di svolgere un'attività professionale che richiede specifiche competenze».

La certificazione professionale, basata su uno schema sviluppato in conformità con la norma Uni Cei En Iso/Iec 17024 e valutata da un Organismo terzo e indipendente accreditato «permette di documentare in modo oggettivo la propria competenza».

Concretamente, allora, vengono regolate le commissioni esaminatrici e vengono definiti i profili di quattro nuove figure professionali:

- 1) il Bim specialist, che si occupa dell'utilizzo del software per la realizzazione di un progetto in Bim e dello sviluppo del modello 3D;
- 2) il Bim coordinator, che coordina i Bim specialist coinvolti nel progetto;
- 3) il Bim manager, che gestisce e aggiorna periodicamente le linee guida di organizzazione sulla gestione informativa per tutte le discipline legate al Bim;
- 4) il Cde manager, che gestisce l'ambiente in cui avviene lo scambio di informazioni tra i diversi attori che partecipano al progetto.

Per ottenere queste qualifiche bisognerà conseguire una certificazione che avrà durata quinquennale

e sarà sottoposta a sorveglianza annuale. Il momento centrale sarà un esame con una prova scritta, una prova orale e una prova pratica, nella quale affrontare un caso di studio differenziato per ogni figura professionale. Per tutti questi profili, poi il candidato «dovrà dare evidenza di aver sviluppato almeno un progetto in Bim».

Non tutti, però, potranno essere ammessi all'esame di certificazione. Ci sono, sul punto, alcune regole piuttosto stringenti.

Il candidato dovrà, infatti, documentare alcuni requisiti minimi, come gli anni di esperienza generica in area tecnica o gli anni di esperienza specifica con il metodo Bim.

Soprattutto, però, servirà un grado di istruzione pari a una «laurea magistrale o quinquennale di laurea specialistica, conseguita secondo gli ordinamenti didattici vigenti al momento, ed iscrizione ai relativi albi professionali».

In sostanza, quindi, sono esclusi dalla certificazione, anche per le figure più semplici legate al Bim, sia i geometri che i periti che non siano laureati.

IN PRODUZIONE DISEGNATA

