



CONSIGLIO NAZIONALE
DEGLI INGEGNERI



presso il
Ministero della Giustizia

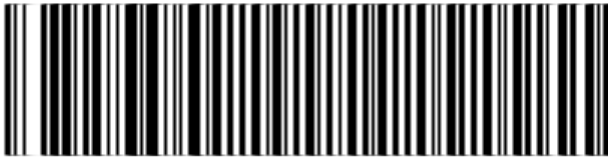
Circ. CNI n. 545/XIX Sess./2020

CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI
21/04/2020 U-rsp/2881/2020

Ai Presidenti degli Ordini
territoriali degli Ingegneri

Ai Presidenti delle
Federazioni/Consulte
territoriali degli Ordini degli
Ingegneri

LORO SEDI



Oggetto: **Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti - Approvazione. Operatività dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali ed autostradali, ANSFISA.**

Caro Presidente,

l'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nella seduta di venerdì us., ha definitivamente approvato le **Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti**, in attuazione dell'art.14 del Decreto Legge 28 settembre 2018, n.109, convertito con modificazioni dalla Legge 16/11/2018, n. 130.

La pubblicazione di queste Linee Guida completa un percorso che aveva già visto il Consiglio Nazionale, nei mesi immediatamente successivi al crollo del Ponte sul Polcevera, impegnarsi all'interno di un gruppo di lavoro, a fianco della Struttura di Missione del MIT (AINOP - Archivio informatizzato delle Opere Pubbliche), appositamente costituito per attuare le previsioni del Decreto "Genova".

Questo gruppo di lavoro aveva già prodotto un documento esaminato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nei primi mesi del 2019.

Le attuali Linee Guida sono costituite di tre capitoli:

1. Classificazione e gestione del Rischio
2. Valutazione della sicurezza
3. Monitoraggio

Al momento il testo licenziato tratta solo i ponti stradali; la prossima trattazione riguarderà espressamente i ponti ferroviari.

Ciascuno dei tre capitoli può essere letto ed attuato anche in forma autonoma, da soggetti diversi, con esperienze e competenze specialistiche anche diverse; nel loro insieme, essi costituiscono un approccio organico ed articolato dei processi necessari ad implementare la sicurezza delle infrastrutture esistenti.

Si tratta quindi di un concreto passo in avanti verso quelle politiche di prevenzione cui il Consiglio ha dedicato e continua a dedicare impegno e tempo per la formulazione di proposte concrete.

Nel p.to **1. Introduzione**, viene chiaramente spiegato che il documento illustra *“...come la classificazione del rischio, o meglio, la classe di attenzione si inquadri in un approccio generale multilivello che dal semplice censimento delle opere d’arte da analizzare arriva alla determinazione di una classe di attenzione sulla base della quale si perverrà, nei casi previsti dalla metodologia stessa, alla verifica di sicurezza...”*.

La metodologia prevede 5 livelli che di seguito vengono sinteticamente descritti:

- Il **Livello 0** censimento
- Il **Livello 1** ispezioni visive dirette e primo rilievo della struttura e delle caratteristiche geo-morfologiche, idrologiche ed idrauliche dell’area
- Il **Livello 2** consente di giungere alla classe di attenzione (rischio potenziale su parametri di pericolosità, vulnerabilità ed esposizione)
- Il **Livello 3** esecuzione di valutazioni preliminari
- Il **Livello 4** esecuzione di valutazioni accurate (Norme Tecniche per le Costruzioni)
- Il **Livello 5** non è trattato esplicitamente nelle Linee Guida perché da applicarsi ai ponti considerati di rilevanza strategica ai fini di garantire i collegamenti essenziali nell’ambito della rete stradale.

Come facilmente comprensibile, procedendo dal Livello 0 al Livello 5, crescono complessità, grado di dettaglio, onerosità delle indagini, mentre decrescono sia il numero di infrastrutture su cui applicarle, che il livello di incertezza dei risultati ottenuti.

Il *Livello 4* assume una rilevanza nella indicazione di differenti livelli di adeguatezza, operatività e transitabilità, anche al fine di attuare una ottimale allocazione delle risorse disponibili in funzione di valutazioni costi-benefici.

Nel voto dell’Assemblea Generale c’è una giusta attenzione alla questione del rapporto fra rischi potenziali e sicurezza, che investe il campo delle responsabilità tanto dei professionisti quanto dei soggetti proprietari/gestori/concessionari e dei loro amministratori.

In particolare l’Assemblea indica al Ministro una necessità specifica nella quale questo Consiglio si ritrova totalmente e che fa parte dell’azione incessante di CNI sull’argomento della sicurezza in generale: *“...La consapevolezza della **inesistenza del “rischio zero”**, nonché l’influenza dei cambiamenti climatici, deve necessariamente transitare dalle Norme Tecniche e dalle importanza e valenza generale che esso riveste, sia opportunamente trattato nel Nuovo Testo Unico delle Costruzioni, cui si sta lavorando.”*

Si tratta indubbiamente di un grande passo in avanti anche nella prospettiva di norme che riducano la parte cogente a pochi e chiari elementi non interpretabili.

Nel capitolo 3, il tema del Monitoraggio è trattato in accordo con le normative e la letteratura internazionale ed è inteso come modalità di indagine e di rilevamento dei fenomeni nel tempo; esso sarà fondamentale nel “riempimento” con dati *“...trasparenti*

ed interoperabili la piattaforma dell'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche (AINOP) di cui all'articolo 23 del D.L. 28 settembre 2018, n. 109 ed al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 430 del 8 ottobre 2019".

Le Linee Guida avranno un periodo di sperimentazione di almeno 18 mesi.

Per la prima volta, quindi, uno strumento tecnico sarà validato "al vero", "sul campo", applicandolo ad una serie di tipologie opportunamente selezionate che consentano la verifica degli esiti delle procedure che le Linee Guida hanno introdotto; in particolare potranno essere validate le "... modalità operative per la classificazione del livello di attenzione (Livello 2) ed esecuzione delle verifiche di sicurezza (Livello 4), ivi comprese le indicazioni inerenti i valori dei fattori parziali proposti per tali verifiche, facendo emergere eventuali criticità, di livello tecnico e/o organizzativo, non immediatamente evidenti o evidenziabili, valutando approcci alternativi e suggerendo, ove necessario, i miglioramenti possibili".

Nel Livello 4, infatti, la questione dell'uso dei coefficienti parziali acquista un valore centrale con un contenuto particolarmente innovativo.

La metodologia propone la filosofia generale degli Eurocodici, basata sull'adozione di valori numerici appropriati per l'Indice di affidabilità β , con un utile riferimento al Bollettino 80 della Fib, approvato nella categoria Manuali/Linee Guida/Raccomandazioni, dicembre 2016, con scelte di merito che appaiono guidate da criteri cautelativi.

È utile anche in questo caso osservare come questa scelta si collochi in un "filo rosso" concettuale cui questo Consiglio ha dato il suo apporto e supporto sin dalla emanazione del capitolo 8, nella sua versione attuale, nelle Norme Tecniche delle Costruzioni; la scelta di valori dell'indice di affidabilità β ridotti nelle verifiche di ponti esistenti è infatti giustificata da considerazioni generali basate sul confronto fra costruzioni esistenti e nuove costruzioni, oltre ad essere in linea con i più recenti provvedimenti adottati per le Linee guida per la classificazione del rischio sismico delle costruzioni (D.M. 28 febbraio 2017 e s.m.i.).

Nel voto finale dell'Assemblea Generale sono state recepite molte delle osservazioni e richieste fatte da questo Consiglio Nazionale in sede di Commissione Relatrice anche sui temi della formazione e delle competenze, oltre che di partecipazione istituzionale alla definizione e gestione della fase di sperimentazione.

Il tema della qualificazione delle competenze è un tema centrale cui è connessa una parte importante del raggiungimento degli obiettivi posti.

Qui il voto finale è chiaro nel favorire "... la nascita di un rapporto strutturato tra i soggetti chiamati all'attuazione di questi provvedimenti (Concessionari, Enti gestiti, Amministrazioni, Agenzie, ecc.) e gli Ordini professionali competenti, cui è demandata per legge la formazione permanente dei professionisti tecnici (...omissis...) elemento fondamentale, specie nel medio lungo periodo, per lo sviluppo ed il consolidamento di una cultura della prevenzione e della manutenzione (...omissis...) una qualificazione specifica che, oltre a momenti di approfondimento teorico, possa basarsi anche sulla certificazione di competenze legata a procedure e schemi aperti (...omissis...) oltre che con gli Ordini professionali competenti, la collaborazione con la Conferenza Unificata può assumere un ruolo fondamentale, per trovare forme di collaborazione e coordinamento fra i vari enti, anche a livello locale, (ad esempio a livello regionale), molti dei quali difficilmente avranno da soli le risorse, economiche, umane e strumentali, necessarie a tale scopo".

Il Consiglio Nazionale è quindi sin da ora impegnato in tre diverse direzioni, tutte finalizzate a convertire questi indirizzi generali dell'Assemblea del CSLP in una

concreta azione che metta la categoria al centro di questo fondamentale processo di qualificazione; l'articolazione ed il contenuto delle Linee Guida richiedono infatti l'azione di soggetti davvero esperti e competenti senza i quali potrebbe prevalere atteggiamenti superficiali e necessariamente conservativi assolutamente dannosi in un quadro di risorse economiche limitate; in dettaglio l'azione prevede:

- a. Percorsi di informazione e diffusione delle linee guida;
- b. Individuazione di percorsi formativi strutturati e mirati all'oggetto, in grado di qualificare realmente personale specializzato;
- c. scrittura di procedure e metodi per la certificazione delle competenze da proporre agli Organi competenti come una via preferenziale per la selezione del personale tecnico da incaricare per le varie attività previste dalla metodologia.

L'approvazione delle Linee Guida assume un rilievo molto importante anche per le opportunità che si aprono agli ingegneri, formati e competenti, di accedere al mercato delle attività professionali previste, applicabili a tantissime infrastrutture stradali, grandi e piccole.

Il tutto nel più ampio quadro di investimenti in tema di prevenzione e sicurezza che questo Consiglio Nazionale continuerà a richiedere al Governo ed al Parlamento, con ancora più forza nell'occasione delle proposte avanzate per la ripresa che dovrà seguire questa emergenza sanitaria; anche in questo c'è una forte continuità nell'azione del Consiglio che ha sempre visto nella manutenzione del costruito (infrastrutture, edifici) un volano economico di elevatissime potenzialità, anche per la sua diffusione capillare sul territorio nazionale.

Il panorama dei provvedimenti legislativi legato al tema della sicurezza delle infrastrutture si arricchisce di due nuovi decreti pubblicati nella Gazzetta Ufficiale n. 100 del 16 aprile 2020 che danno finalmente concreta possibilità di operare all'**Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali ed autostradali, ANSFISA**, anch'essa istituita ai sensi dell'art. 12 del decreto legge 28 settembre 2018 n. 109, convertito dalla legge 130/2018.

Il Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 28 gennaio 2020 n. 24, pubblica, infatti, il regolamento recante lo Statuto dell'Agenzia, mentre il decreto 13 febbraio 2020, n. 25 contiene il Regolamento di Amministrazione che prevede una dotazione organica di 569 persone tra dirigenti di vario livello, professionisti, collaboratori, ecc.

Il Consiglio Nazionale ha da tempo costruito solidi rapporti istituzionali con l'Agenzia, peraltro presente con il suo Direttore al recente convegno del 14 febbraio sul "Paese in sicurezza" a Salerno; l'operatività di questa Agenzia, auspicata anche dal CNI, costituisce infatti una ulteriore opportunità di lavoro per tanti ingegneri che potranno entrare a far parte dell'organico attraverso le procedure concorsuali che i due decreti richiamati individuano.

Un ringraziamento particolare va al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per il lavoro fatto dalle specifiche Commissioni e dall'Assemblea generale, pur nel quadro delle attuali restrizioni relazionali, ed al Presidente ing. Massimo Sessa per la sensibilità mostrata, ancora una volta, verso l'azione, le idee e le proposte del Consiglio Nazionale.

Appena disponibile l'editing finale della versione votata dall'Assemblea Generale, sarà nostra cura istituire nel sito una sezione dedicata dove ogni iscritto potrà consultare tutti i documenti.

Infine, il Consiglio Nazionale, proprio nello spirito del punto a. che precede, con la regia della Scuola di Formazione, sta mettendo a punto una prima iniziativa

formativa sull'argomento in oggetto, con erogazione dei relativi CFP, da svolgersi in modalità FAD, utilizzando i Webinar del Consiglio Nazionale, con la partecipazione, in qualità di docenti, di coloro che hanno dato un contributo concreto alla scrittura dei testi.

Con preghiera di divulgazione a tutti gli iscritti.

Cordiali saluti.

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
(Ing. Angelo Valsecchi)



IL PRESIDENTE
(Ing. Armando Zambrano)

