

Questo sito o gli strumenti terzi da questo utilizzati si avvalgono di cookie necessari al funzionamento ed utili alle finalità illustrate nella cookie policy. Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina, cliccando su un link o proseguendo la navigazione in altra maniera, acconsenti all'uso dei cookie.

[Continua](#) [Consulta la cookie policy](#)

[SOCIETÀ](#) ▾ [TERRITORIO](#) ▾ [PARTITI & MOVIMENTI](#) ▾

TRIBUNA POLITICA WEB.it

IL PRIMO QUOTIDIANO ONLINE INDIPENDENTE DELLA POLITICA ITALIANA
 Direttore Dario Tiengo

Home > Adnkronos > Cronaca

Cronaca Adnkronos

Ponte Morandi: Mariani (Cni), crollo imprevedibile, urge manutenzione in Italia

59 minuti fa

[f](#) Condividi su Facebook [T](#) Tweet su Twitter [G+](#) [P](#)

Milano, 14 ago. (AdnKronos) - Un crollo imprevedibile, ma legato all'assenza di una programmazione seria di manutenzione di cui l'Italia, da anni, non sa dotarsi. Massimo Mariani, tra i componenti del Consiglio nazionale degli ingegneri (Cni), interviene così, interpellato dall'Adnkronos, sul crollo del Ponte Morandi a Genova, il cui bilancio provvisorio è di 11 morti e cinque feriti gravi.

Fonte AdnKronos

CONDIVIDI [f](#) [T](#) [G+](#) [P](#) [Mi piace 0](#) [T](#) Tweet

0 Commenti [TribunaPoliticaWeb](#) [1](#) Accedi ▾

[Consiglia](#) [Condividi](#) [Ordina dal migliore](#) ▾

Inizia la discussione...

ENTRA CON



o REGISTRATI SU DISQUS ?

Nome

Commenta per primo.

RQL Network



Categorie

Seleziona una categoria ▾

Le interviste esclusive di Tribuna




Questo sito web utilizza cookies di profilazione di terze parti per inviarti pubblicità e servizi in linea con le tue preferenze e per migliorare la tua esperienza. Chiudendo questo banner o cliccando qualunque elemento sottostante, acconsenti all'uso dei cookies. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookies [clicca qui](#) Ok



TRAGEDIA GENOVA, PARLA MASSIMO MARIANI (CONSIGLIO NAZIONALE INGEGNERI): "SERVE UN SERIO PIANO TRENTENNALE ALTRIMENTI SI FA SOLO DEMAGOGIA"

Tragedia Genova, parla l'ing. Massimo Mariani (Consiglio nazionale Ingegneri) "Tutto si può prevenire. Ponti e viadotti sono in calcestruzzo. Serve un piano trentennale di manutenzione accurata altrimenti si fa solo demagogia"



A poche ore dalla tragedia di Genova, quando ancora non sono esatti i contorni della vicenda - a partire dal numero delle vittime destinato purtroppo a crescere - non mancano i commenti della prima ora, soprattutto sui social network. In molti a invocare responsabilità e a chiedere maggiori controlli e prevenzione.

Come spesso avviene la fase della psicosi porta a pensare quale sia lo stato di manutenzione della rete infrastrutturale del nostro Paese e se un altro caso Genova si possa prevenire. A [trgmedia](#) parla l'ing. Massimo Mariani (Consiglio

[nazionale Ingegneri](#)), tra i maggiori esperti nazionali del settore, già più volte ospite a TRG per parlare anche di interventi di prevenzione sismica:

"Tutto si può prevenire, anche se non si può ovviamente prevedere. Ma serve un piano a media lunga scadenza. L'emotività spesso detta interventi immediati che sono dei tamponi ma non hanno un orizzonte di efficacia molto ampio. Se vogliamo monitorare e laddove necessario, mettere in sicurezza il sistema infrastrutturale del nostro Paese serve un piano di lungo periodo. Abbiamo qualcosa come 60 mila tra ponti e viadotti in Italia, e se consideriamo una media di 4 campate, abbiamo circa 240 mila travi impalcate. La materia primaria utilizzata per la costruzione di queste infrastrutture è il calcestruzzo, che per costituzione ha una durata limitata e un degrado spontaneo determinato da veri fattori, ambientali, atmosferici (anidride carbonica, cloruri, sali marini, solfuri, solfati) che nel tempo agiscono come elemento logorante della struttura stessa. Da qui è facile intuire che serve un piano trentennale di manutenzione accurata di tutta questa rete, altrimenti si fa solo demagogia".

0

Mi piace

Condividi

G+

Tweet

Perugia

14/08/2018 17:17

Redazione



UTENTI ONLINE: 415

trg DIRETTA TV
diretta streaming

RGM RGM HITRADIO
diretta streaming



NEWSLETTER TRGMEDIA

Iscriviti alla nostra newsletter

Indirizzo email

 Accetta informativa privacy (leggi)

Iscriviti ora



14/08/2018 17:37 | Cronaca

GENOVA, AUTOSTRADE: "PONTE MORANDI NON ERA PERICOLOSO". I DUBBI DEGLI ESPERTI

Genova, 14 agosto 2018 - "In relazione al crollo di parte del viadotto Polcevera sull'A10, Autostrade per l'Italia comunica che sulla struttura, risalente agli anni '60, erano in corso lavori di consolidamento della soletta del viadotto e che, come da progetto, era stato installato un carro-ponte per consentire lo svolgimento delle attività di manutenzione". Losi legge in una nota diramata poco dopo il crollo del ponte Morandi, sull'autostrada A10 a Genova. Insomma, lo stato di salute del viadotto che passa per il capoluogo ligure era ben noto alla società che gestisce l'arteria autostradale italiana che, assicura, stava monitorando continuamente la situazione: "I lavori e lo stato del viadotto erano sottoposti a costante attività di osservazione e vigilanza da parte della Direzione di Tronco di Genova. Le cause del crollo saranno oggetto di approfondita analisi non appena sarà possibile accedere in sicurezza ai luoghi". Sul fatto che ci fossero lavori in corso sul ponte, però, non tutti sono d'accordo: "Non risultano lavori in corso sul ponte", ha detto il presidente della Protezione Civile Angelo Borrelli in conferenza stampa.

Genova, i testimoni: "Un fulmine, poi il ponte Morandi si è sgretolato"

Del ponte Morandi aveva parlato, recentemente anche l'ad di Autostrade per l'Italia Giovanni Castellucci, in un'intervista per annunciare l'avvio operativo della Gronda, il progetto di una nuova autostrada da Genova in direzione no. Parlando del viadotto, l'aveva definito "un'opera che richiede continua attenzione e manutenzione. Comprendiamo il disagio ma riteniamo che prima di tutto venga la sicurezza". Dopo il crollo, però, in un'intervista al Gr1 il manager ha negato che il ponte fosse pericoloso: "Non mi risulta che il ponte fosse pericoloso e che andasse chiuso. Autostrade per l'Italia ha fatto e continua a fare investimenti". Al giornalista che gli ha fatto notare che da anni si diceva che il ponte andava chiuso perché pericoloso, Castellucci ha risposto: "Non mi risulta ma se lei ha della documentazione me la mandi. In ogni caso non è così, non mi risulta". Si dice che Autostrade per l'Italia faccia investimenti ma a quanto pare il problema della manutenzione sta diventando sempre più centrale? Questa la domanda cui Castellucci ha risposto: "Non è così e tutti gli indicatori lo confermano. Però dire queste cose in questo momento è fuori luogo".

Ma c'è anche chi parla del crollo del ponte come di una "tragedia annunciata". E' il sito Ingegneri.info, che ripubblica un articolo di due anni fa in cui l'ingegner Antonio Brencich, professore associato di costruzioni in cemento armato all'Università di Genova esprimeva i suoi dubbi sull'opera: "Il Viadotto Morandi ha presentato fin da subito diversi aspetti problematici, oltre l'aumento dei costi di costruzione preventivati". Nel giorno della tragedia, l'esperto è tornato a rilevare le perplessità sulla tipologia di ponte: "Tengo a precisare che non mi sono occupato specificamente di quel ponte, su cui non ho dati - premette -. ho fatto alcune osservazioni su quella tipologia di ponte. Molti lo ritengono un capolavoro dell'ingegneria, io lo ritengo un fallimento dell'ingegneria. E' uno dei tre ponti gemelli, anzi diciamo simili, progettati da Riccardo Morandi, e che hanno avuto problemi; ce ne è uno sulla baia di Maracaibo, in Venezuela, primo in ordine di tempo (è il ponte General Rafael Urdaneta del 1957), e poi quello di Genova, e il ponte sullo Wadi el Kuf in Libia. La storia ha dimostrato delle carenze strutturali su Genova e Maracaibo, non solo oggi ma nel passato. Direi che sono esempi di come non si progettano i ponti". Sul fatto che il cedimento sia strutturale, Brencich non ha dubbi: "Questo è evidente. Un ponte che ha 51 anni di vita non può crollare". Escluso che il maltempo possa avere avuto un ruolo: "Non c'entra niente. Il maltempo di questi giorni per una struttura significa zero. Se lei mi dicesse una tempesta di neve a meno 40 gradi... Ma un po' di pioggia non cambia niente".

Sui problemi del ponte si è espresso anche il professor Andrea Del Grosso, per anni

ordinario di Tecnica delle costruzioni all'Università di Genova, oggi docente presso lo stesso ateneo di un corso di Gestione e monitoraggio delle infrastrutture: "Il ponte Morandi ha sempre avuto problemi di corrosione degli stralli e di eccessive deformazioni, a causa della perdita di tensione dei cavi di acciaio dentro le strutture di cemento armato precompresso. Ma all'epoca della costruzione le deformazioni del calcestruzzo non erano conosciute come oggi. Il problema del degrado di queste strutture lo stiamo studiando solo da vent'anni".

Per Massimo Mariani, del **Consiglio nazionale degli ingegneri** (Cni), il crollo è stato imprevedibile ma legato all'assenza di una programmazione seria di manutenzione. "A Genova si è verificato il crollo di un pilone, un'eventualità assolutamente imprevedibile". Anche per Mariani la pioggia non ha inciso: "Per capire cosa è successo bisogna ricordarsi che è un ponte degli anni Sessanta che, nel tempo, è stato sottoposto a tante sollecitazioni. Queste strutture ardite, opere importanti di ingegneria, hanno bisogno di un'attenzione continua. Quanto accaduto non è certo dovuto a un difetto di origine - spiega l'ingegnere - ma a quello che in gergo tecnico si chiama 'rottura di fatica'". E sulla manutenzione l'Italia ha, storicamente, delle mancanze: ""L'opera di manutenzione deve essere programmata, deve essere fatta con un piano a lunga scadenza. Forse non paga dal punto di vista politico, ma occorre controllare queste opere: in Italia abbiamo circa 600mila tra ponti e viadotti e questi controlli vanno fatti".

Il ponte Morandi crollato

Il ponte Morandi crollato

Riproduzione riservata

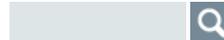
condividi su facebook

condividi su twitter

condividi su whatsapp

Martedì 14 Agosto 2018

metro



ROMA | MILANO | TORINO | METRO WORLD

DOWNLOAD METRO

SEGUICI

- Home
- Chi Siamo
- Fatti&Storie
- Sport
- Spettacoli
- Opinioni
- Scuola
- Club Metro
- Metro Video
- Mobilità
- Altri

Home > Ponte Morandi: Mariani (Cni), crollo imprevedibile, urge manutenzione in Italia

Ponte Morandi: Mariani (Cni), crollo imprevedibile, urge manutenzione in Italia

Milano, 14 ago. (AdnKronos) - Un crollo imprevedibile, ma legato all'assenza di una programmazione seria di manutenzione di cui l'Italia, da anni, non sa dotarsi. Massimo Mariani, tra i componenti del **Consiglio nazionale degli ingegneri** (Cni), interviene così, interpellato dall'AdnKronos, sul crollo del Ponte Morandi a Genova, il cui bilancio provvisorio è di 11 morti e cinque feriti gravi.

"A Genova si è verificato il crollo di un pilone, un'eventualità assolutamente imprevedibile", su cui la pioggia battente sulla città non ha inciso. "Per capire cosa è successo bisogna ricordarsi che è un ponte degli anni Sessanta che, nel tempo, è stato sottoposto a tante sollecitazioni. Queste strutture ardite, opere importanti di ingegneria, hanno bisogno di un'attenzione continua. Quanto accaduto non è certo dovuto a un difetto di origine - spiega l'ingegnere -, ma a quello che in gergo tecnico si chiama 'rottura di fatica'".

E sulla manutenzione l'Italia non fa abbastanza. "L'opera di manutenzione deve essere programmata, deve essere fatta con un piano a lunga scadenza. Forse non paga dal punto di vista politico, ma occorre controllare queste opere: in Italia abbiamo circa 600mila tra ponti e viadotti e questi controlli vanno fatti", ricorda Mariani consigliere Cni ed esperto in questioni strutturali relative alle opere.



- Mob
- Tecno
- Tras
- Motori
- Libri
- Job
- Famiglia
- Metroquadrato
- Salute
- Style
- Non profit
- Green
- Ultima Ora
- Blog

<p>CATEGORIE</p> <ul style="list-style-type: none"> Fatti&Storie Sport Scuola Spettacoli Opinioni Motori Tecno Mobilità Trasporto pubblico 	<p>VIDEO</p> <ul style="list-style-type: none"> Guarda tutti i video <p>EDIZIONI LOCALI</p> <ul style="list-style-type: none"> Roma Milano Torino Metro World Download Metro 	<p>BLOG</p> <ul style="list-style-type: none"> Made in Italy Giulia sotto la Metro You Metro Live App and Down Toghe Verdi Senti Menti Impronte digitali <p>LINK</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Ponte Morandi: Mariani (Cni), crollo imprevedibile, urge manutenzione in Italia

 Catania Oggi  19 minuti fa  Notizie da: Città di Catania 

Milano, 14 ago. (AdnKronos) - Un crollo imprevedibile, ma legato all'assenza di una programmazione seria di manutenzione di cui l'Italia, da anni, non sa dotarsi. Massimo Mariani, tra i componenti del [Consiglio nazionale degli ingegneri \(Cni\)](#), intervie...

Leggi la notizia integrale su: [Catania Oggi](#) 

Il post dal titolo: «Ponte Morandi: Mariani (Cni), crollo imprevedibile, urge manutenzione in Italia» è apparso 19 minuti fa sul quotidiano online *Catania Oggi* dove ogni giorno puoi trovare le ultime notizie dell'area geografica relativa a Catania.



Approfondisci questo argomento con le altre notizie



Mappa Città di Catania



Meteo Catania

Evitate
questi 5 cibi

Cibi che causano danni al
fegato e grasso
addominale





Gli italiani sono condannati - L'Euro non vale niente

Non ti piacerà questo rapporto. Preparati prima di leggere agenzialefateturchine.it

QUOTIDIANO.NET / Cronaca

CRONACA

Genova, Autostrade: "Ponte Morandi non era pericoloso"

I dubbi degli esperti: "Tragedia annunciata, il maltempo non è una causa". La nota della società: "C'erano lavori in corso". La Protezione Civile smentisce

★★★★★ Vota questo articolo

Pubblicato il 14 agosto 2018

Ultimo aggiornamento: 14 agosto 2018 ore 16:21



Genova, camion sull'orlo del precipizio. Il ponte Morandi tagliato in due

Scarica il nuovo Google News



QUOTIDIANO.NET

Scarica

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE

CRONACA

Genova, ponte Morandi crolla su A10. "22 morti accertati, anche una bambina"

CRONACA

Ponte Morandi Genova, gara di solidarietà: tutti i soccorsi partiti dalle regioni vicine



1 | 13

(Foto LaPresse)

6 min



Genova, i testimoni: "Un fulmine, poi il ponte Morandi si è sgretolato"



Ponte Morandi Genova, tutti i video del crollo

Genova, 14 agosto 2018 - "In relazione al crollo di parte del **viadotto Polcevera** sull'A10, Autostrade per l'Italia comunica che sulla struttura, risalente agli anni '60, erano in corso **lavori di consolidamento** della soletta del viadotto e che, come da progetto, era stato installato un carro-ponte per consentire lo svolgimento delle attività di manutenzione". Losi legge in una nota diramata poco dopo il **crollo del ponte Morandi**, sull'**autostrada A10 a Genova**. Insomma, lo stato di salute del viadotto che passa per il capoluogo ligure era ben noto alla società che gestisce l'arteria autostradale italiana che, assicura, stava monitorando continuamente la situazione: "I lavori e lo stato del viadotto erano sottoposti a costante attività di osservazione e vigilanza da parte della Direzione di Tronco di Genova. Le cause del crollo saranno oggetto di approfondita analisi non appena sarà possibile accedere in sicurezza ai luoghi". Sul fatto che ci fossero lavori in corso sul ponte, però, non tutti sono d'accordo: "**Non risultano lavori in corso sul ponte**", ha detto il presidente della Protezione Civile **Angelo Borrelli** in conferenza stampa.

Genova, i testimoni: "Un fulmine, poi il ponte Morandi si è sgretolato"

Del ponte Morandi aveva parlato, recentemente anche l'ad di **Autostrade per l'Italia Giovanni Castellucci**, in un'intervista per annunciare l'avvio operativo della **Grona**, il progetto di una nuova autostrada da Genova in direzione no. Parlando del viadotto, l'aveva definito "un'opera che richiede **continua attenzione e manutenzione**. Comprendiamo il disagio ma riteniamo che prima di tutto venga la sicurezza". Dopo il crollo, però, in un'intervista al Gr1 il manager ha negato che il ponte fosse pericoloso: "**Non**

CRONACA

Genova, il momento del crollo del ponte Morandi: video impressionante

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE

CRONACA

Genova, Autostrade: "Ponte Morandi non era pericoloso"

CRONACA

Genova, i testimoni: "Un fulmine, poi il ponte Morandi si è sgretolato"

CRONACA

Ponte Morandi Genova, tutti i video del crollo

mi risulta che il ponte fosse pericoloso e che andasse chiuso. Autostrade per l'Italia ha fatto e continua a fare investimenti". Al giornalista che gli ha fatto notare che da anni si diceva che il ponte andava chiuso perché pericoloso, Castellucci ha risposto: "Non mi risulta ma se lei ha della documentazione me la mandi. In ogni caso non è così, non mi risulta". Si dice che Autostrade per l'Italia faccia investimenti ma a quanto pare il problema della manutenzione sta diventando sempre più centrale? Questa la domanda cui Castellucci ha risposto: "Non è così e tutti gli indicatori lo confermano. Però dire queste cose in questo momento è fuori luogo".

Ma c'è anche chi parla del crollo del ponte come di una "tragedia annunciata". E' il sito **Ingegneri.info**, che ripubblica un articolo di due anni fa in cui l'ingegner **Antonio Brencich**, professore associato di costruzioni in cemento armato all'Università di Genova esprimeva i suoi dubbi sull'opera: "Il Viadotto Morandi ha presentato fin da subito diversi aspetti problematici, oltre l'aumento dei costi di costruzione preventivati". Nel giorno della tragedia, l'esperto è tornato a rilevare le perplessità sulla tipologia di ponte: "Tengo a precisare che non mi sono occupato specificamente di quel ponte, su cui non ho dati - premette -. ho fatto alcune osservazioni su quella tipologia di ponte. Molti lo ritengono un capolavoro dell'ingegneria, io lo ritengo un **fallimento dell'ingegneria**. E' uno dei tre ponti gemelli, anzi diciamo simili, progettati da Riccardo Morandi, e che hanno avuto problemi; ce ne è uno sulla baia di Maracaibo, in Venezuela, primo in ordine di tempo (è il ponte General Rafael Urdaneta del 1957), e poi quello di Genova, e il ponte sullo Wadi el Kuf in Libia. La storia ha dimostrato delle carenze strutturali su Genova e Maracaibo, non solo oggi ma nel passato. Direi che sono esempi di come non si progettano i ponti". Sul fatto che il cedimento sia strutturale, Brencich non ha dubbi: "Questo è evidente. Un ponte che ha 51 anni di vita non può crollare". **Escluso che il maltempo possa avere avuto un ruolo**: "Non c'entra niente. Il maltempo di questi giorni per una struttura significa zero. Se lei mi dicesse una tempesta di neve a meno 40 gradi... Ma un po' di pioggia non cambia niente".

GALLERY

Genova, il ponte Morandi crollato. Le foto del disastro



Sui problemi del ponte si è espresso anche il **professor Andrea Del Grosso**, per anni ordinario di Tecnica delle costruzioni all'Università di Genova, oggi

docente presso lo stesso ateneo di un corso di Gestione e monitoraggio delle infrastrutture: "Il ponte Morandi ha sempre avuto problemi di **corrosione** degli stralli e di **eccessive deformazioni**, a causa della perdita di tensione dei cavi di acciaio dentro le strutture di cemento armato precompresso. Ma all'epoca della costruzione le deformazioni del calcestruzzo non erano conosciute come oggi. Il problema del degrado di queste strutture lo stiamo studiando solo da vent'anni".

Per **Massimo Mariani**, del **Consiglio nazionale degli ingegneri** (Cni), il crollo è stato imprevedibile ma legato all'**assenza di una programmazione seria di manutenzione**. "A Genova si è verificato il crollo di un pilone, un'eventualità assolutamente imprevedibile". Anche per Mariani la pioggia non ha inciso: "Per capire cosa è successo bisogna ricordarsi che è un ponte degli anni Sessanta che, nel tempo, è stato sottoposto a tante sollecitazioni. Queste strutture ardite, opere importanti di ingegneria, hanno bisogno di un'attenzione continua. Quanto accaduto non è certo dovuto a un difetto di origine - spiega l'ingegnere - ma a quello che in gergo tecnico si chiama '**rottura di fatica**'. E sulla manutenzione l'Italia ha, storicamente, delle mancanze: ""L'opera di manutenzione deve essere programmata, deve essere fatta con un piano a lunga scadenza. Forse non paga dal punto di vista politico, ma occorre controllare queste opere: in Italia abbiamo circa 600mila tra ponti e viadotti e questi controlli vanno fatti".

GALLERY

Genova, camion sull'orlo del precipizio. Il ponte Morandi tagliato in due



Il tuo browser (Apple Safari 4) non è aggiornato e potrebbe non visualizzare correttamente le pagine di questo e altri siti. [Aggiorna il tuo browser!](#) Ti consigliamo di scaricare

X

[Google Chrome](#) o [Mozilla Firefox](#)

[abbonati](#)[Accedi](#)[Paywall](#)[conosci i foglianti](#)[Newsletter](#)[FAQ](#)[LEGGI EDIZIONE](#)[ACQUISTA EDIZIONE](#)

IL FOGLIO

DECRETO DIGNITÀ | VACCINI | TRUMP | TAV

[home](#) [b](#) [elefantino](#) [politica](#) [economia](#) [chiesa](#) [esteri](#) [magazine](#) [editoriali](#) [cultura](#) [lettere](#) [meteo](#) [blog](#) [lo sfoglio](#)

sezioni ▾

adn kronos

CRONACA

Ponte Morandi: Mariani (Cni), crollo imprevedibile, urge manutenzione in Italia

14 Agosto 2018 alle 15:30

Milano, 14 ago. (AdnKronos) - Un crollo imprevedibile, ma legato all'assenza di una programmazione seria di manutenzione di cui l'Italia, da anni, non sa dotarsi. Massimo Mariani, tra i componenti del [Consiglio nazionale degli ingegneri](#) (Cni), interviene così, interpellato dall'Adnkronos, sul crollo del Ponte Morandi a Genova, il cui bilancio provvisorio è di 11 morti e cinque feriti gravi.

"A Genova si è verificato il crollo di un pilone, un'eventualità assolutamente imprevedibile", su cui la pioggia battente sulla città non ha inciso. "Per capire cosa è successo bisogna ricordarsi che è un ponte degli anni Sessanta che, nel tempo, è stato sottoposto a tante sollecitazioni. Queste strutture ardite, opere importanti di ingegneria, hanno bisogno di un'attenzione continua. Quanto accaduto non è certo dovuto a un difetto di origine - spiega l'ingegnere -, ma a quello che in gergo tecnico si chiama 'rottura di fatica'".

E sulla manutenzione l'Italia non fa abbastanza. "L'opera di manutenzione deve essere programmata, deve essere fatta con un piano a lunga scadenza. Forse non paga dal punto di vista politico, ma occorre controllare queste opere: in Italia abbiamo circa 600mila tra ponti e viadotti e questi controlli vanno fatti", ricorda Mariani consigliere Cni ed esperto in questioni strutturali relative alle opere.

ILDUBBIO

martedì 14 agosto 2018

- [POLITICA](#)
- [CRONACA](#)
- [ESTERI](#)
- [CULTURA](#)
- [GIUSTIZIA](#)
- [RUBRICHE](#)
- [SPETTACOLI](#)
- [ILDUBBIO TV](#)



Home > Cronaca

CRONACA

Adnkronos

14 Aug 2018 15:07 CEST

Ponte Morandi: Mariani (Cni), crollo imprevedibile, urge manutenzione in Italia

Milano, 14 ago. (AdnKronos) – Un crollo imprevedibile, ma legato all’assenza di una programmazione seria di manutenzione di cui l’Italia, da anni, non sa dotarsi.

Massimo Mariani, tra i componenti del [Consiglio nazionale degli ingegneri](#) (Cni), interviene così, interpellato dall’Adnkronos, sul crollo [...]

Milano, 14 ago. (AdnKronos) – Un crollo imprevedibile, ma legato all’assenza di una programmazione seria di manutenzione di cui l’Italia, da anni, non sa dotarsi.

Massimo Mariani, tra i componenti del [Consiglio nazionale degli ingegneri](#) (Cni), interviene così, interpellato dall’Adnkronos, sul crollo del Ponte Morandi a Genova, il cui bilancio provvisorio è di 11 morti e cinque feriti gravi.

“A Genova si è verificato il crollo di un pilone, un’eventualità assolutamente imprevedibile”, su cui la pioggia battente sulla città non ha inciso. “Per capire cosa è successo bisogna ricordarsi che è un ponte degli anni Sessanta che, nel tempo, è stato sottoposto a tante sollecitazioni. Queste strutture ardite, opere importanti di ingegneria, hanno bisogno di un’attenzione continua. Quanto accaduto non è certo dovuto a un difetto di origine – spiega l’ingegnere –, ma a quello che in gergo tecnico si chiama ‘rottura di fatica’”.

E sulla manutenzione l’Italia non fa abbastanza. “L’opera di manutenzione deve essere programmata, deve essere fatta con un piano a lunga scadenza. Forse non paga dal punto di vista politico, ma occorre controllare queste opere: in Italia abbiamo circa 600mila tra ponti e viadotti e questi controlli vanno fatti”, ricorda Mariani consigliere Cni ed esperto in questioni strutturali relative alle opere.

Share



Sfoggia il giornale di oggi

Come abbonarsi

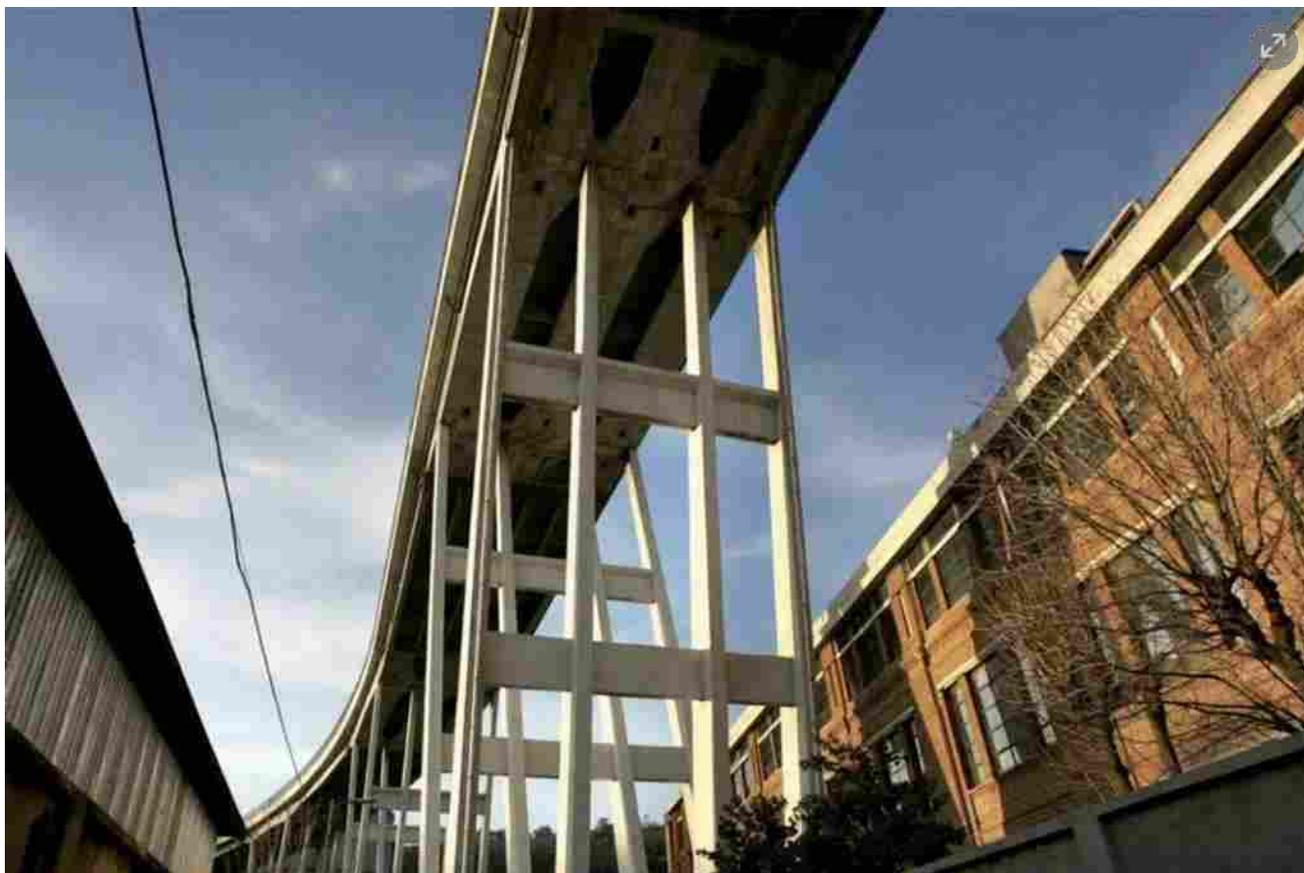
I più letti

I più condivisi

Genova. Un viadotto discusso

Danilo Poggio martedì 14 agosto 2018

I tecnici già due anni fa lanciavano l'allarme per la necessità di una continua manutenzione e oggi c'è chi parla di "tragedia annunciata"



Ha sempre avuto vita difficile il **viadotto genovese Polcevera**, meglio conosciuto come “**ponte Morandi**”. Definito, con un certo orgoglio, “**il ponte di Brooklyn italiano**”, era stato inaugurato nel 1967 e celebrato come un’opera ciclopica, orgoglio di ingegneria italiana ed emblema di un Paese che continuava a crescere. Lungo 1.182 metri, largo 18 metri, con un'altezza al piano stradale di 45 metri e 3 piloni in cemento armato che raggiungono i 90 metri di altezza, scorre sopra l'autostrada.

Un ponte a “trave strallata”, dove gli elementi verticali sono dei cavalletti costituiti da due V sovrapposte: una ha il compito di allargare la zona centrale ove appoggia la trave strallata, mentre l'altra, rovesciata, sostiene i tiranti superiori.

A partire dai tempi della sua costruzione, la **struttura è stata oggetto di una continua, incessante manutenzione**, ma anche di accese discussioni tra addetti ai lavori. Tra non molti anni i costi di manutenzione supereranno i costi di ricostruzione del **ponte**: a quel punto sarà giunto il momento di demolire il **ponte** e ricostruirlo, scriveva nel luglio 2016 l'**ingegner Antonio Brencich**, professore associato di Costruzioni in cemento armato all'Università di Genova, in un [articolo pubblicato da ingegneri.info](#).

Il docente evidenziava come ancora nei primi anni Ottanta chi percorreva il viadotto era costretto a fastidiosi alti e bassi dovuti a spostamenti differiti delle strutture dell'impalcato diversi da quelli previsti in fase progettuale. Solo ripetute correzioni di livelletta hanno condotto il piano viario nelle attuali accettabili condizioni di semi-orizzontalità.

Massimo Mariani, uno dei componenti del **Consiglio nazionale degli ingegneri (Cni)**, pur non entrando nello specifico sulla storia del viadotto, denuncia l'assenza di una programmazione seria di manutenzione di cui l'Italia, da anni, non sa dotarsi.

A Genova si è verificato il crollo di un pilone, un'eventualità assolutamente imprevedibile, su cui la pioggia battente sulla città non ha inciso. "Per capire cosa è successo bisogna ricordarsi che è un ponte degli anni Sessanta che, nel tempo, è stato sottoposto a tante sollecitazioni. Queste strutture ardite, opere importanti di ingegneria, hanno bisogno di un'attenzione continua. Quanto accaduto non è certo dovuto a un difetto di origine - spiega l'ingegnere -, ma a quello che in gergo tecnico si chiama rottura di fatica". E sulla manutenzione l'Italia non fa abbastanza.

L'opera di manutenzione deve essere programmata, deve essere fatta con un piano a lunga scadenza. Forse non paga dal punto di vista politico, ma occorre controllare queste opere: in Italia abbiamo circa 600mila tra ponti e viadotti e questi controlli vanno fatti", ricorda ancora Mariani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARGOMENTI:

Il ponte crollato a Genova

Attualità

pubblicità

affaritaliani.it

Il primo quotidiano digitale, dal 1996



	<p>CRONACHE Crollo Genova, le immagini da un elicottero, almeno 11 vittime</p>		<p>POLITICA Mohamed, 300 km a piedi per pulire 300 spiagge in Tunisia</p>		<p>CRONACHE Crollo a Genova, i primi soccorsi tra le macerie del ponte</p>		<p>CRONACHE Genova, crolla ponte Morandi: auto e persone sotto le macerie</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------

NOTIZIARIO

[torna alla lista](#)

14 agosto 2018- 15:07

Ponte Morandi: Mariani (Cni), crollo imprevedibile, urge manutenzione in Italia

Milano, 14 ago. (AdnKronos) - Un crollo imprevedibile, ma legato all'assenza di una programmazione seria di manutenzione di cui l'Italia, da anni, non sa dotarsi. Massimo Mariani, tra i componenti del [Consiglio nazionale degli ingegneri](#) (Cni), interviene così, interpellato dall'Adnkronos, sul crollo del Ponte Morandi a Genova, il cui bilancio provvisorio è di 11 morti e cinque feriti gravi. "A Genova si è verificato il crollo di un pilone, un'eventualità assolutamente imprevedibile", su cui la pioggia battente sulla città non ha inciso. "Per capire cosa è successo bisogna ricordarsi che è un ponte degli anni Sessanta che, nel tempo, è stato sottoposto a tante sollecitazioni. Queste strutture ardite, opere importanti di ingegneria, hanno bisogno di un'attenzione continua. Quanto accaduto non è certo dovuto a un difetto di origine - spiega l'ingegnere -, ma a quello che in gergo tecnico si chiama 'rottura di fatica'. E sulla manutenzione l'Italia non fa abbastanza. "L'opera di manutenzione deve essere programmata, deve essere fatta con un piano a lunga scadenza. Forse non paga dal punto di vista politico, ma occorre controllare queste opere: in Italia abbiamo circa 600mila tra ponti e viadotti e questi controlli vanno fatti", ricorda Mariani consigliere Cni ed esperto in questioni strutturali relative alle opere.

aiTV

GENOVA, L'ESPERTO: "CROLLO IMPREVEDIBILE"

Un crollo imprevedibile, ma legato all'assenza di una programmazione seria di manutenzione di cui l'Italia, da anni, non sa dotarsi. Massimo Mariani, tra i componenti del **Consiglio nazionale degli ingegneri** (Cni), interviene così, interpellato dall'Adnkronos, sul crollo del Ponte Morandi a Genova, il cui bilancio provvisorio è di 11 morti e cinque feriti gravi.

"A Genova si è verificato il crollo strutturale di un pilone, un'eventualità assolutamente imprevedibile", su cui la pioggia battente sulla città non ha inciso. "Per capire cosa è successo bisogna ricordarsi che è un ponte degli anni Sessanta che, nel tempo, è stato sottoposto a tante sollecitazioni. Queste strutture ardite, opere importanti di ingegneria, hanno bisogno di un'attenzione continua. Quanto accaduto non è certo dovuto a un difetto di origine, ma a quello che in gergo tecnico si chiama 'rottura di fatica'".

E sulla manutenzione l'Italia non fa abbastanza. "L'opera di manutenzione deve essere programmata, deve essere fatta con un piano a lunga scadenza. Forse non paga dal punto di vista politico, ma occorre controllare queste opere: in Italia abbiamo circa 600mila tra ponti e viadotti e questi controlli vanno fatti", conclude l'esperto in questioni strutturali relative alle opere.

space play / pause q unload | stop f fullscreen shift + ? ? slower / faster ? ? volume m mute ? ? seek. seek to previous 1 2 ... 6 seek to 10%, 20% ... 60%

LA DICHIARAZIONE / Il presidente del Consiglio nazionale degli ingegneri, salernitano, ha sottolineato alcune criticità

L'ingegnere Armando Zambrano: «Era una struttura controllata»

“Guardare oltre la manutenzione ordinaria e straordinaria; l'esperienza che abbiamo vissuto con questo crollo era del tutto inattesa perché quella era una struttura altamente monitorata e controllata”, si è espresso in questi termini, in un'intervista al Tg1 in diretta da Salerno, il presidente del Consiglio Nazionale degli Ingegneri, Armando Zambrano, sulla questione del crollo del viadotto Morandi di Genova. Al di là dei commenti sul fatto accaduto, il presidente ha sottolineato l'iniziativa di Inarcassa, coadiuvata con l'Ordine degli Architetti, per monitorare e controllare strutture private in tutta l'Italia e che sarà attiva dal 30 settembre di quest'anno. “La questione è complessa ma anche urgente- ha dichiarato il presidente del Consiglio Nazionale degli Ingegneri-, ce ne stiamo accorgendo in occa-

sione dei terremoti, è il terzo agosto in cui abbiamo una grossa disgrazia: tre anni fa avemmo il terremoto del centro sud, l'anno scorso Ischia, quest'anno questo evento ci porta a ragionare sui temi della prevenzione. È evidente che la questione della manutenzione è fondamentale, ordinaria o straordinaria, bisogna andare anche oltre la straordinaria; l'esperienza che abbiamo avuto con questo crollo era del tutto inattesa perché sappiamo che, al di là di tutto, quella era una struttura altamente monitorata e controllata. Il tema è che, al di là della manutenzione ordinaria o straordinaria, bisogna cominciare a pensare che molte di queste infrastrutture, realizzate negli anni '50-'60, con tecnologie diverse, con problemi che riguardano anche la degradazione del calcestruzzo, il problema dell'ossidazione

delle strutture, oggi non solo vanno ripristinate ma probabilmente vanno anche migliorate le caratteristiche strutturali e le condizioni di stabilità. È un piano ambizioso questo ma d'altra parte non possiamo permetterci di perdere strutture strategiche come i ponti che sono i più importanti, per questo condivido ciò che diceva il ministro su una forma di verifica costante anche da remoto di tutte le strutture dei ponti. Occorrerebbe un'anagrafe di tutti i ponti per poter consolidare anche i meccanismi di intervento e probabilmente anche ottimizzare i costi, questo lo si potrebbe fare immediatamente, d'altra parte un processo di prevenzione sui ponti e sulle infrastrutture, ma anche sui fabbricati in questo paese è decisamente fondamentale. Non a caso come Consiglio Nazionale degli In-



gegneri abbiamo qui, insieme agli architetti, a fondazione Inarcassa un progetto che il 30 settembre vedrà la luce e che riguarda un'indagine a tappeto sui fabbricati privati. Saranno a disposizione migliaia e migliaia di colleghi che faranno una visita nei condomini e nei plessi privati per consentire di avviare un percorso di prevenzione”.

Fedele Di Nunno



L'ingegnere**«In certi casi è meglio abbattere che riparare»**

Francesco Lo Dico

«È presto per trarre conclusioni», per Armando Zambrano, presidente del Consiglio nazionale ingegneri, però «in certi casi è meglio abbattere che riparare». A pag. 10**Intervista Zambrano****«È crollata soltanto la parte esclusa dall'intervento realizzato nel 2009»****Francesco Lo Dico**

Per Armando Zambrano, le ore successive al tragico schianto di Genova sono state frenetiche e non prive di inquietudine. «È presto per trarre conclusioni. Ma c'è qualcosa che mi lascia perplesso», confessa il presidente del Consiglio nazionale degli ingegneri.

Perché?

«È molto strano quello che è accaduto. L'opera era oggetto di un monitoraggio attento ed era stata sottoposta a interventi di adeguamento sia nel '90, quando erano stati raddoppiati gli stalli, sia successivamente, quando si era provveduto alla protezione delle strutture pre-compresse».

Cosa può essere accaduto?

«I colleghi di Genova mi hanno riferito che l'intervento realizzato nel 2009 riguardava solo una parte della struttura che non comprendeva quella che è crollata. La stessa per la quale Autostrade aveva fatto una gara del valore di 20 milioni di euro che scadeva a giugno. Evidentemente non c'è stato il tempo di fare quell'intervento di manutenzione necessario. Quindi l'ipotesi più probabile è quella di un'ossidazione dei ferri o di un cedimento delle selle di collegamento tra le travi».

È crollata, dunque, solo la parte non manutenuta?

«Pare di sì, si parla di alcuni in-

terventi di manutenzione che erano stati rinviati ma si tratta di circostanze da verificare. Non è detto tuttavia che se così fosse, ciò sarebbe direttamente riconducibile al crollo».

L'ingegnere Brenchich ha parlato di una struttura costruita con una tecnologia che si è dimostrata fallimentare. Condivide questa tesi?

«È una struttura particolare. All'epoca della sua costruzione era avveniristica, al limite delle capacità scientifiche e tecniche. E abbastanza sottile. Non dico che avesse margini di sicurezza ridotti. Ma va detto che in zone dove ci sono industrie che liberano solfati e caratterizzate da piogge acide corrosive, un po' di materiale in più può proteggere meglio le strutture».

Autostrade ha precisato che il viadotto era sottoposto a costante attività di osservazione e vigilanza. Controlli rigorosi non bastano?

«Il dubbio è proprio questo. Occorrerà capire se l'attività di controllo sia arrivata in ritardo e se la conoscenza della struttura fosse sufficiente. Questo crollo pone alle categorie professionali una serie di interrogativi».

Ad esempio?

«Dobbiamo chiederci se abbiamo un livello di conoscenza sufficiente delle opere. Se oltre certi limiti non sia opportuno demolire, piuttosto che mantenere. E se non sia opportuno riconsiderare alcuni capisaldi della

nostra materia come la durata del calcestruzzo. E riflettere sulla effettiva resistenza di queste strutture in precompresso che sono più delicate e meno dure delle altre».

Si parla anche di un traffico quadruplicato negli ultimi trent'anni. L'opera può aver ceduto perché progettata per resistere a flussi di veicoli ben più ridotti di oggi?

«Possibile. Opere del genere erano state progettate sulla base delle stime e degli standard normativi dell'epoca. La cosiddetta "fatica del materiale", in presenza di stress non preventivabili, può farsi sentire. Ecco perché non basta fare manutenzione per garantire sicurezza. Occorre valutare anche se l'opera offra standard adeguati ai carichi odierni».

Che cosa fare per scongiurare tragedie simili in futuro?

«Ha detto bene il ministro Toninelli. Occorre un'anagrafe di tutti i ponti: bisogna procedere alle verifiche e mettere tutto in un database in modo da poter confrontare i risultati, e stabilire così quali siano gli standard di sicurezza minimi per queste infrastrutture».

Pensa a una cabina di regia unica per il monitoraggio?

«Oggi la gestione è suddivisa tra vari soggetti: concessionari, province, autorità portuali. Non c'è una cabina di monitoraggio centralizzata che verifichi lo stato di sicurezza delle opere. Ed è arrivata l'ora. Occorre controllare chi deve controllare».



Il presidente del Consiglio nazionale degli Ingegneri Armando Zambrano

IL PRESIDENTE NAZIONALE DEL CONSIGLIO INGEGNERI: A VOLTE BISOGNEREBBE CHIEDERSI SE NON SIA PIÙ OPPORTUNO DEMOLIRE ANZICHÈ RIPARARE

«OCCORRE UN'ANAGRAFE DI TUTTI I PONTI E VERIFICHE PUNTUALI IN MODA DA INSERIRE TUTTE LE INFORMAZIONI IN UN DATABASE»



INTERVISTA/2. Mariani del Consiglio degli ingegneri

«Il cemento si deteriora, 60 mila opere a rischio»

Salvatore Ferro

La provocazione che sa di verità: «Perché tenere gli occhi aperti sulla torre di Pisa e ignorare opere di bella ingegneria come il ponte di Morandi? Un'infrastruttura ardita ma solo per ragioni funzionali, che dopo oltre 50 anni aveva per legge il diritto di essere tenuta sotto controllo». La realtà che sa di auspicio: «Non stupiamoci dei crolli senza un piano di lungo respiro, almeno trentennale, che non soltanto controlli ma assicuri la manutenzione all'innumerabile quantità di ponti e viadotti italiani. Si tratta di 250 mila campate a dir poco». Massimo Mariani, membro del Consiglio nazionale degli ingegneri, ricorda: «Il calcestruzzo armato ha cicli precisi e prevedibili di vita e deterioramento fisiologico».

••• Ingegnere, parli lei...

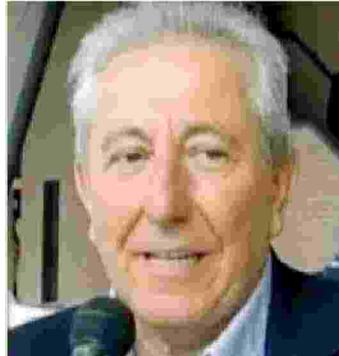
«Parliamo di una struttura importante non soltanto dal punto di vista logistico ma pure da quello architettonico e ingegneristico. Con soluzioni che hanno permesso il superamento di luci di 200 metri. Un ponte così bello e particolare è anche diverso dagli altri. Più delicato e bisogno di manutenzione costante».

••• Delicato ma con una funzione di importanza capitale e moli di traffico enormi, però.

«Per il ponte di Morandi tutti i materiali sono stati utilizzati alle migliori condizioni possibili. Cioè impiego dei materiali adeguato con minimo. Abbisognava di un controllo particolare. Controllo che non dovrebbe mai fare difetto neppure nelle strutture meno eleganti».

••• Ce lo spiega dal punto di vista tecnico?

«L'Italia nella creazione e nello sviluppo della propria rete infrastrutturale e in definitiva del proprio benessere e della propria industria, ha puntato tutto sul calcestruzzo armato. Non è un segreto che il calcestruzzo sia aggredibile dall'anidride carbonica abbondante nell'aria, che dà vita al fenomeno della carbonatazione; ancora, dai cloruri, più semplicemente sali, e lì a Genova il ponte dà su una valle che sbocca sul mare e dunque pregna di salsedine; dai solfati. Restiamo ai sali, che certo in questa sciagura hanno potuto gioca-



Massimo Mariani

Il calcestruzzo armato ha cicli prevedibili di vita e deterioramento

re un ruolo. Mettono a nudo il calcestruzzo, rendendo l'armatura in ferro vulnerabile a opera degli agenti atmosferici».

••• Ma come può un crollo così disastroso essere completamente asintomatico?

«Può, al netto delle ipotesi poco credibili delle gocce che avrebbero fatto traboccare il vaso come pioggia e addirittura una folgore. Altro fattore di rischio: il dinamismo, che non è soltanto quello fisico attivo ma pure quello causato dal traffico costante».

••• Che fare? A proposito, anche in Sicilia abbiamo ponte di Morandi.

«Morandi non c'entra assolutamente nulla, ripeto che sono opere pregevoli sotto ogni aspetto, funzionale ed estetico. Ad Agrigento come in situazioni simili ci vuole monitoraggio continuo delle deformazioni con adatta strumentazione. E ci vuole un piano almeno trentennale di investimenti per 20-30 miliardi all'anno: operazione poco spendibile nell'arco di una legislatura e lontana dai riflettori. Il timore è che la politica in generale non sia sensibile a queste cose: pensiamo alla prevenzione sismica, altro tasto dolente. Ma ricordiamoci che in Italia ponti e viadotti sono 60 mila su tutta la rete, di 3-4 campate ciascuno».

Con LG DUAL COOL vinci la sfida contro il caldo

SCOPRI DI PIÙ

Mercoledì, 15/08/2018 - ore 11:48:41

Cerca nel sito...

Cerca

Accedi all'area riservata

V-IPER: nuova gamma di chiller e pompe di calore Classe A Eurovent Galletti da 50 a 380 kW



CASA&LIMA.com

Seguici su  

ISSN 2038-0895

V-IPER: nuova gamma di chiller e pompe di calore Classe A Eurovent Galletti da 50 a 380 kW



HOME SMART CITY TECH INVOLUCRO IMPIANTI meccanici IMPIANTI elettrici ITALIA RINNOVABILI ESTERO BREVI ACADEMY EVENTI BANDI QUESITI NORMATIVI PROGETTI QUESITI TECNICI In cantiere... RIVISTE eBook CONTATTI

Ultime notizie autorizzative Fisco DA NON PERDERE Lavoro Estero Il parere di... Sentenze Appalti Professione Regioni Leggi Norme Tecniche Green Economy Mercato Pratiche

In Prima Pagina



Produzione elettrica, da ARERA il testo unico ricognitivo CT...



Legge sismica regionale, gli ingegneri marchigiani ne chiedono...



Dichiarazione di consumo impianti fv: on line le nuove FAQ d...

Ponte Morandi. Da qui deve iniziare un piano di manutenzione straordinaria del Paese

CNI e Governo concordano su un intervento di seria messa in sicurezza delle infrastrutture risalenti al dopoguerra

Mercoledì 15 Agosto 2018

 Tweet  Condividi 0   Mi piace 23.112  Consigli 23.112  Condividi

“Inizieremo da subito ad avviare un piano in via straordinaria per il monitoraggio di tutte le infrastrutture datate”. Con queste parole il presidente del Consiglio Conte e il ministro delle Infrastrutture Toninelli hanno concluso il vertice nella prefettura di Genova a seguito del crollo (foto Tpinews) di parte del viadotto Polcevera sull'A10, risalente agli anni '60 e noto come Ponte Morandi. Il ministro Toninelli ha esortato subito tutti gli enti proposti (enti locali, Anas, Concessionarie) a segnalare immediatamente le situazioni più critiche affinché un episodio del genere non possa più ripetersi. Ma forse, nell'elenco delle opere che giungerà al Ministero non sarebbe comparso il Ponte Morandi, ponte strallato realizzato con la tecnica del cemento precompresso che fin dalla sua nascita ha visto un'attenta opera di monitoraggio e manutenzione. “Sul viadotto, comunica la Società Autostrade per l'Italia, erano in corso lavori di consolidamento della soletta del viadotto e che, come da progetto, era stato installato un carro-ponte per consentire lo svolgimento delle attività di manutenzione. I lavori e lo stato del viadotto erano sottoposti a costante attività di osservazione e vigilanza da parte della Direzione di Tronco di Genova”.

Con LG DUAL COOL
vinci la sfida contro il caldo



SCOPRI DI PIÙ

LG DUAL COOL LG

OFFERTA FORMATIVA

Milano, dal 17 settembre al 17 dicembre

CORSO BASE DI LINGUA RUSSA

21 CFP PER INGEGNERI, 20 CFP PER ARCHITETTI

Iscriviti al corso

BREVI

FOTOVOLTAICO, SANZIONI ANTITRUST A GREEN SOLUTION E DEUTSCHE BANK

Multe per pratiche commerciali scorrette

CAMBIAMENTI CLIMATICI: DAL PIEMONTE NUOVE SOLUZIONI PER IL MONITORAGGIO DI ALLUVIONI E FRANE

Tra i progetti “green” coordinati dal Polo di innovazione Clever, “Sispe” e “Lasmon” puntano a prevenire disastri ambientali attraverso radar e “intelligenze” innovative

DIAMOCI UNA SCOSSA!, INARSIND: “ANCORA UN ONERE CHIESTO AL LIBERO PROFESSIONISTA”



La questione è quindi più complessa e si estende a tutte le infrastrutture datate che costituiscono la spina dorsale del paese. L'ingegner Giovanni Cardinale vicepresidente del CNI, intervenuto a Sky TG 24 ha ribadito che il concetto di vita media va legato al mantenimento delle condizioni e prestazioni originarie. "Ciò non significa che dopo cinquant'anni l'opera non sia più utilizzabile. E' una data in cui l'intervento diagnostico e manutentivo deve essere preso in considerazione". Sul crollo del cavalcavia Cardinale ha aggiunto: "Sappiamo che il ponte Morandi è un'opera ardita, costruita, pensata e progettata per carichi differenti e come tale merita una manutenzione particolare. Le immagini fanno pensare che gli stralli annegati nel calcestruzzo meritano la maggiore attenzione nella fase di analisi delle cause".

Anche il Consigliere CNI Massimo Mariani intervenuto in RAI denuncia la mancanza di un serio piano di programmazione degli interventi di manutenzione sulle infrastrutture: "c'è un piano di manutenzione dell'Anas che segue le opere più più bisognose, però oggi dobbiamo essere convinti di dover intervenire per rinforzare le strutture che sono nate 50 anni fa e oltre, sono nate con materiali diversi da quelli attuali, e che questo degrado è inevitabile".

Quanto alle cause anche Mariani è prudente: "Sono sollecitazioni dinamiche, sollecitazioni di fatica, che nel susseguirsi di questo effetto - come avviene con un albero motore o un assale di un treno che si rompono - un crollo può avvenire". L'ingegner Mariani ha fatto notare come dalle macerie del ponte sono si possono scorgere fenomeni di degrado. La soluzione non è "abbattere e ricostruire" conclude Mariani, ma nella linea della tradizione del recupero che contraddistingue la cultura italiana è implementare le strutture, non riportarle solamente alle condizioni di progetto ma migliorarle per fronteggiare i sempre maggiori carichi e le sollecitazioni dinamiche.

Il presidente del CNI Zambrano estende lo sguardo alla situazione del Paese. "La questione è molto complessa però è anche abbastanza urgente. Sappiamo che al di là di tutto quella era una struttura ampiamente monitorata controllata. Bisogna cominciare a pensare che molte di queste infrastrutture, realizzate negli anni 50-60 con tecnologie diverse con problemi anche riguardo la degradazione del calcestruzzo, con il problema dell'ossidazione delle strutture, oggi non solo vanno ripristinate però probabilmente dovranno anche essere migliorate le caratteristiche strutturali anche le condizioni di stabilità.

E' un piano ambizioso, d'altra parte non possiamo permetterci di perdere strutture strategiche come i ponti e condivido quello che diceva il ministro su una forma di verifica costante anche da remoto di tutte le strutture. Occorrerebbe veramente un'anagrafe di tutti i ponti per poter consolidare anche meccanismi di intervento e ottimizzare i costi.

"Prevenire è sicuramente meglio che curare, ma l'onere economico e di responsabilità civile è in carico al libero professionista, senza certezze di nuovi incarichi in un mercato immobiliare ancora molto stagnante"

DAI PERITI INDUSTRIALI PROPOSTE DI SEMPLIFICAZIONI AL MISE

Un pacchetto di proposte per alleggerire alcuni adempimenti burocratici che gravano su imprese e professionisti

IMPIANTI DI RISCALDAMENTO, DAL CTI RICHIESTA OFFERTA PROVE UNI10389-2

Richiesta d'offerta per analisi di laboratorio a supporto della redazione della UNI 10389-2 "Misurazioni in campo - Generatori di calore Parte 2: Apparecchi alimentati a biocombustibile solido non polverizzato"

Logo: CONSIGLIO NAZIONALE INGEGNERI E ARCHITETTI ITALIANI, Quilpro

OFFERTA FORMATIVA

Milano, 10 settembre

GESTIONE SICURA DEI LAVORI IN APPALTO E DELLE SITUAZIONI DI EMERGENZA

8 CFP PER INGEGNERI

Iscriviti al corso

Logo: CONSIGLIO NAZIONALE INGEGNERI E ARCHITETTI ITALIANI, Quilpro

OFFERTA FORMATIVA

Milano, 10 settembre

GESTIONE SICURA DEI LAVORI IN APPALTO E DELLE SITUAZIONI DI EMERGENZA

8 CFP PER INGEGNERI

Iscriviti al corso

DALLE AZIENDE

FASSA BORTOLO, 42 MLN DI EURO PER IL RILANCIO DI VILCA BLOCCATI DA UNA FIRMA

Fermo da un anno l'investimento nella veronese Vilca

IMMERGAS APRE UNA NUOVA FILIALE IN SPAGNA

La presenza da 25 anni sul mercato iberico è alla base della creazione, in partnership con la famiglia Sanchez-Seco, della 11esima filiale nel mondo

HARPACEAS SUPPORTA IL PROGETTO ADESA

Il sistema sarà applicato per la prima volta a Brescia la riqualificazione di un edificio del plesso scolastico Don Milani

NUOVO TETTO FOTOVOLTAICO PER BAXI

Il sito produttivo è stato dotato di un impianto composto da oltre 3.600 pannelli in silicio policristallino ed efficienza di conversione elettrica per una superficie complessiva di 6.000 mq

COMPLETATA LA CESSIONE DEL GRUPPO SCRIGNO A GLESSIDRA

D'altra parte è un processo di prevenzione sui ponti sulle infrastrutture ma anche sui fabbricati in questo Paese è decisamente fondamentale: non a caso come CNI, CNAPPC e Fondazione Inarcassa ha avviato un progetto che il 30 settembre vedrà la sua luce di una indagine a tappeto sui fabbricati privati. Con l'iniziativa "diamoci una scossa" vi saranno a disposizione migliaia e migliaia di colleghi che faranno una verifica nei condomini nei plessi privati per consentire di avviare percorso di prevenzione.

L'Italia, per la messa in sicurezza e per il miglioramento stradale, spende 5 volte meno di quanto dovrebbe: per i 26.400 chilometri gestiti dall'ANAS servirebbero due miliardi e mezzo di euro l'anno, la spesa effettiva degli ultimi due anni per la manutenzione straordinaria è molto inferiore a 450 milioni di euro.



Se vuoi rimanere aggiornato su
"Infrastrutture"
 iscriviti alla newsletter di casaclima.com!

Tweet Condividi 0 + Mi piace 23.112 Consiglia 23.112 Condividi

Altre notizie sull'argomento



Secondo Addendum al Piano operativo Infrastrutture FSC 2014-2020: in G.U. la delibera del CIPE



Dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti stop ai tecnicismi burocratici inutili



Toninelli (Mit): no a grandi opere, dotare l'Italia di una rete di tante piccole opere diffuse



Sistema Informativo Nazionale Federato delle Infrastrutture: solo 7 Comuni adempienti

Tags: [ponte.genova](#), [crollo](#), [infrastrutture](#)

Ultimi aggiornamenti

Maddalena Marchesini nuovo amministratore delegato

CAMBIO AL VERTICE DI SIEMENS ITALIA

Claudio Picech nominato nuovo CEO di Siemens Italia con effetto 1° ottobre 2018

RIVISTE



AiCARR Journal #50 - BEMS e Antincendio

NORMATIVA, Decreto semplificazioni efficienza energetica - TELERISCALDAMENTO ATTIVO, a che punto siamo? - BUILDING AUTOMATION, Sistemi di

automazione e controllo per gli edifici - UNI EN 1523: BMS e efficienza energetica - PREVENZIONI INCENDI, Le novità del D.lgs. 106/2017

ABBONATI SUBITO

CARTA + DIGITAL



APPROFITTA

FISCO E MATTONE

Quesiti di fiscalità immobiliare a cura di AGEFIS



QUALI SONO LE NORME A SERVIZIO DELL'EFFICIENZA ENERGETICA?



FISCO E MATTONE

QUALE ALIQUOTA IVA APPLICARE AI LAVORI DI

MANUTENZIONE STRAORDINARIA ESEGUITI AD UNA AZIENDA AGRICOLA?



Edoardo Rixi

«Costi altissimi per tenerlo su» Ora il Morandi verrà demolito

Il sottosegretario Rixi: serve un «bypass» alternativo

Fin dal momento della sua costruzione, il ponte Morandi è stato oggetto di continue, incessanti opere di riparazioni, ma anche di accese discussioni tra addetti ai lavori. Il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, ha annunciato ieri che la struttura sarà completamente demolita e che si cercherà di costruire «un collegamento nel più breve tempo possibile». Pensa a «un'opera alternativa»: «Speriamo di riuscire ad anticipare a ottobre il completamento del *bypass*, la strada a mare, che collegherebbe Genova aeroporto e Genova ovest, che è già realizzata in parte». Sul ponte, già due anni fa, però, l'ingegner Antonio Brencich, professore associato di Costruzioni in cemento armato all'Università di Genova, in un articolo pubblicato da *ingegneri.info*, scriveva: «Tra non molti anni i costi di manutenzione supereranno i costi di ricostruzione del ponte. A quel punto sarà giunto il momento di demolire il ponte e ricostruirlo». Il docente evidenziava come «ancora nei primi anni Ottanta chi percorreva il viadotto era costretto a fastidiosi "alti e bassi" dovuti a spostamenti differiti delle strutture dell'impalcato diversi da quelli previsti in fase progettuale. L'opera è stata concepita male. Solo ripetute correzioni di livelletta hanno condotto il piano viario nelle attuali accettabili condizioni di semi-orizzontalità». Il ponte sul Polcevera, si ricorda sul sito, «fu interessato da imponenti lavori di manutenzione straordinaria, tra cui la sostituzione dei cavi di sospensione a cavallo della fine anni '80 e '90, con nuovi cavi affiancati agli stralli originari». Inol-

tre «l'azione sismica di una certa intensità pare non essere stata adeguatamente considerata». Secondo Massimo Mariani, uno dei componenti del Consiglio nazionale degli ingegneri (Cni), va denunciata l'assenza di una programmazione seria di manutenzione di cui l'Italia, da anni, non sa dotarsi. «A Genova si è verificato il crollo di un pilone, un'eventualità assolutamente imprevedibile», su cui la pioggia battente sulla città non ha inciso. «Queste strutture ardite, opere importanti di ingegneria, hanno bisogno di un'attenzione continua. Quanto accaduto non è certo dovuto a un difetto di origine - spiega l'ingegnere -, ma a quello che in gergo tecnico si chiama rottura di fatica». E sulla manutenzione l'Italia non fa abbastanza. «L'opera di manutenzione deve essere programmata, deve essere fatta con un piano a lunga scadenza. Forse non paga dal punto di vista politico, ma occorre controllare queste opere», ricorda ancora Mariani.

Per comprendere le cause del crollo saranno necessarie analisi approfondite, ma pare esclusa l'ipotesi (circolata nelle prime ore) di un fulmine che si sarebbe abbattuto sul ponte: «Non ci credo assolutamente. Tutti i ponti sono dotati di parafulmini. Non può essere stata questa la causa del collasso»

commenta Paolo Clemente, ingegnere strutturista del Dipartimento di sostenibilità dei sistemi produttivi e territoriali dell'Enea, che spiega che, per i ponti in calcestruzzo, «soprattutto gli agenti atmosferici» possono degradare la struttura fino ad arrivare all'armatura, ma «una normale manutenzione può ovviare al problema» e oggi «grazie all'utilizzo di sensori possiamo monitorare lo stato di salute delle strutture anche a distanza». Come spiega il segretario dell'Ordine degli ingegneri di Genova, Enrico Sterpi, «è possibile che prima sia collassato uno degli impalcati sospeso e poi siano collassati stralli e pilone»: «Il viadotto - spiega - era attenzionato, c'erano problematiche e in una delle campate erano stati montati a fianco degli stralli, dei cavi esterni per integrare e potenziare gli stralli stessi».

Insomma, tutti sapevano che c'erano dei problemi e che la struttura era ormai obsoleta: «Il punto è che serviva un'alternativa, un *bypass*, perché quella su cui insisteva il ponte è l'unica via di collegamento esistente. Se ne parlò in passato, poi grazie anche alle classiche polemiche all'italiana, non se ne fece nulla».

Il professor Brencich: opera concepita male, costi tali da superare quelli per la ricostruzione
L'ingegner Mariani: la manutenzione va programmata

Danilo Poggio

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Sfoggia Gratis l'Edizione di Oggi!

CRONACA • IMPRESE • NUOVO CORRIERE NAZIONALE

Ponte, ecco perché è crollato

ncn



ncn



Share This!

Già vice presidente degli ingegneri europei, tra i massimi esperti in materia, Massimo Mariani spiega il crollo di Ponte Morandi: "È stata la fatica della materia". "È come quando tieni un fil di ferro da un lato e fai su e giù dall'altro, alla fine si rompe". "Rinforzare o cambiare periodicamente l'interno delle funi, il ponte era come la bilancia della giustizia"

di Bruno Coletta

È stato presidente degli ingegneri europei fino a un paio di mesi ed è membro del [Consiglio nazionale degli ingegneri](#), con deleghe importanti come quelle al rischio sismico, a quello idrogeologico e alla revisioni strutturali. Massimo Mariani, insomma, in materia è un'autorità indiscussa. In queste ore è chiamato da tutti i media per dare il suo parere sul disastro di Genova. Grazie a una conoscenza con lui che data anni, riusciamo a infilarci nel mare di richieste che riceve.

Ingegnere Mariani, a vederlo il Ponte Morandi non è che desse l'idea di una grande solidità.

"Il ponte Morandi è una struttura ardita, esile. A terra c'è poca materia, ogni pilastro porta 100 metri di impalcato. È stato progettato e realizzato negli anni d'oro delle capacità progettuali e ingegneristiche italiane, quando in questo settore l'Italia e i suoi ingegneri, come Morandi, erano un punto di riferimento nel mondo. Quel ponte fu studiato come caso ed esempio in varie parti del mondo, entrò nei manuali. Tanto che non è un'opera unica, Morandi ne fece altri. Mi sembra che in complesso di quel tipo ne fece tre. Superò tutte le prove dell'epoca, rispondeva a tutte le normative, che erano tuttavia quelle di 51 anni fa, tanto è durata la struttura. Eravamo in un mondo assai diverso da quello di oggi".

Ha caratteristiche molto particolari.

"Sì, come le dicevo il materiale a terra è poco, ogni pilastro è scollegato rispetto agli altri e si è potuto vederlo bene perché la parte crollata non si è portata dietro le altre. Non c'è insomma un'impalcatura continua. Il materiale è calcestruzzo con dentro acciaio precompresso. Ed è come una bilancia".

Ossia?

“Ha presente la bilancia della giustizia? Immagini due piatti, cento metri da una parte e cento metri dall'altra, che si muovono su e giù lungo l'asta, che è l'elemento di congiunzione. In ogni opera infrastrutturale la 'fatica della materia' è una cosa importante, in una struttura come questa lo è al massimo livello”.

La 'fatica della materia'?

“Pensi a un fil di ferro. Come può romperlo? Tenendolo fermo da un lato e facendo fare su e giù all'altro lato. Se prova, lei sente il calore. È la fatica della materia, che via via si logora fino a che il fil di ferro si spezza. Lì è il pericolo e la necessità di un'accurata manutenzione periodica, di rinforzo o di sostituzione. Se non si interviene o se lo si fa troppo tardi, la 'fatica della materia' porta al collasso. Coglie meglio adesso l'esempio della bilancia della giustizia, col doppio piatto, concezione simile appunto al funzionamento del ponte Morandi? Ci metta poi, come dicevo, che le sollecitazioni immaginate 51 anni fa non erano certo quelle che la struttura sopporta oggi. Le sollecitazioni alla struttura sono enormemente cresciute, pensi solo ai Tir di decine di quintali che circolano oggi, pensino al boom del traffico veicolare che c'è stato in questi 51 anni. Il ponte doveva sopportare, afferma uno studio che fu fatto fare qualche anno fa, un traffico di 70mila veicoli al giorno. Capito di cosa parliamo. La 'fatica della materia' in queste condizioni è molto forte. E solo con monitoraggi molto accurati, con tecniche particolari si può percepire il grado di pericolo. Le faccio un esempio. Se lei qualche giorno fa, prima del crollo, avesse portato un grosso Tir sul ponte per fare una prova di carico, facendo le dovute misurazioni, probabilmente non si sarebbe reso conto della situazione di pericolo. Tutto le sarebbe sembrato a posto. Perché qui non parliamo di resistenza, ma di resilienza, ossia della capacità di una struttura di resistere a choc improvvisi. Io credo che su questo aspetto della fatica della materia, legata appunto alla resilienza, in generale si ponga poca attenzione nei controlli. Invece è fondamentale. Lo è sempre, ma ancora di più per certe strutture particolari, come è appunto il ponte Morandi. Ripeto, bisogna periodicamente rinforzare le parti interne delle funi o cambiarle, perché è lì che si annida la fatica della materia. Ed è un'operazione delicata e non facile”.

Si torna a parlare di un grande piano di messa in sicurezza, di prevenzione.

“Lo si fa periodicamente, salvo però restare sulle generali. Il punto è che la politica della prevenzione ha tempi lunghi, è fatta di costanza, non si vede. Ed elettoralmente, se la politica guarda alle prossime elezioni, non rende. Non sarebbe la prima volta che si fanno proclami, si distribuiscono un po' di soldi senza assegnare delle priorità e tutto torna come prima. Bisogna definire bene le priorità, senza disperdere risorse a destra e a manca, col risultato di una bassa efficacia. È la storia di sempre. Speriamo che questa volta sia diverso. Vedremo”.

Cosa deve provare una persona, dopo quanto accaduto, quando attraversa un ponte in Italia?

“In Italia ci sono 60mila ponti, per 200mila campate. I crolli sono stati cinque o sei, ossia una percentuale bassissima, ma proprio bassissima. Non è corretto lanciare allarmi sconsiderati su questo fronte. Questo però non deve far dimenticare la necessità di procedere a controlli avanzati, periodici interventi di

Massimo Mariani fa il punto: "Non bastano interventi di lifting" "Siamo nel bel mezzo di un processo di degrado"

di **Marina Rosati**

PERUGIA

■ Manca un piano di manutenzioni nazionale a lunga scadenza che riguarda tutto il Paese perché, da sempre, i governi non guardano oltre il loro mandato temporale. E' pacifica la constatazione di Massimo Mariani, umbro doc tra i maggiori esperti nel settore del consolidamento delle strutture, storico presidente dell'Ordine degli Ingegneri di Perugia, dal 2011 consigliere nazionale del Cni e presidente degli ingegneri civili d'Europa che, in questi giorni, corre da una diretta all'altra per cercare un perché alla tragedia di Genova.

Come sono messi i nostri viadotti?

"Tutte le opere in calcestruzzo sono soggette a deterioramento soprattutto a causa dell'anidride carbonica. Poi se si sta vicino al mare l'effetto è maggiore come il sale che si mette sulle strade quando c'è il ghiaccio. Qui in Umbria c'è da dire che abbiamo meno opere ardite dal punto di vista strutturale, opere molto più semplici. Di certo siamo nel bel mezzo di un processo vero di degrado che va tenuto sotto controllo: i ponti vecchi vanno potenziati non solo con un effetto lifting ma a livello strutturale".

Crede dunque che sul fronte della manutenzione si faccia troppo poco?

"In Italia la maggior parte delle nostre opere sono state costruite tra gli anni '50 e '60 e quindi stanno invecchiando. Per questo è necessario un piano delle manutenzioni che deve avere tuttavia delle gerarchie perché ci sono opere monumentali come il ponte Morandi che devono avere una priorità. Queste infrastrutture vanno riadeguate all'attuale livello di traffico, ben diverso da quello di 50 anni fa. Vanno quindi ripotenziare perché sono state sottoposte a uno stress pesante. E' importante fare un pia-

no con cifre abbordabili. Purtroppo nel nostro paese programmazioni e manutenzioni a lunga scadenza, politicamente non pagano perché è difficile che il politico di turno faccia un programma a lunga scadenza che vada oltre la sua legislatura. E' sempre stato così".

Da qualche parte bisognerà pur cominciare?!

"Lei dice bene, ma si rende conto che



facciamo questi discorsi, sempre, subito dopo una tragedia?! Parliamo di piano dei terremoti, di adeguamento strutturale, di fascicolo del fabbricato, oppure quando c'è un dissesto idrogeologico di prevenzione attiva ma poi dopo tre-quattro anni nessuno ne parla più perché non ci si mettono i soldi".

Quindi non se ne esce?

"Bisogna comunque distinguere tra gli interventi d'urgenza di cui stiamo parlando in questi giorni da quelli programmati. C'è poi un'altra problematica da considerare: se

"Ponti più vecchi da tenere sotto controllo; serve un piano nazionale delle manutenzioni"

per qualsiasi opera pubblica tra il finanziamento, la progettazione, l'appalto e la messa della prima pietra ci vogliono minimo cinque anni, ci rendiamo conto di quando sia difficile fare le cose in Italia. Bisogna mettere mano alla burocrazia, un problema reale che va affrontato e vinto".



Consulta il dossier sul miglioramento sismico degli edifici esistenti

Home

Crollo ponte Morandi: dal CNI proposte concrete per garantire la sicurezza di ponti e viadotti

Consiglio Nazionale Ingegneri 17/08/2018 1

Il Consiglio Nazionale Ingegneri, attraverso una nota, esprime il profondo cordoglio per le vittime e propone una strategia per evitare altre tragedie come quella di Genova e per prevenire i rischi delle infrastrutture. Rilanciando il Paese.



“Il crollo del Ponte Morandi sul Polcevera a Genova ci induce, prima di tutto, ad esprimere i sentimenti di cordoglio e di partecipazione al dolore per le vittime di questa immane tragedia. Il Consiglio Nazionale, interpretando il sentimento di tutti gli ingegneri, ha espresso la sua vicinanza alle famiglie delle vittime e dei feriti”.

Con queste parole, a nome dell'intero Consiglio Nazionale, Armando Zambrano, Presidente del CNI, apre una nota dedicata alla catastrofe di Genova che si intende condividere con tutti gli ingegneri italiani e con l'opinione pubblica nazionale.

Le immagini che hanno preceduto il crollo e quelle ugualmente devastanti che lo hanno seguito riaprono e ripropongono il tema antico ed attuale della sicurezza del costruito. Ancora una volta le parole manutenzione e prevenzione diventano centrali nel linguaggio dei media e della comunicazione in generale, ed ancora una volta la loro declinazione viene affidata alla dialettica, non sempre obbiettiva, delle forze politiche.

Il CNI ha detto e sostenuto con forza, in questa occasione come nel passato, che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un abito da indossare in modo permanente e non nelle occasioni del lutto e del dolore; che il piano per la sicurezza del costruito deve andare oltre i democratici avvicendamenti dei governi e divenire, finalmente, indirizzo permanente condiviso e difeso da tutti, affidato, nella gestione, alle strutture dello Stato che ne devono essere garanti di continuità ed aggiornamento.

In più occasioni, su questi temi, il CNI e la Rete delle Professioni Tecniche hanno prodotto documenti e proposto soluzioni, sempre compatibili e congruenti con le grandi capacità del nostro Paese. Basti ricordare il Piano sulla prevenzione del rischio sismico, sottoscritto da molti altri enti, anche scientifici, ed organizzazioni pubbliche e private, o i contributi sulla tutela dal rischio idrogeologico, inviati e condivisi da Italia Sicura.

Il Magazine



Sfoggia la rivista online



News

Vedi tutte

Morandi: Su alcune recenti realizzazioni di strutture in cemento armato e cemento armato precompresso

EVITIAMO CHE LE COSTRUZIONI

Gli ingegneri hanno più volte chiesto e dato il loro contributo, come professionisti, alle attività della P.A. nel rispetto dell'impegno alla sussidiarietà, sancito anche da una legge dello Stato. Nei documenti evidenziavano anche la necessità di piani di manutenzione programmati e di controlli obiettivi.

Da ricordare, inoltre, documenti importanti, sottoscritti dal PAT (Professioni area Tecnica), successivamente sostituito dalla Rete delle Professioni area tecnica, in occasione del Professional Day del 1 marzo 2012, sul tema delle concessioni autostradali, o della Rete stessa, successivamente, in audizione, in occasione della conversione in legge di decreti tesi a rilanciare l'economia, nei quali si evidenziava la necessità di importanti modifiche che imponessero adeguati ammodernamenti delle infrastrutture.

Il tema della prevenzione ha indotto il Consiglio, tra l'altro, ad organizzare una campagna (detta "Diamoci una scossa"), per promuovere gli interventi di riduzione del rischio sismico sul costruito, insieme al Consiglio Nazionale Architetti ed a Fondazione Inarcassa, ormai in avanzato stato, le cui iniziative su tutto il territorio nazionale partiranno nel prossimo mese di settembre. Anche il Congresso Nazionale, tra il 12 ed il 14 settembre, vedrà un'ampia discussione su questi temi.

Ma sul tema della sicurezza delle infrastrutture occorre pensare alla necessità di interventi urgenti, immediati.

D'altra parte, i numeri delle infrastrutture lineari di trasporto, relativamente alle reti autostradali, sono molto importanti. Sono 1.608 i ponti e viadotti, per una lunghezza di 1.013 km su un totale di circa 6.000 km di rete. Ma nel complesso sono circa 61 mila i ponti e viadotti lungo i 255.000 km totali che compongono la rete stradale italiana, fatta da autostrade, strade statali, regionali, provinciali e comunali per una lunghezza complessiva di 38.000 km. Dati che segnalano le problematiche poste dalla complessità dell'orografia del nostro Paese.

Per questo, il Consiglio Nazionale intende avanzare alcune proposte che dovranno vedere coinvolte, per il loro sostegno, l'intera comunità degli ingegneri, a partire dal mondo ordinistico e delle sue rappresentanze territoriali, oltre alle professioni tecniche.

Precisamente:

- Un piano nazionale pluriennale di verifica delle infrastrutture, con un'anagrafe delle opere d'arte importanti ed a rischio e delle condizioni di sicurezza, basata su dati messi a disposizione dagli enti proprietari/concessionari, verificati, con metodi scientifici, da un soggetto indipendente. Un impegno condiviso e sottoscritto dal Governo.

- La gestione ed il coordinamento di questo piano devono essere affidati ad una specifica struttura dello Stato allo scopo dedicata ed operante in stretto accordo con i ministeri competenti che devono esserne l'anima, ponendo fine ad inutili e dannosi antagonismi che, a volte, sono emersi nell'attribuzione di ruoli e competenze.

- Il piano di manutenzione, che è da anni un elemento obbligatorio a corredo del progetto esecutivo, deve essere redatto da soggetti competenti e deve essere aggiornato sulla base di un costante monitoraggio diagnostico, dell'avanzamento delle ricerche scientifiche, delle conoscenze, delle tecnologie. Esso va esteso anche alle opere esistenti.

Il Consiglio Nazionale, in una logica di sussidiarietà, prevista dalla legge, intende dare il necessario contributo alla realizzazione del piano di manutenzione ed alle verifiche necessarie.

Una volta di più gli ingegneri italiani intendono mettersi a disposizione del Paese.

Roma 17 agosto 2018

Fondazione [Consiglio Nazionale degli Ingegneri](#)

Ufficio stampa

POSSANO "CROLLARE A NORMA":
Maurizio Michelini Presidente ingegneri di Genova

Crollo ponte Morandi: dal CNI proposte concrete per garantire la sicurezza di ponti e viadotti

Cosa scriveva Riccardo Morandi nel 1979 del Ponte Polcevera in un rapporto internazionale

Nessun parallelo con il ponte di Morandi di Catanzaro

Terremoto, nuova scossa sismica da 5,2 M in Molise: aggiornamenti in diretta

Terremoto in Molise: scossa M 4.6 in provincia di Campobasso

Crolla il ponte Morandi a Genova: problema strutturale, ma perchè ?

Il calcestruzzo potrebbe presto immagazzinare energia e alimentare la casa

Prevenzione sismica: in California potrebbero chiudere un terzo degli ospedali



Via XX Settembre 5, 00187 Roma

Tel. 06.99701924 - Fax. 06.69767048/49

E-Mail: comunicazione@fondazionecni.it



REGISTRATI

potrai accedere
ai contenuti riservati
e
ricevere la
Gazzetta di INGENIO

#Gratis #eBook #downloadPDF
#soloCONTENUTI
#noDEM #noSPAM #noNOISE



Soluzioni Antisismiche Edilmatic per la prefabbricazione



EDILMATIC

Formazione

Rinnovare le rinnovabili: nuovo convegno SAFE per un futuro sostenibile senza incentivi

Fondamenti della Progettazione Antisismica: ricerca di un linguaggio comune fra architettura ed ingegneria

Perché dovresti adottare il BIM?

A Roma il convegno "La Palazzina: un'invenzione romana"

Fondamenti della progettazione antisismica: ricerca di un linguaggio comune fra architettura ed ingegneria

Luglio mese della formazione gratuita sul software tecnico Edilclima! Scopri come fare

Leggi anche

- » Crolla il ponte Morandi a Genova: problema strutturale, ma perchè ?
- » Cosa scriveva Riccardo Morandi nel 1979 del Ponte Polcevera in un rapporto internazionale
- » Morandi: Su alcune recenti realizzazioni di strutture in cemento armato e cemento armato precompresso
- » EVITIAMO CHE LE COSTRUZIONI POSSANO "CROLLARE A NORMA": Maurizio Michelini Presidente ingegneri di Genova

Mi piace Condividi
Tweet

Commenti: 0

Ordina per **Meno recenti** ↕



Aggiungi un commento...

Plug-in Commenti di Facebook

Il caso I tecnici di Autostrade negavano problemi. Al contrario del Politecnico di Milano

«Sta per cedere». «No, è sicuro» Verità nascosta fra troppe perizie

Gaetano Mineo

■ Tante consulenze, poche verità. L'Italia dei ponti che crollano è spesso orfana di giustizia. Battaglie legali, guerre di perizie e di rimpalli di responsabilità navigano a volte su fiumi di denaro per poi approdare su isole sperdute. Ogni anno, cade un viadotto e subito scatta la macchina dei dossier.

Per i tecnici di Autostrade, nel 2017, il Ponte Morandi «non presentava problemi strutturali». Lo affermava dieci mesi fa, in consiglio regionale della Liguria, l'assessore alla Protezione civile, Giacomo Giampedrone, riportando il parere di Stefano Marigliani, direttore di Autostrade. In sostanza, va tutto bene. Ma purtroppo, a Genova, s'è consumata l'ultima tragedia. Sono stati ignorati, invece, le perizie prodotte dal Politecnico di Milano, ingaggiato proprio da Autostrade per l'Italia per testare lo stato dell'opera. Perizie che, in particolare, puntavano l'attenzione sui tiranti del ponte in quanto tra essi si riscontrava una disparità di tenuta. «È probabile - riporta il documento dell'ateneo milanese - che le differenze siano riconducibili a

una diversa presollecitazione generata, ad esempio, da fenomeni di corrosione nei cavi secondari... in particolare gli stralli (tiranti, ndr)...». Dossier arrivato sulla scrivania della società autostradale nove mesi fa. E sembra che proprio la rottura di uno strallo sia stata la causa della disgrazia. «Il problema dei controlli è diventato occasione di malcostume - tuona Giuseppe Maria Margiotta, presidente della Consulta Ordini Ingegneri Sicilia, nonché presidente del Centro Studi del Consiglio Nazionale Ingegneri -. I controlli affidati a soggetti comunque interessati non garantiscono la dovuta imparzialità di giudizio. Quella delle consulenze scientifiche affidate direttamente dai gestori induce necessariamente a un cortocircuito». In altri termini, i collaudi, i controlli, le verifiche e relative consulenze «devono essere svolte da soggetti terzi, anche dalle Università, certo, ma non dai singoli professori attraverso incarichi diretti a titolo personale». Ma questo è un altro spinoso capitolo, quello delle parcelle d'oro a docenti e professionisti con il cosiddetto «doppio lavoro». Eppure, sul fronte della

prevenzione, a sentire Margiotta, c'è una strada poco praticata, forse perché rischia di alleggerire le parcelle. «Tenere d'occhio le opere più delicate per età, arduità costruttiva o semplicità per degrado è assolutamente fattibile». «Il monitoraggio a distanza con sensori in grado di registrare valori principali di deformazione, temperatura, inclinazione, etc. trasmessi a distanza in tempo reale e in modalità wireless - spiega l'ingegnere - consente al gestore della struttura monitorata di avere informazioni dettagliate e continuamente aggiornate sull'integrità e sul buon funzionamento della struttura stessa».

Ma superperizie e pool di consulenti devono andare avanti. Come devono andare avanti, anche con fatica, le centinaia di inchieste giudiziarie aperte da anni per cedimenti di ponti o viadotti e che si trovano intrappolate tra le complesse maglie delle norme italiane. È il caso della lite sulle responsabilità tra l'Anas e la Provincia di Lecco. Il punto centrale dell'inchiesta è capire di chi sia la proprietà dei piloni, e di conseguenza del cavalcavia. Se di Anas, che gestisce

la statale che ci passa sotto, o della Provincia di Lecco, responsabile della strada che ci passa sopra. Solo così sarà possibile individuare i responsabili della mancata manutenzione che ha portato al crollo del ponte stradale che lo scorso ottobre ha ucciso un pensionato.

Abbiamo visto anche un cavalcavia nuovo di zecca, costruito tra Agrigento e Palermo e costato 13 milioni di euro, sbriciolarsi dieci giorni dopo essere stato inaugurato e che per settimane ha spezzato in due la Sicilia. «Basta errori senza padri. Pagheranno tutto», strillava il 4 gennaio 2015 l'allora premier, Matteo Renzi, promettendo giustizia per l'incredibile cedimento del viadotto Scorciavacche. Sono passati più di tre anni e all'orizzonte non ce n'è traccia.

Aspettano che sia fatta giustizia anche le famiglie delle quaranta vittime della strage del bus dell'Acqualonga, sulla A16 in Irpinia. Finora sono state prodotte tre perizie. Forse ce ne vorrà una quarta. Di certo, non abbiamo visto qualcuno che paga, per questi crolli. Evocare il «cedimento strutturale» paravento per tutte le stagioni, sembra così la cosa più facile per archiviare la pratica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

51 anni fa
Nella prima
foto,
il presidente
della
Repubblica
Giuseppe
Saragat con
un modellino
del ponte
Morandi. Nelle
altre immagini
alcune fasi
della
costruzione
e dell'inaugurazione
della struttura,
nel 1967



Margiotta (Consiglio Ingegneri)

«Affidarsi a soggetti interessati
non garantisce l'imparzialità»

Nel 2017 denunciava una disparità
di tenuta tra i vari tiranti



Home > Sportello Impresa > Professioni > Cni: «proposte concrete per garantire la sicurezza di ponti e viadotti»

Sportello Impresa Professioni

Consiglio Nazionale Ingegneri | Crollo Ponte Morandi

Cni: «proposte concrete per garantire la sicurezza di ponti e viadotti»

Il Consiglio Nazionale Ingegneri ha espresso profondo cordoglio per le vittime a causa del crollo del Ponte Morandi a Genova e ha proposto una strategia per evitare che accadano altre tragedie come quella del capoluogo ligure. Strategie per prevenire i rischi delle infrastrutture e che siano anche di rilancio per il Paese.

Redazione 19 agosto 2018

A nome dell'intero Consiglio Nazionale degli Ingegneri, **Armando Zambrano, presidente del Cni**, ha espresso con una nota dedicata alla catastrofe avvenuta a Genova il cordoglio della categoria.

«Il crollo del Ponte Morandi sul Polcevera a Genova ci induce, prima di tutto, a esprimere i sentimenti di cordoglio e di partecipazione al dolore per le vittime di quest'immane tragedia. Il Consiglio Nazionale, interpretando il sentimento di tutti gli ingegneri, ha espresso la sua vicinanza alle famiglie delle vittime e dei feriti. Le immagini che hanno preceduto il crollo e quelle ugualmente devastanti che lo hanno seguito riaprono e **ripropongono il tema antico e attuale della sicurezza del costruito**. Ancora una volta le parole **manutenzione e prevenzione** diventano centrali nel linguaggio dei media e della comunicazione in generale, e ancora una volta la loro declinazione viene affidata alla dialettica, non sempre obiettiva, delle forze politiche. **Il Cni ha detto e sostenuto con forza, in quest'occasione come nel passato, che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un abito da indossare in modo permanente e non nelle occasioni del lutto e del dolore; che il piano per la sicurezza del costruito deve andare oltre i democratici avvicendamenti dei governi e divenire, finalmente, indirizzo permanente condiviso e difeso da tutti, affidato, nella**

Armando Zambrano | Presidente Consiglio Nazionale Ingegneri.

Leggi la rivista



Edicola Web

Registrati alla newsletter

Seguici su Facebook



Tag

Agenzia del Demanio ambiente Ance
 architettura bando cantiere

gestione, alle strutture dello Stato che ne devono essere garanti di continuità e aggiornamento. In più occasioni, su questi temi, il Cni e la Rete delle Professioni Tecniche hanno prodotto documenti e proposto soluzioni, sempre compatibili e congruenti con le grandi capacità del nostro Paese. Basti ricordare il Piano sulla prevenzione del rischio sismico, sottoscritto da molti altri enti, anche scientifici, e organizzazioni pubbliche e private, o i contributi sulla tutela dal rischio idrogeologico, inviati e condivisi da Italia Sicura».

Gli ingegneri hanno più volte chiesto e dato il loro contributo, come professionisti, alle attività della Pa nel rispetto dell'impegno alla sussidiarietà, sancito anche da una legge dello Stato. Nei documenti evidenziavano anche la necessità di **piani di manutenzione programmati e di controlli obiettivi**.

Da ricordare, inoltre, **documenti importanti, sottoscritti dal Pat (Professioni area Tecnica), successivamente sostituito dalla Rete delle Professioni area tecnica, in occasione del Professional Day del 1 marzo 2012, sul tema delle concessioni autostradali**, o della Rete stessa, successivamente, in audizione, in occasione della conversione in legge di decreti tesi a rilanciare l'economia, nei quali si evidenziava la necessità di importanti modifiche che imponessero adeguati ammodernamenti delle infrastrutture.

Il tema della prevenzione ha indotto il Consiglio, tra l'altro, a organizzare una campagna (detta "Diamoci una scossa"), per promuovere gli interventi di riduzione del rischio sismico sul costruito, insieme al Consiglio Nazionale Architetti e a Fondazione Inarcassa, ormai in avanzato stato, le cui iniziative su tutto il territorio nazionale partiranno nel prossimo mese di settembre. **Anche il Congresso Nazionale, tra il 12 e il 14 settembre, vedrà un'ampia discussione su questi temi.**

«Sul tema della sicurezza delle infrastrutture occorre pensare alla necessità di interventi urgenti, immediati – spiega ancora Zambrano evidenziando che – *i numeri delle infrastrutture lineari di trasporto, relativamente alle reti autostradali, sono molto importanti. Sono 1.608 i ponti e viadotti, per una lunghezza di 1.013 km su un totale di circa 6.000 km di rete. Ma nel complesso sono circa 61mila i ponti e viadotti lungo i 255.000 km totali che compongono la rete stradale italiana, fatta da autostrade, strade statali, regionali, provinciali e comunali per una lunghezza complessiva di 38.000 km. Dati che segnalano le problematiche poste dalla complessità dell'orografia del nostro Paese. Per questo, il Consiglio Nazionale intende avanzare alcune proposte che dovranno vedere coinvolte, per il loro sostegno, l'intera comunità degli ingegneri, a partire dal mondo ordinistico e delle sue rappresentanze territoriali, oltre alle professioni tecniche e precisamente:*

1. **un piano nazionale pluriennale di verifica delle infrastrutture, con un'anagrafe delle opere d'arte importanti ed a rischio e delle condizioni di sicurezza, basata su dati messi a disposizione dagli enti proprietari/concessionari, verificati, con metodi scientifici, da un soggetto indipendente. Un impegno condiviso e sottoscritto dal Governo.**
2. *la gestione ed il coordinamento di questo piano devono essere affidati ad una specifica struttura dello Stato allo scopo dedicata ed operante in stretto accordo con i ministeri competenti che devono esserne l'anima, ponendo fine ad inutili e dannosi antagonismi che, a volte, sono emersi nell'attribuzione di ruoli e*

città colore costruzioni

edilizia

edilizia residenziale

efficienza energetica finanziamenti

finiture formazione impianti

imprese infrastrutture innovazione

interni investimenti

isolamento termico laterizio legno

Milano noleggio pavimenti pitture

pmi progettazione progetti

recupero restauro

rigenerazione urbana

riqualificazione riqualificazione urbana

risparmio energetico ristrutturazione

rivestimenti rivestimenti serramenti

sicurezza sostenibilità territorio

urbanistica

competenze.

3. *il piano di manutenzione, che è da anni un elemento obbligatorio a corredo del progetto esecutivo, deve essere redatto da soggetti competenti e deve essere aggiornato sulla base di un costante monitoraggio diagnostico, dell'avanzamento delle ricerche scientifiche, delle conoscenze, delle tecnologie. Esso va esteso anche alle opere esistenti.*

Così gli ingegneri, in una logica di sussidiarietà, prevista dalla legge, intendono dare il necessario contributo alla realizzazione del piano di manutenzione ed alle verifiche necessarie».

 Mi piace 3

Articolo precedente

Savoncelli (Cngegl): "un'unica squadra per dare risposte alla fragilità del Paese"

ARTICOLI CORRELATI

ALTRO DALL'AUTORE

Savoncelli (Cngegl): "un'unica squadra per dare risposte alla fragilità del Paese"

La Legge della Regione Calabria che tutela l'equo compenso per i professionisti

Toscana, nuova legge regionale su edificazioni in territori a rischio idraulico



LASCIA UN COMMENTO

Commento:

Nome: *

Email: *

Sito Web:

Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment.



Home » Edilizia » Crollo ponte Morandi: da CNI e CNGeGL arrivano proposte concrete per garantire la sicurezza di ponti e viadotti

Crollo ponte Morandi: da CNI e CNGeGL arrivano proposte concrete per garantire la sicurezza di ponti e viadotti

Il CNI e il CNGeGL esprimono il profondo cordoglio per le vittime e propongono strategie per evitare altre tragedie come quella causata dal crollo ponte Morandi



Autore **Mauro Melis** Pubblicato **19 Agosto 2018** Ultimo Aggiornamento **19 Agosto 2018** [Commenti 0](#)

Valuta questo articolo



Sei il primo. Vota Ora!!!

“Il **crollo del Ponte Morandi** sul Polcevera a Genova ci induce, prima di tutto, ad esprimere i sentimenti di cordoglio e di partecipazione al dolore per le vittime di questa immane tragedia. Il Consiglio Nazionale, interpretando il sentimento di tutti gli ingegneri, ha espresso la sua vicinanza alle famiglie delle vittime e dei feriti”.

Con queste parole, a nome dell'intero Consiglio Nazionale, Armando Zambrano, Presidente del CNI, apre una nota dedicata alla catastrofe di Genova che si intende condividere con tutti gli ingegneri italiani e con l'opinione pubblica nazionale.

[Le immagini che hanno preceduto il crollo e quelle ugualmente](#)

CERCA NEL BLOG

Per cercare digita



SEGUICI SUI SOCIAL



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

La tua e-mail*

Seleziona la tua

Seleziona la tua

Autorizzo UniPro S.r.l. al trattamento dei miei dati | [privacy](#)

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

ULTIMI CORSI RECENSITI

devastanti che lo hanno seguito riaprono e ripropongono il tema antico ed attuale della sicurezza del costruito. Ancora una volta le parole manutenzione e prevenzione diventano centrali nel linguaggio dei media e della comunicazione in generale, ed ancora una volta la loro declinazione viene affidata alla dialettica, non sempre obbiettiva, delle forze politiche.

Il CNI ha detto e sostenuto con forza, in questa occasione come nel passato, che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un abito da indossare in modo permanente e non nelle occasioni del lutto e del dolore; che il piano per la sicurezza del costruito deve andare oltre i democratici avvicendamenti dei governi e divenire, finalmente, indirizzo permanente condiviso e difeso da tutti, affidato, nella gestione, alle strutture dello Stato che ne devono essere garanti di continuità ed aggiornamento.

In più occasioni, su questi temi, il CNI e la Rete delle Professioni Tecniche hanno prodotto documenti e proposto soluzioni, sempre compatibili e congruenti con le grandi capacità del nostro Paese. Basti ricordare il Piano sulla prevenzione del rischio sismico, sottoscritto da molti altri enti, anche scientifici, ed organizzazioni pubbliche e private, o i contributi sulla tutela dal rischio idrogeologico, inviati e condivisi da Italia Sicura.

Gli ingegneri hanno più volte chiesto e dato il loro contributo, come professionisti, alle attività della P.A. nel rispetto dell'impegno alla sussidiarietà, sancito anche da una legge dello Stato. Nei documenti evidenziavano anche la necessità di piani di manutenzione programmati e di controlli obbiettivi.

Da ricordare, inoltre, documenti importanti, sottoscritti dal PAT (Professioni area Tecnica), successivamente sostituito dalla Rete delle Professioni area tecnica, in occasione del Professional Day del 1 marzo 2012, sul tema delle concessioni autostradali, o della Rete stessa, successivamente, in audizione, in occasione della conversione in legge di decreti tesi a rilanciare l'economia, nei quali si evidenziava la necessità di importanti modifiche che imponessero adeguati ammodernamenti delle infrastrutture.

Il tema della prevenzione ha indotto il Consiglio, tra l'altro, ad organizzare una campagna (detta "Diamoci una scossa"), per promuovere gli interventi di **riduzione del rischio sismico** sul costruito, insieme al **Consiglio Nazionale Architetti** ed a **Fondazione Inarcassa**, ormai in avanzato stato, le cui iniziative su tutto il territorio nazionale partiranno nel prossimo mese di settembre. Anche il Congresso Nazionale, tra il 12 ed il 14 settembre, vedrà un'ampia discussione su questi temi.

Ma sul tema della sicurezza delle infrastrutture occorre pensare alla necessità di interventi urgenti, immediati.

D'altra parte, i numeri delle infrastrutture lineari di trasporto, relativamente alle reti autostradali, sono molto importanti. Sono 1.608 i ponti e viadotti, per una lunghezza di 1.013 km su un totale di circa 6.000 km di rete. Ma nel complesso sono circa 61 mila i ponti e viadotti lungo i 255.000 km totali che compongono la rete stradale italiana, fatta da autostrade, strade statali, regionali, provinciali e comunali per una lunghezza complessiva di 38.000 km. Dati che segnalano le problematiche poste dalla complessità dell'orografia del nostro Paese.

Per questo, il Consiglio Nazionale intende avanzare alcune proposte che dovranno vedere coinvolte, per il loro sostegno, l'intera comunità degli ingegneri, a partire dal mondo ordinistico e delle sue rappresentanze territoriali, oltre alle professioni tecniche.

Precisamente:

- Un piano nazionale pluriennale di verifica delle infrastrutture, con un'anagrafe delle opere d'arte importanti ed a rischio e delle condizioni di sicurezza, basata su dati messi a disposizione dagli enti proprietari/concessionari, verificati, con metodi scientifici, da un soggetto indipendente. Un impegno condiviso e sottoscritto dal Governo.



Come diventare Interior Designer:

impara online a sfruttare al meglio tutti gli spazi interni di un immobile

4.8 ECCELLENTE



Scopri come migliorare il tuo

bagaglio professionale: tutti i segreti del software di modellazione 3D SketchUp.

4.9 ECCELLENTE



Fotogrammetria Digitale Architettonica: come realizzare un accurato elaborato grafico tridimensionale

4.9 ECCELLENTE



Come si diventa un ottimo Product Designer?

4.8 ECCELLENTE



Come creare un progetto

architettonico utilizzando Vray Per 3D Studio Max

4.8 ECCELLENTE

ALTRI ARTICOLI

Crollo ponte Morandi: da CNI e CNGeGL arrivano proposte concrete per garantire la sicurezza di ponti e viadotti

19 AGOSTO 2018

Il Crollo del ponte Morandi ha riportato al centro dell'attenzione lo stato di salute dei tanti ponti autostradali italiani

17 AGOSTO 2018

Codice dei contratti: architetti a Toninelli "andare avanti con le riforme senza negare il percorso già intrapreso"

10 AGOSTO 2018

On line sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la consultazione sul -

- ▶ La gestione ed il coordinamento di questo piano devono essere affidati ad una specifica struttura dello Stato allo scopo dedicata ed operante in stretto accordo con i ministeri competenti che devono esserne l'anima, ponendo fine ad inutili e dannosi antagonismi che, a volte, sono emersi nell'attribuzione di ruoli e competenze.
- ▶ Il piano di manutenzione, che è da anni un elemento obbligatorio a corredo del progetto esecutivo, deve essere redatto da soggetti competenti e deve essere aggiornato sulla base di un costante monitoraggio diagnostico, dell'avanzamento delle ricerche scientifiche, delle conoscenze, delle tecnologie. Esso va esteso anche alle opere esistenti.

Il Consiglio Nazionale, in una logica di sussidiarietà, prevista dalla legge, intende dare il necessario contributo alla realizzazione del piano di manutenzione ed alle verifiche necessarie. "Bisogna fare presto per il rispetto di chi non c'è più"

Nel giorno di lutto nazionale proclamato per il crollo del ponte Morandi a Genova, anche il Presidente del Consiglio Nazionale dei Geometri e Geometri Laureati **Maurizio Savoncelli** ha espresso il massimo cordoglio personale e della Categoria, sottolineando quanto sia evidente la 'fragilità' del nostro Paese e la necessità di una coesione che porti a dare risposte concrete ai cittadini sul tema della prevenzione e della messa in sicurezza

"Per il nostro Paese si registra oggi l'ennesimo episodio di dolore nazionale, con la celebrazione dei funerali di Stato per le vittime della tragedia di Genova. Siamo tutti terribilmente scossi per ciò che è accaduto e, in rispettoso silenzio, desideriamo unirci al dolore dei congiunti e dei parenti delle persone che hanno perso la vita nel crollo del 14 agosto."

Al tempo stesso ci interroghiamo sul perché di alcuni fatti, che non dipendono da eventi naturali, come terremoti, alluvioni e dissesti, contro i quali possiamo combattere con una seria attività di prevenzione, cercando di capire cosa non ha funzionato e quali sono le priorità da affrontare."

Una cosa è certa: questo Paese è fragile, troppo fragile. Ha bisogno di interventi che vadano a intercettare le criticità più evidenti e che siano portati avanti con forza e determinazione da tutti, senza divisioni ideologiche su situazioni oggettivamente necessarie e improcrastinabili.

Nei prossimi mesi, tutti insieme dovremo fare parte di una unica squadra, cercando di dare risposte alle necessità del nostro Paese, con azioni e non con annunci e proclami. Noi ci saremo, come sempre, pronti a collaborare con le Istituzioni e con le altre categorie tecniche per il rilievo e il monitoraggio delle situazioni che, oggi più di ieri, ci spaventano. Bisogna fare presto con rispetto verso chi non c'è più.



📁 Categoria Edilizia 📖 Visite 51

Condividi questo articolo:



MAURO MELIS

Giornalista, Fotoreporter, Copywriter, Blogger, Web Writer, Addetto Stampa per giornali, riviste, enti pubblici e blog aziendali. Provo a descrivere il loro mondo e le loro storie, le loro passioni e le loro idee. "Tutto quello che ho per difendermi è l'alfabeto; è quanto mi hanno

Codice dei Contratti Pubblici-

📅 10 AGOSTO 2018

"Da dove arriva" chi sceglie di comprare casa in Italia? Le analisi di Tecnocasa!

📅 9 AGOSTO 2018

Edilizia: tanti professionisti ma caratteristiche diverse

📅 26 MARZO 2015

Le caratteristiche delle case in classe energetica G

📅 25 GIUGNO 2015

Come si diventa CTU? Il Consulente Tecnico d'Ufficio del tribunale: modalità di iscrizione all'albo

📅 31 MAGGIO 2016

Le caratteristiche delle case in classe energetica B

📅 21 MAGGIO 2015

Guida DOCFA 4.00.4

📅 12 MARZO 2016

ULTIMI COMMENTI

AIEL: RIDURRE DEL 70% LE EMISSIONI DEL RISCALDAMENTO DOMESTICO

ai produttori e distributori di pellet certificato, fino alle ..

LE IMPOSTE SUGLI IMMOBILI CI COSTANO 40 MILIARDI ALL'ANNO!

Imposte sugli immobili. Su tutto il patrimonio immobiliare presente ..

ECOBONUS 2018 UGUALE A MINOR GETTITO FISCALE? IL PARERE DEGLI ESPERTI

le misure ecobonus che prevedono il 65% – oltre ..

RIQUALIFICAZIONE E RECUPERO DEI CENTRI STORICI ITALIANI: INDICAZIONI PER LE P.A.

testo, prevede anche semplificazioni in materia di banda larga, ..

ROSSANO RIZZO

Si ok...ma ingegneri e architetti? solamente a me sembra di ..

Napoli
 SCOPRI ALTRE CITTÀ

Cerca in città **CERCA**

METEO
 OGGI
28.1°

- HOME AZIENDE **NOTIZIE** EVENTI SPORT CINEMA FARMACIE MAGAZINE METEO MAPPA
- ULTIMA ORA **ECONOMIA** CRONACA POLITICA SPETTACOLO SPORT TECNOLOGIA RASSEGNA STAMPA

Crollo Genova, ingegneri scrivono a Conte

Condividi
 Invia



Roma, 20 ago. , Adnkronos/Labitalia, Il **Consiglio Nazionale Ingegneri** ha inviato oggi al presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, una lettera avente per tema la tragedia relativa al crollo del a...

[Leggi tutta la notizia](#)

il Denaro.it | 20-08-2018 13:09

Categoria: **ECONOMIA**

ARTICOLI CORRELATI

Strage sul ponte a Genova: almeno 35 vittime, tre sono bambini

Irpinia news | 15-08-2018 09:41

Strage sul ponte a Genova: 35 le vittime, tre sono bambini

Irpinia news | 15-08-2018 09:48

In Usa oltre 50mila ponti a rischio

il Denaro.it | 16-08-2018 13:48

Notizie più lette

- Fabbricini: 'Difficilmente il calcio italiano potrà risollevarsi a breve'**
100x100Napoli | 20-08-2018 13:22
- Polizia Locale: controlli nel week end, attenzione ai parcheggiatori abusivi ed agli esercizi commerciali.**
Gazzetta di Napoli | 20-08-2018 13:20
- VIDEO/Auto in fiamme sulla A16: due uomini salvi per miracolo**
Irpinia news | 20-08-2018 13:15
- Giappone, i vini italiani a Tokyo con l'Ice**
il Denaro.it | 20-08-2018 13:15
- Crollo Genova, ingegneri scrivono a Conte**
il Denaro.it | 20-08-2018 13:09

Temi caldi del momento

- lazio napoli
- crollo del ponte
- carabinieri della stazione
- accesso illimitato
- username password
- ponte morandi

Cosa ti serve?

Info e numeri utili in città

Napoli

- COMMISSARIATI DI PS
- MUSEI
- ANAGRAFE
- GUARDIA MEDICA
- POLIZIA MUNICIPALE
- AGENZIA DELLE ENTRATE
- PEDIATRI
- FARMACIE
- UFFICI INPS
- CAF

FARMACIE DI TURNO
 oggi 20 Agosto

Inserisci indirizzo

TROVA

Offerte di viaggio: fatti consigliare dai professionisti

Concediti una pausa di relax e di benessere alle terme

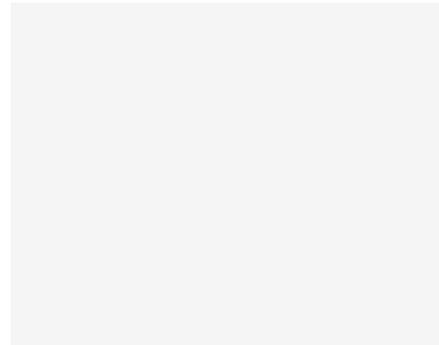
Crollo Genova, ingegneri scrivono a Conte



Condividi Tweet

di Adnkronos

Roma, 20 ago. (Adnkronos/Labitalia) - Il Consiglio Nazionale Ingegneri ha inviato oggi al presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, una lettera avente per tema la tragedia relativa al crollo del ponte Morandina Genova. Dopo aver espresso il cordoglio e la partecipazione al dolore delle famiglie colpite da questo tremendo lutto, il Cni ha ricordato come gli ingegneri italiani, anche nell'ambito dell'attività della Rete Professioni Tecniche, in passato abbiano più volte richiamato l'attenzione delle forze politiche, delle istituzioni e in particolare del governo, sullo stato delle costruzioni pubbliche e private in Italia, fornendo numerose proposte sempre accolte con interesse, ma recepite e attuate solo raramente. Il Cni ha ribadito al premier che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un impegno costante e permanente. Nella missiva, inoltre, gli ingegneri italiani hanno sottoposto al presidente del Consiglio alcune proposte concrete. - Piano nazionale di manutenzione infrastrutture: elaborazione di un Piano nazionale di conoscenza dello stato di sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno etc.), con un'anagrafe delle opere d'arte importanti, basata su dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari. Su questa base di conoscenza, che dovrà essere pubblica e trasparente, sarà possibile programmare un piano complessivo degli interventi, a carico degli enti proprietari/gestori, la cui verifica, magari attraverso una Struttura di missione dedicata, dovrà rimanere in capo allo Stato che avrà il compito di raccordare i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti. - Indirizzi per interventi di



Taglia le bollette

Confronta tutte le Offerte:
 Luce da 0,039€ e Gas da 0,251€

[CamparaSemplice.it](#)

VIVI AL TOP

Cerchi lavoro?
 Diventa consulente commerciale "Vivi al Top"

I più recenti



Crollo Genova, Atlantia a picco in Borsa su minimi ultimi 4 anni



Grecia: concluso programma assistenza Ue

rifacimento delle infrastrutture: si propone la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnico-professionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al governo per la sua attuazione. - Semplificazione delle procedure: in relazione agli interventi di manutenzione, data l'urgenza, definire procedure semplificate sia per l'affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie. - Piano nazionale delle infrastrutture: dare avvio a un progetto generale delle infrastrutture in Italia, che rilanci fortemente l'economia e contribuisca a superare il gap con il resto d'Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando priorità nazionale. Evidentemente da rivedere è anche la gestione e il controllo sull'attività svolta dalle Società concessionarie, con particolare riferimento agli investimenti in manutenzione e ammodernamento delle tratte affidate. - Competenze tecniche della Pa: è evidente che occorre colmare la gravissima carenza di tecnici, in particolare ingegneri, nella pubblica amministrazione, negli organi di pianificazione e controllo, e, spesso, anche nei soggetti concessionari; senza un adeguato numero di tecnici e di ingegneri che rafforzino gli organici delle pubbliche amministrazioni e delle Società concessionarie, qualunque intervento normativo e amministrativo, pur meritorio e 'ispirato', rischia di restare, ancora una volta, inattuabile.

20 agosto 2018

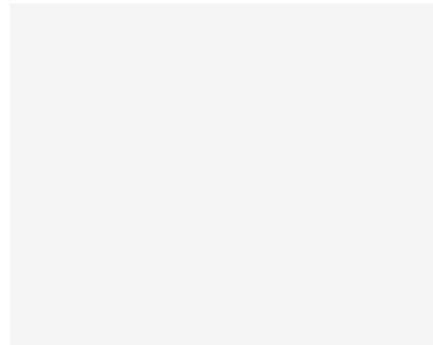
Diventa fan di Tiscali su Facebook  Mi piace 254.788



Crollo Genova, Autostrade: ricevuta lettera contestazione dal Mit



"Genova non si arrende": i funerali delle vittime del crollo del ponte Morandi



Commenti [Leggi la Netiquette](#)

incontri powered by mestic

Sono Cerco

Età Regione



Attualità

- Autori
- Interviste
- Photostory
- Meteo
- Motori
- Ultimora
- Regioni
- Sport
- Tecnologia
- Videonews

Intrattenimento

- Cinema
- Gamesurf
- Giochi
- Incontri
- Milleunadonna
- Moda
- Musica
- Shopping
- Spettacoli
- Televisione

Servizi

- Fax
- Mail
- Stampa foto
- Comparatore prezzi

Prodotti e Assistenza

- Internet e chiamate
- Mobile
- Aziende
- Hosting e Domini
- Negozi
- Social Wifi
- Streamera
- MyTiscali
- Assistenza
- Pubblicità

[Chi siamo](#) | [Mappa](#) | [Lavora con noi](#) | [Investor Relations](#) | [Pubblicità](#) | [Redazione](#) | [Condizioni d'uso](#) | [Privacy Policy e Cookie Policy](#)

© Tiscali Italia S.p.A. 2018 P.IVA 02508100928 | [Dati Sociali](#)



Panorama / Economia / Ponte Morandi, le proposte degli ingegneri al premier Conte



Economia

Ponte Morandi, le proposte degli ingegneri al premier Conte

Il **Consiglio Nazionale Ingegneri** ha inviato al presidente del Consiglio una lettera che contiene diverse proposte concrete per il futuro

Foto: Soccorritori al lavoro in mezzo alle macerie della sezione crollata del ponte Morandi, Genova, 14 agosto 2018. - Credits: ANDREA LEONI/AFP/Getty Images



a cura di LABITALIA/ADNKRONOS - 20 agosto 2018



Criticità e proposte in materia di **sicurezza delle infrastrutture**.



Questa la sintesi della lettera che il **Consiglio Nazionale Ingegneri** (Cni) ha inviato oggi al presidente del Consiglio, **Giuseppe Conte**, una lettera scaturita dalla tragedia del **crollò di ponte Morandi a Genova**.



Dopo aver espresso il cordoglio e la partecipazione al dolore delle famiglie colpite da questo tremendo lutto, il Cni ha ricordato come gli ingegneri italiani, anche nell'ambito dell'attività della *Rete Professioni Tecniche*, in passato abbiano più volte **richiamato l'attenzione** delle forze politiche, delle istituzioni e in particolare del governo, **sullo stato delle costruzioni pubbliche e private in Italia**, fornendo numerose proposte sempre accolte con interesse, ma **recepte e attuate solo raramente**.

Il Cni ha ribadito al premier che **la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione** devono essere un impegno costante e permanente.

Nella missiva, inoltre, gli ingegneri italiani hanno sottoposto al

presidente del Consiglio alcune proposte concrete.

Piano nazionale di manutenzione infrastrutture

Elaborare un **Piano nazionale** di conoscenza dello stato di sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno etc.), con **un'anagrafe delle opere d'arte importanti**, basata su dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari. Su questa base di conoscenza, che dovrà essere pubblica e trasparente, sarà possibile programmare un piano complessivo degli interventi, a carico degli enti proprietari/gestori, la cui verifica, magari **attraverso una Struttura di missione dedicata**, dovrà rimanere in capo allo Stato che avrà il compito di raccordare i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti.

Indirizzi per interventi di rifacimento delle infrastrutture

Si propone la scrittura di un **protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnico-professionale e quello tecnico-amministrativo** che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al governo per la sua attuazione.

Semplificazione delle procedure

in relazione agli **interventi di manutenzione**, data l'urgenza, definire procedure semplificate sia per l'affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie.

Piano nazionale delle infrastrutture

Dare avvio a un **progetto generale delle infrastrutture in Italia**, che rilanci fortemente l'economia e contribuisca a superare il gap con il resto d'Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando priorità nazionale. Evidentemente da rivedere è anche **la gestione e il controllo sull'attività svolta dalle Società concessionarie**, con particolare riferimento agli **investimenti in manutenzione e ammodernamento delle tratte** affidate.

Competenze tecniche della Pa

E' evidente che occorra colmare la **gravissima carenza di tecnici, in particolare ingegneri**, nella pubblica amministrazione, negli organi di pianificazione e controllo, e, spesso, anche nei soggetti concessionari; senza un adeguato numero di tecnici e di ingegneri che rafforzino gli organici delle pubbliche amministrazioni e delle Società concessionarie, qualunque intervento normativo e amministrativo, pur meritorio e "ispirato", rischia di restare, ancora una volta, inattuabile.

© Riproduzione Riservata

PADOVANEWS

IL PRIMO QUOTIDIANO ONLINE DI PADOVA

NEWS LOCALI NEWS VENETO NEWS NAZIONALI SPECIALI VIDEO RUBRICHE CONOSCI LA CITTÀ

ULTIMORA 20 AGOSTO 2018 | CROLLO GENOVA, INGEGNERI SCRIVONO A CONTE

CERCA ...

HOME NEWS NAZIONALI ECONOMIA E FINANZA

Crollo Genova, ingegneri scrivono a Conte

POSTED BY: REDAZIONE WEB 20 AGOSTO 2018



Roma, 20 ago. (Adnkronos/Labitalia) – Il Consiglio Nazionale Ingegneri ha inviato oggi al presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, una lettera avente per tema la tragedia relativa al crollo del **ponte Morandia** Genova. Dopo aver

espresso il cordoglio e la partecipazione al dolore delle famiglie colpite da questo tremendo lutto, il Cni ha ricordato come gli ingegneri italiani, anche nell'ambito dell'attività della Rete Professioni Tecniche, in passato abbiano più volte richiamato l'attenzione delle forze politiche, delle istituzioni e in particolare del governo, sullo stato delle costruzioni pubbliche e private in Italia, fornendo numerose proposte sempre accolte con interesse, ma recepite e attuate solo raramente.

Il Cni ha ribadito al premier che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un impegno costante e permanente. Nella missiva, inoltre, gli ingegneri italiani hanno sottoposto al presidente del Consiglio alcune proposte concrete.

– Piano nazionale di manutenzione infrastrutture: elaborazione di un Piano nazionale di conoscenza dello stato di sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno etc.), con un'anagrafe delle opere d'arte importanti, basata su dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari. Su questa base di conoscenza, che dovrà essere pubblica e trasparente, sarà possibile programmare un piano complessivo degli interventi, a carico degli enti proprietari/gestori, la cui verifica, magari attraverso una Struttura di missione dedicata, dovrà rimanere in capo allo Stato che avrà il compito di raccordare i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti.



VENETONEWS
 INFORMAZIONE LOCALE DEL VENETO

Padovanews Quotidi...
 6505 "Mi piace"

Mi piace questa Pagina Condividi

Di' che ti piace prima di tutti i tuoi amici

18 AGOSTO 2018

Sobrietà digitale per le vittime di Genova

18 AGOSTO 2018

i Notturmi d'Arte a Palazzo della Ragione

18 AGOSTO 2018

Questura di Padova: Arrestato dalla Polizia di Padova un uomo 37enne per lâ??omicidio di un connazionale filippino

– Indirizzi per interventi di rifacimento delle infrastrutture: si propone la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnico-professionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al governo per la sua attuazione.

– Semplificazione delle procedure: in relazione agli interventi di manutenzione, data l'urgenza, definire procedure semplificate sia per l'affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie.

– Piano nazionale delle infrastrutture: dare avvio a un progetto generale delle infrastrutture in Italia, che rilanci fortemente l'economia e contribuisca a superare il gap con il resto d'Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando prioritaria nazionale. Evidentemente da rivedere e' anche la gestione e il controllo sull'attivita' svolta dalle Societa' concessionarie, con particolare riferimento agli investimenti in manutenzione e ammodernamento delle tratte affidate.

– Competenze tecniche della Pa: e' evidente che occorre colmare la gravissima carenza di tecnici, in particolare ingegneri, nella pubblica amministrazione, negli organi di pianificazione e controllo, e, spesso, anche nei soggetti concessionari; senza un adeguato numero di tecnici e di ingegneri che rafforzino gli organici delle pubbliche amministrazioni e delle Societa' concessionarie, qualunque intervento normativo e amministrativo, pur meritorio e 'ispirato', rischia di restare, ancora una volta, inattuabile.

(Adnkronos)

Vedi anche:



Toninelli: "Piano Marshall per le..."



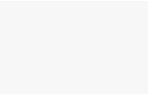
Terremoto, Ingegneri: "servono procedure..."



Porti, in Toscana arriva il nuovo piano di...



In Usa oltre 50mila ponti a rischio



18 AGOSTO 2018
Questura di Padova: Ferragosto in Prato della Valle Dispositivo di sicurezza attuato dalle Forze dell'Ordine



18 AGOSTO 2018
Questura di Padova: Calendario Polizia di Stato 2019



18 AGOSTO 2018
Questura di Padova: Fumetti Calendario Polizia di Stato 2019



18 AGOSTO 2018
Questura di Padova: Video calendario a fumetti della Polizia di Stato 2019



20 AGOSTO 2018
Crollo Genova, ingegneri scrivono a Conte



20 AGOSTO 2018
Nave Diciotti fa rotta verso la Sicilia



20 AGOSTO 2018
Abusi, Papa: "Vergogna e pentimento"



20 AGOSTO 2018
Turista investita e uccisa a Roma



Dichiarato il fallimento di Belvedere spa

In vendita il gruppo Padova Star,...

Le famiglie Carraro e Visentini litigano...

Al Bano: "Romina ha un posto d'onore in casa"



Home > Adnkronos > Crollo Genova, ingegneri scrivono a Conte

Adnkronos Economia

Crollo Genova, ingegneri scrivono a Conte

20 agosto 2018

0

Condividi su Facebook Tweet su Twitter G+ Pinterest



SEGUICI

f 9,655 Fans MI PIACE

G+ 1,563 Follower SEGUI

Instagram 8,263 Follower SEGUI

Twitter 4,691 Follower SEGUI

POPOLARE



Pietro Grasso è stato condannato a pagare 83.250 euro al PD,...



Vaccini: presidi, senza certificato Asl stop a scuola



Barbera d'Asti docg in 150 piazze per sostenere Aisla



I migliori libri erotici scritti bene per donne

Carica altro

RACCOMANDATA



Il Post La conferenza stampa di Paolo Maldini a Casa Milan in diretta...



La Stampa A Milano il raduno mondiale dei volontari delle mappe online

(Fotogramma)

Pubblicato il: 20/08/2018 12:42

Il **Consiglio Nazionale Ingegneri** ha inviato oggi al presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, una lettera avente per tema la tragedia relativa al crollo del **ponte Morandi** a Genova. Dopo aver espresso il cordoglio e la partecipazione al dolore delle famiglie colpite da questo tremendo lutto, il Cni ha ricordato come gli ingegneri italiani, anche nell'ambito dell'attività della Rete Professioni Tecniche, in passato abbiano più volte richiamato l'attenzione delle forze politiche, delle istituzioni e in particolare del governo, sullo stato delle costruzioni pubbliche e private in Italia, fornendo numerose proposte sempre accolte con interesse, ma recepite e attuate solo raramente.

Il Cni ha ribadito al premier che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un impegno costante e permanente. Nella missiva, inoltre, **gli ingegneri italiani hanno sottoposto al presidente del Consiglio alcune proposte concrete.**

– **Piano nazionale di manutenzione infrastrutture:** elaborazione di un Piano nazionale di conoscenza dello stato di sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno etc.), con un'anagrafe delle opere d'arte importanti, basata su dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari. Su questa base di conoscenza, che dovrà essere pubblica e trasparente, sarà possibile programmare un piano complessivo degli interventi, a carico degli enti proprietari/gestori, la cui verifica, magari attraverso una Struttura di missione dedicata, dovrà rimanere in capo allo Stato che avrà il compito di raccordare i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti.

– **Indirizzi per interventi di rifacimento delle infrastrutture:** si propone la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnico-professionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al governo per la sua attuazione.

– **Semplificazione delle procedure:** in relazione agli interventi di manutenzione, data l'urgenza, definire procedure semplificate sia per l'affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie.

– **Piano nazionale delle infrastrutture:** dare avvio a un progetto generale delle infrastrutture in Italia, che rilanci fortemente l'economia e contribuisca a superare il gap con il resto d'Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando priorità nazionale. Evidentemente da rivedere è anche la gestione e il controllo sull'attività svolta dalle Società concessionarie, con particolare riferimento agli investimenti in manutenzione e ammodernamento delle tratte affidate.

– **Competenze tecniche della Pa:** è evidente che occorre colmare la gravissima carenza di tecnici, in particolare ingegneri, nella pubblica amministrazione, negli organi di pianificazione e controllo, e, spesso, anche nei soggetti concessionari; senza un adeguato numero di tecnici e di ingegneri che rafforzino gli organici delle pubbliche amministrazioni e delle Società concessionarie, qualunque intervento normativo e



Rai News

Vaccini, Grillo: depositata pdl per obbligo flessibile. Autocertificazione anche per 2018

Alimentazione

Forse è colpa degli ormoni se non riesci a stare a dieta



amministrativo, pur meritorio e 'ispirato', rischia di restare, ancora una volta, inattuabile.

[Fonte articolo: [ADNKRONOS](#)]

Post Views: 6

CONDIVIDI      Mi piace 0  Tweet

Articolo precedente

Turchia, S&P e Moody's tagliano rating: rischio recessione

Prossimo articolo

Cercasi libraio su un'isola delle Maldive

Articoli correlati Di più dello stesso autore



Ansa

Aspi, dalla privatizzazione 10 miliardi di utili



Ansa

Tesla: Musk confessa stress da iperlavoro. Titolo crolla



Ansa

Ilva: fonti AM, volontà trovare soluzione su occupazione



LASCIA UN COMMENTO

Commento:

Nome:*

Email:*

Sito Web:



Codice CAPTCHA *

Pubblica Commento

Avvertimi via email in caso di risposte al mio commento.



Ultimi 7 giorni X

Le-ultime-notizie.eu



Ogni Post vale ORO. Rivelate le tariffe delle Influencer
search.campioniomaggio.it



Ecco come risolvere il Problema dell'Alluce Valgo senza Chirurgia
oggibenessere.com

Ultime notizie a Panorama

Oggi 19:25 [Ponte Morandi, le proposte degli ingegneri al premier Conte](#)

Oggi 19:25 [The innocents: foto, trailer, cose da sapere sul teen drama di Netflix](#)

Oggi 18:24 [Quella barca chiamata Pd, senza meta né comando](#)

Oggi 18:24 [India, alluvioni e morte nel Kerala - Foto](#)

Oggi [Nazionalizzare le autostrade? Le](#)

Ultime notizie a Italia

Oggi 19:25 [The innocents: foto, trailer, cose da sapere sul teen drama di Netflix](#)

Oggi 19:25 [Ponte Morandi, le proposte degli ingegneri al premier Conte](#)

Oggi 19:07 [Assalto commissariato Catalogna, parlano i vicini dell'aggressore](#)

Oggi 19:07 [Crollo ponte Genova, consegnati i primi 5 alloggi agli sfollati](#)

Oggi [Fitness, nasce l'Accademia per](#)



Ponte Morandi, le proposte degli ingegneri al premier Conte

Home > Panorama > Notizie del giorno

Il **Consiglio Nazionale Ingegneri** ha inviato al presidente del Consiglio una lettera che contiene diverse proposte concrete per il futuro

Criticità e proposte in materia di sicurezza delle infrastrutture. Questa la sintesi della lettera che il **Consiglio Nazionale Ingegneri** (Cni) ha inviato oggi al presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, una lettera scaturita dalla tragedia del crollo di ponte Morandi a Genova. Dopo aver espresso il cordoglio e la partecipazione al dolore delle famiglie colpite da questo tremendo lutto, il Cni ha ricordato come gli ingegneri italiani, anche nell'ambito dell'attività della Rete...

la provenienza: [Panorama](#)



Oggi 19:25



Ecco come risolvere il Problema dell'Alluce Valgo senza Chirurgia
oggibenessere.com



Quanto vale un post? Svelato influencer
search.campioniomaggio.it

Crollo Ponte Morandi, Trump offre aiuti al premier Conte

GENOVA - "Il presidente Donald Trump ha parlato stamane con il primo ministro Giuseppe Conte per esprimere le sue condoglianze e offrire assistenza dopo il crollo del ponte in Italia la scorsa settimana".

A renderlo noto



Vola in tutta Europa al miglior prezzo. Prenota Ora e Risparmia!

sponsorisé par Social Excite

outbrain | ▶



Accedi tramite il tuo account social



Accedi tramite il tuo account LavoriPubblici

Password dimenticata?

ACCEDI

Lavori Pubblici

Informazione tecnica on-line

🏠 News Normativa Focus Libri Aziende Produzioni

📍 Contatti 👤 Accedi/Registrati



p-learning



Home > News > CRONACA

Crollo Ponte Morandi: Il Comunicato del Consiglio nazionale degli ingegneri

20/08/2018

👁 1.443 volte



Segui Lavori Pubblici su

Segui Lavori Pubblici su

Segui Lavori Pubblici su

Segui Lavori Pubblici su

f Riceviamo e pubblichiamo il comunicato stampa con cui il **Consiglio Nazionale Ingegneri** esprime il profondo cordoglio per le vittime e propone una strategia per evitare altre tragedie come quella di Genova e per prevenire i rischi delle infrastrutture. Rilanciando il Paese.

t Qui di seguito il comunicato stampa

G **in** **“Il crollo del Ponte Morandi sul Polcevera a Genova ci induce, prima di tutto, ad esprimere i sentimenti di cordoglio e di partecipazione al dolore per le vittime di questa immane tragedia. Il Consiglio Nazionale, interpretando il sentimento di tutti gli ingegneri, ha espresso la sua vicinanza alle famiglie delle vittime e dei feriti”.**

👁 **🔧** **❤** Con queste parole, a nome dell'intero Consiglio Nazionale, **Armando Zambrano, Presidente del CNI, apre una nota dedicata alla catastrofe di Genova** che si intende condividere con tutti gli ingegneri italiani e con l'opinione pubblica nazionale.

IP TOPNEWS

GIORNO SETTIMANA MESE



Crollo Ponte Morandi: Il Comunicato del Consiglio nazionale degli inge...



Crollo Ponte Morandi: La Nota stampa del CNR-ITC



Regione siciliana: Bando per promuovere l'eco-efficienza e la riduzi...

Le immagini che hanno preceduto il crollo e quelle ugualmente devastanti che lo hanno seguito riaprono e ripropongono il tema antico ed attuale della sicurezza del costruito. Ancora una volta le parole manutenzione e prevenzione diventano centrali nel linguaggio dei media e della comunicazione in generale, ed ancora una volta la loro declinazione viene affidata alla dialettica, non sempre obbiettiva, delle forze politiche.

Il CNI ha detto e sostenuto con forza, in questa occasione come nel passato, che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un abito da indossare in modo permanente e non nelle occasioni del lutto e del dolore; che il piano per la sicurezza del costruito deve andare oltre i democratici avvicendamenti dei governi e divenire, finalmente, indirizzo permanente condiviso e difeso da tutti, affidato, nella gestione, alle strutture dello Stato che ne devono essere garanti di continuità ed aggiornamento.

In più occasioni, su questi temi, il CNI e la Rete delle Professioni Tecniche hanno prodotto documenti e proposto soluzioni, sempre compatibili e congruenti con le grandi capacità del nostro Paese. Basti ricordare il **Piano sulla prevenzione del rischio sismico**, sottoscritto da molti altri enti, anche scientifici, ed organizzazioni pubbliche e private, o i contributi sulla tutela dal rischio idrogeologico, inviati e condivisi da Italia Sicura.

Gli ingegneri hanno più volte chiesto e dato il loro contributo, come professionisti, alle attività della P.A. nel rispetto dell'impegno alla sussidiarietà, sancito anche da una legge dello Stato. Nei documenti evidenziavano anche la necessità di piani di manutenzione programmati e di controlli obbiettivi.

Da ricordare, inoltre, **documenti importanti, sottoscritti dal PAT (Professioni area Tecnica), successivamente sostituito dalla Rete delle Professioni area tecnica, in occasione del Professional Day dell'1 marzo 2012, sul tema delle concessioni autostradali,** o della Rete stessa, successivamente, in audizione, in occasione della conversione in legge di decreti tesi a rilanciare l'economia, nei quali si evidenziava la necessità di importanti modifiche che imponessero adeguati ammodernamenti delle infrastrutture.

Il tema della prevenzione ha indotto il Consiglio, tra l'altro, ad organizzare una campagna (detta "Diamoci una scossa"), per promuovere gli interventi di riduzione del rischio sismico sul costruito, insieme al Consiglio Nazionale Architetti ed a Fondazione Inarcassa, ormai in avanzato stato, le cui iniziative su tutto il territorio nazionale partiranno nel prossimo mese di settembre. **Anche il Congresso Nazionale, tra il 12 ed il 14 settembre, vedrà un'ampia discussione su questi temi.**

Ma sul tema della sicurezza delle infrastrutture occorre pensare alla necessità di interventi urgenti, immediati.

D'altra parte, i numeri delle infrastrutture lineari di trasporto, relativamente alle reti autostradali, sono molto importanti. Sono 1.608 i ponti e viadotti, per una lunghezza di 1.013 km su un totale di circa 6.000 km di rete. **Ma nel complesso sono circa 61 mila i ponti e viadotti lungo i 255.000 km totali che compongono la rete stradale italiana, fatta da autostrade, strade statali, regionali, provinciali e comunali per una lunghezza complessiva di 38.000 km. Dati che segnalano le problematiche poste dalla complessità dell'orografia del nostro Paese.**

Per questo, **il Consiglio Nazionale intende avanzare alcune proposte che dovranno vedere coinvolte, per il loro sostegno, l'intera comunità degli ingegneri, a partire dal mondo ordinistico e delle sue rappresentanze**



Blocco Bando Periferie:
Per il CNAPPC
sconcertante con
superficialità...



Indicazioni operative per
il rilascio del
Provvedimento Unico
Ambienta...

TUTTE LE NEWS ►

LavoriPubblici.it



REGISTRATI

Non perdiamoci di vista... [iscriviti alla newsletter](#)

territoriali, oltre alle professioni tecniche.

Precisamente:

- un piano nazionale pluriennale di verifica delle infrastrutture, con un'anagrafe delle opere d'arte importanti ed a rischio e delle condizioni di sicurezza, basata su dati messi a disposizione dagli enti proprietari/concessionari, verificati, con metodi scientifici, da un soggetto indipendente. Un impegno condiviso e sottoscritto dal Governo;

- la gestione ed il coordinamento di questo piano devono essere affidati ad una specifica struttura dello Stato allo scopo dedicata ed operante in stretto accordo con i ministeri competenti che devono esserne l'anima, ponendo fine ad inutili e dannosi antagonismi che, a volte, sono emersi nell'attribuzione di ruoli e competenze;
- il piano di manutenzione, che è da anni un elemento obbligatorio a corredo del progetto esecutivo, deve essere redatto da soggetti competenti e deve essere aggiornato sulla base di un costante monitoraggio diagnostico, dell'avanzamento delle ricerche scientifiche, delle conoscenze, delle tecnologie. Esso va esteso anche alle opere esistenti.

Il Consiglio Nazionale, in una logica di sussidiarietà, prevista dalla legge, intende dare il necessario contributo alla realizzazione del piano di manutenzione ed alle verifiche necessarie.

Una volta di più gli ingegneri italiani intendono mettersi a disposizione del Paese”.

A cura di **Redazione LavoriPubblici.it**

© Riproduzione riservata

COMMENTI

Tag: [Genova](#) [CNI](#) [Ponte morandi](#)

NOTIZIE CORRELATE

CANALI TEMATICI ►



CRONACA Ultima ora
Crollo Ponte Morandi: Il
Consiglio dei Ministri n.
16 stanza altri 28,5
milioni per l'emergenza

CONDIVIDI

COMMENTI



CRONACA 18/08/2018
Crollo del Ponte
Morandi: I diversi
pensieri di Luigi Di Maio
e di Matteo Renzi

CONDIVIDI

COMMENTI



CRONACA 18/08/2018
Crollo del Ponte
Morandi: Il Governo
avvia la procedura di
revoca della

CONDIVIDI

COMMENTI



CRONACA 17/08/2018
Crollo del ponte
Morandi: Sabato 18
giornata di lutto
nazionale

CONDIVIDI

COMMENTI



CRONACA 16/08/2018
Crollo Ponte Morandi:
La Nota stampa del CNR-
ITC

CONDIVIDI

COMMENTI



CRONACA 16/08/2018
Crollo Ponte Morandi: Il
Consiglio dei Ministri n.
15 dichiara la stato di
emergenza

CONDIVIDI

COMMENTI

PARTECIPA ALLA DISCUSSIONE

Il retroscena

Dal fulmine alla tragedia sono passati solo 40 secondi

FRANCO MONTEVERDE, pagina V

La rilevazione della rete internazionale atmosferica Blitzortung

Tra il lampo e il crollo 40 secondi

Un fulmine ha colpito il pilone con lo strallo che poi ha ceduto, ma per gli esperti non più di una “concausa”

FRANCO MONTEVERDE

Forse troppo frettolosamente è stato archiviato dagli esperti come “ininfluente” il fulmine che si è abbattuto sul ponte Morandi pochi istanti prima del crollo.

Un fulmine ha effettivamente centrato proprio il pilone del “ponte di Brooklyn” che poi ha ceduto, alle 11.35 e 59 secondi della vigilia di Ferragosto. Lo certifica la rete internazionale di rilevazione dei fulmini “Blitzortung”, rilanciata in Italia dal sito del consorzio Lamma. Il crollo del ponte è stato avvertito e registrato dai sismografi della stazione simica della rete Ingv Ronca, a 7 chilometri di distanza dal ponte sul Polcevera, che hanno fissato il momento preciso in cui i pesanti detriti del Morandi hanno raggiunto il suolo: le 11.36 e 40 secondi.

Il ponte è crollato, quindi, 41 secondi dopo essere stato colpito dal fulmine che ha centrato, secondo la rilevazione di “Blitzortung”, proprio il pilone sormontato dallo strallo, il tirante in cemento armato il cui cedimento viene indicato come la causa principale del disastro.

Va detto subito che tutti gli esperti concordano sul fatto che un ponte “sano” non può in alcun modo crollare perché colpito da un fulmine, ma il brevissimo lasso di tempo intercorso fra il fulmine e il crollo, non permetterebbe di escludere che la saetta possa essere stata una “concausa” nello schianto di un ponte “malato” e bisognoso di costanti attenzioni quale era il Mo-

randi sul Polcevera.

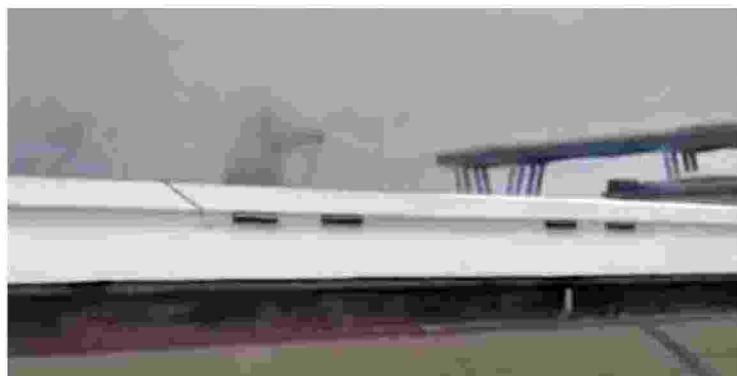
«Il fulmine può essere stata la classica goccia che fa traboccare il vaso – spiega l'ingegnere Paolo Clemente, dirigente di ricerca e responsabile dell'Unità prevenzione rischi naturali e mitigazione effetti dell'ENEA – ma nel crollo possono essere entrati in gioco molti fattori. Stiamo studiando anche il ruolo che potrebbe avere avuto la combinazione di vento e pioggia sui tiranti, anche se si hanno più elementi per un'indagine di questo tipo in riferimento a tiranti di sezione tonda e non quadrata come quella degli stralli del ponte Morandi. Di certo, allo stato attuale, occorre portare avanti gli accertamenti senza escludere alcuna eventualità».

Anche l'ingegnere Massimo Mariani, tra i componenti del Consiglio nazionale degli ingegneri e volto ormai noto a tutti gli italiani per la sua partecipazione a una serie di “speciali” sul crollo del ponte Morandi andati in onda sulle reti nazionali, tenuto conto della quasi contemporaneità del fulmine che ha colpito il ponte e il successivo crollo, ritiene “molto plausibile” che l'evento atmosferico possa essere stata una concausa di quanto accaduto. Ma non di più: «Il crollo di una struttura complessa e “delicata” come quella del ponte sul Polcevera – assicura Mariani – è da attribuire sicuramente alla “fatica” che il ponte stesso ha dovuto sopportare nell'arco della sua non breve esistenza. Si tratta di un ponte molto particolare, che si reggeva su una struttura arditata, che possiamo paragonare

a una bilancia. Certo il povero Morandi non poteva prevedere l'aumento esponenziale dei flussi di traffico, e di traffico pesante in particolare, che il suo ponte avrebbe dovuto sopportare fino ai giorni nostri. Stiamo parlando di un miliardo di veicoli, fra auto e mezzi pesanti (e molto più pesanti di quelli che circolavano negli anni Sessanta), che sono passati su quel ponte dal giorno della sua inaugurazione. La struttura a bilancia, sottoposta a una sollecitazione continua per anni e anni, alla fine ha ceduto. Ora, nel caso di un ponte a struttura più massiccia, la rottura di uno strallo probabilmente non avrebbe causato una distruzione così totale e devastante. Ma nel caso del ponte Morandi – continua Mariani – la struttura era complessa e molto meno massiccia, bellissima ma “delicata”, appunto. Ed è bastata la rottura di un solo strallo per mettere in crisi quel sistema “a bilancia” che lo teneva in piedi e quindi il crollo è stato devastante».

Alcuni meteorologi avanzano l'ipotesi che il fulmine in questione possa essere stato di tipo “ascendente positivo”, un fulmine cioè che non scarica la sua forza a terra, ma in alto, ed è in genere molto potente. Ma anche in questo caso il parere degli esperti esclude la possibilità che un evento del genere, per quanto potente, possa causare il crollo di un ponte. Un ponte, naturalmente, mantenuto in condizioni di stabilità e di efficienza ottimali e sottoposto ai controlli e ai monitoraggi indispensabili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nella foto
un fermo
immagine tratto
da un filmato
che ha ripreso
in diretta i tragici
momenti del
crollo del Ponte
Morandi sul
Polcevera

“
Può essere stata
la classica goccia che
fa traboccare il vaso
Ma una saetta non
può causare da sola
una tale distruzione
”



CROLLO GENOVA, INGEGNERI SCRIVONO A CONTE

Altro Il **Consiglio Nazionale Ingegneri** ha inviato oggi al presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, una lettera avente per tema la tragedia relativa al crollo del ponte Morandi a Genova. Dopo aver espresso il cordoglio e la partecipazione al dolore delle famiglie colpite da questo tremendo lutto, il Cni ha ricordato come gli ingegneri italiani, anche nell'ambito dell'attività della Rete Professioni Tecniche, in passato abbiano più volte richiamato l'attenzione delle forze politiche, delle istituzioni e in particolare del governo, sullo stato delle costruzioni pubbliche e private in Italia, fornendo numerose proposte sempre accolte con interesse, ma recepite e attuate solo raramente. Il Cni ha ribadito

al premier che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un impegno costante e permanente. Nella missiva, inoltre, gli ingegneri italiani hanno sottoposto al presidente del Consiglio alcune proposte concrete.

- Piano nazionale di manutenzione infrastrutture: elaborazione di un Piano nazionale di conoscenza dello stato di sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno etc.), con un'anagrafe delle opere d'arte importanti, basata su dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari. Su questa base di conoscenza, che dovrà essere pubblica e trasparente, sarà possibile programmare un piano complessivo degli interventi, a carico degli enti proprietari/gestori, la cui verifica, magari attraverso una Struttura di missione dedicata, dovrà rimanere in capo allo Stato che avrà il compito di raccordare i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti.

- Indirizzi per interventi di rifacimento delle infrastrutture: si propone la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnico-professionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al governo per la sua attuazione.

- Semplificazione delle procedure: in relazione agli interventi di manutenzione, data l'urgenza, definire procedure semplificate sia per l'affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie.

- Piano nazionale delle infrastrutture: dare avvio a un progetto generale delle infrastrutture in Italia, che rilanci fortemente l'economia e contribuisca a superare il gap con il resto d'Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando priorità nazionale. Evidentemente da rivedere è anche la gestione e il controllo sull'attività svolta dalle Società concessionarie, con particolare riferimento agli investimenti in manutenzione e ammodernamento delle tratte affidate.

- Competenze tecniche della Pa: è evidente che occorre colmare la gravissima carenza di tecnici, in particolare ingegneri, nella pubblica amministrazione, negli organi di pianificazione e controllo, e, spesso, anche nei soggetti concessionari; senza un adeguato numero di tecnici e di ingegneri che rafforzino gli organici delle pubbliche amministrazioni e delle Società concessionarie, qualunque intervento normativo e amministrativo, pur meritorio e 'ispirato', rischia di restare, ancora una volta, inattuabile.



Consulta il dossier sul miglioramento sismico degli edifici esistenti

Home

Messa in sicurezza delle infrastrutture: il CNI invia al Governo una lettera di proposte

CNI 20/08/2018 3

CROLLO PONTE MORANDI – CRITICITA' E PROPOSTE IN MATERIA DI SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE: LETTERA DEL CNI AL PREMIER CONTE



Il Consiglio Nazionale Ingegneri ha inviato oggi - 20 agosto 2018 - una lettera al Presidente del Consiglio Giuseppe Conte avente per tema la tragedia relativa al crollo del ponte Morandi a Genova.

Dopo aver espresso il cordoglio e la partecipazione al dolore delle famiglie colpite da questo tremendo lutto, il CNI ha ricordato come gli ingegneri italiani, anche nell'ambito dell'attività della Rete Professioni Tecniche, in passato abbiano più volte richiamato l'attenzione delle forze politiche, delle istituzioni

ed in particolare del Governo, sullo stato delle costruzioni pubbliche e private in Italia, fornendo numerose proposte sempre accolte con interesse, ma reperate ed attuate solo raramente.

Il CNI ha ribadito al Premier che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un impegno costante e permanente. Nella missiva, inoltre, gli ingegneri italiani hanno sottoposto al Presidente del Consiglio alcune proposte concrete:

Piano nazionale di manutenzione infrastrutture

Elaborazione di un Piano nazionale di conoscenza dello stato di sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno etc.), con un'anagrafe delle opere d'arte importanti, basata su dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari. Su questa base di conoscenza, che dovrà essere pubblica e trasparente, sarà possibile programmare un piano complessivo degli interventi, a carico degli enti proprietari/gestori, la cui verifica, magari attraverso una Struttura di missione dedicata, dovrà rimanere in capo allo Stato che avrà il compito di raccordare i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti.

Indirizzi per interventi di rifacimento delle infrastrutture

Il Magazine



Sfoggia la rivista online



News

Vedi tutte

Crolla il ponte Morandi a Genova: problema strutturale, ma perchè ?

Messa in sicurezza delle infrastrutture: il CNI invia al Governo una lettera di

Si propone la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnico-professionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al Governo per la sua attuazione.

Semplificazione delle procedure

In relazione agli interventi di manutenzione, data l'urgenza, definire procedure semplificate sia per l'affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie.

Piano nazionale delle infrastrutture

Dare avvio ad un progetto generale delle infrastrutture in Italia, che rilanci fortemente l'economia e contribuisca a superare il gap con il resto d'Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando priorità nazionale. Evidentemente da rivedere è anche la gestione ed il controllo sull'attività svolta dalle Società concessionarie, con particolare riferimento agli investimenti in manutenzione e ammodernamento delle tratte affidate.

Competenze tecniche della P.A.

È evidente che occorre colmare la gravissima carenza di tecnici, in particolare ingegneri, nella pubblica amministrazione, negli organi di pianificazione e controllo, e, spesso, anche nei soggetti concessionari; senza un adeguato numero di tecnici e di ingegneri che rafforzino gli organici delle pubbliche amministrazioni e delle Società concessionarie, qualunque intervento normativo e amministrativo, pur meritorio ed "ispirato", rischia di restare, ancora una volta, inattuabile.

Per tutti i dettagli relativi alle proposte del CNI si rimanda alla lettura delle lettere al Premier Conte che rimettiamo in allegato al presente comunicato stampa.

 [Registrati o effettua il login per scaricare il pdf\(*\)](#)

(*) *Se dopo aver effettuato il login non vedete ancora il link al documento, provate ad aggiornare la pagina.*

Leggi anche

- » Crolla il ponte Morandi a Genova: problema strutturale, ma perchè ?
- » Cosa scriveva Riccardo Morandi nel 1979 del Ponte Polcevera in un rapporto internazionale
- » Morandi: Su alcune recenti realizzazioni di strutture in cemento armato e cemento armato precompresso
- » Le Strutture Strallate Omogenee in Cemento Armato, di Riccardo Morandi

 Mi piace  Tweet [Condividi](#)

Commenti: 0

Ordina per [Meno recenti](#) ↕



Aggiungi un commento...

 Plug-in Commenti di Facebook

proposte

Piano Periferie, Cappochin commenta: "iniziativa sconcertante"

Un piano marshall per i ponti, per le scuole, per le case ... riflessioni dopo la tragedia di Genova

Maurizio Savoncelli: questo Paese è fragile, troppo fragile. Ha bisogno di interventi!

Crollo del ponte: costituita Commissione del MIT per indagare le cause, ecco i componenti

Mit avvia ricognizione stato salute opere viarie e dighe: entro il 1 settembre i primi risultati

Il premier Conte avvia procedura di contestazione alla Società Autostrade

EVITIAMO CHE LE COSTRUZIONI POSSANO "CROLLARE A NORMA": Maurizio Michelini Presidente ingegneri di Genova

Crollo ponte Morandi: dal CNI proposte concrete per garantire la sicurezza di ponti e viadotti




[Home](#)

Il Magazine



Sfogliala rivista online

News

◀ Vedi tutte

Crolla il ponte Morandi a Genova: problema strutturale, ma perchè ?

Messa in sicurezza delle infrastrutture: il CNI invia al Governo una lettera di proposte

Maurizio Savoncelli: questo Paese è fragile, troppo fragile. Ha bisogno di interventi!

Un piano marshall per i ponti, per le scuole, per le case ... riflessioni dopo la tragedia di Genova

Crollo del ponte: costituita Commissione del MIT per indagare le cause, ecco i componenti

Mit avvia ricognizione stato salute opere viarie e dighe: entro il 1 settembre i primi risultati

Il premier Conte avvia procedura di contestazione alla Società Autostrade

Messa in sicurezza delle infrastrutture: il CNI invia al Governo una lettera di proposte

👤 CNI 📅 20/08/2018 👁️ 3

CROLLO PONTE MORANDI – CRITICITA' E PROPOSTE IN MATERIA DI SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE: LETTERA DEL CNI AL PREMIER CONTE



Il Consiglio Nazionale Ingegneri ha inviato oggi - 20 agosto 2018 - una lettera al Presidente del Consiglio Giuseppe Conte avente per tema la tragedia relativa al crollo del ponte Morandi a Genova.

Dopo aver espresso il cordoglio e la partecipazione al dolore delle famiglie colpite da questo tremendo lutto, il CNI ha ricordato come gli ingegneri italiani, anche nell'ambito dell'attività della Rete Professioni Tecniche, in passato abbiano più volte richiamato l'attenzione delle forze politiche, delle istituzioni

ed in particolare del Governo, sullo stato delle costruzioni pubbliche e private in Italia, fornendo numerose proposte sempre accolte con interesse, ma recepite ed attuate solo raramente.

Il CNI ha ribadito al Premier che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un impegno costante e permanente. Nella missiva, inoltre, gli ingegneri italiani hanno sottoposto al Presidente del Consiglio alcune proposte concrete:

Piano nazionale di manutenzione infrastrutture

Elaborazione di un Piano nazionale di conoscenza dello stato di sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno etc.), con un'anagrafe delle opere d'arte importanti, basata su dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari. Su questa base di conoscenza, che dovrà essere pubblica e trasparente, sarà possibile programmare un piano complessivo degli interventi, a carico degli enti proprietari/gestori, la cui verifica, magari attraverso una Struttura di missione dedicata, dovrà rimanere in capo allo Stato che avrà il compito di raccordare i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti.

Indirizzi per interventi di rifacimento delle infrastrutture

Si propone la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnico-professionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al Governo per la sua attuazione.

Semplificazione delle procedure

In relazione agli interventi di manutenzione, data l'urgenza, definire procedure semplificate sia per l'affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie.

Piano nazionale delle infrastrutture

Dare avvio ad un progetto generale delle infrastrutture in Italia, che rilanci fortemente l'economia e contribuisca a superare il gap con il resto d'Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando priorità nazionale. Evidentemente da rivedere è anche la gestione ed il controllo sull'attività svolta dalle Società concessionarie, con particolare riferimento agli investimenti in manutenzione e ammodernamento delle tratte affidate.

Competenze tecniche della P.A.

È evidente che occorre colmare la gravissima carenza di tecnici, in particolare ingegneri, nella pubblica amministrazione, negli organi di pianificazione e controllo, e, spesso, anche nei soggetti concessionari; senza un adeguato numero di tecnici e di ingegneri che rafforzino gli organici delle pubbliche amministrazioni e delle Società concessionarie, qualunque intervento normativo e amministrativo, pur meritorio ed "ispirato", rischia di restare, ancora una volta, inattuabile.

Per tutti i dettagli relativi alle proposte del CNI si rimanda alla lettura delle lettera al Premier Conte che rimettiamo in allegato al presente comunicato stampa.

Leggi anche

- » Crolla il ponte Morandi a Genova: problema strutturale, ma perchè ?
- » Cosa scriveva Riccardo Morandi nel 1979 del Ponte Polcevera in un rapporto internazionale
- » Morandi: Su alcune recenti realizzazioni di strutture in cemento armato e cemento armato precompresso
- » Le Strutture Strallate Omogenee in Cemento Armato, di Riccardo Morandi

Tweet

Morandi: Su alcune recenti realizzazioni di strutture in cemento armato e cemento armato precompresso

Crollo ponte Morandi: dal CNI proposte concrete per garantire la sicurezza di ponti e viadotti

Cosa scriveva Riccardo Morandi nel 1979 del Ponte Polcevera in un rapporto internazionale



REGISTRATI

potrai accedere
ai contenuti riservati
e
ricevere la
Gazzetta di INGENIO

#Gratis #eBook #downloadPDF
#soloCONTENUTI
#noDEM #noSPAM #noNOISE



Seguici su



InConcreto è una testata tecnica specializzata che si occupa di tutte le tematiche connesse con il cemento ed il calcestruzzo. Fa parte della piattaforma di informazione tecnica di INGENIO ed è pubblicata dalla Casa Editrice IMREADY srl. ISSN 2308-0833.

Direttore Responsabile: Andrea Dari

Copyright 2018 IMREADY Srl Tutti i diritti riservati. Privacy Policy,

Sito realizzato da Vanguard System

Credits

IMREADY Srl, Strada Cardio, n.4, 47891 Galazzano, RSM, Tel. 0549 909090

Mail segreteria@imready.it

Consiglio Nazionale Ingegneri | Crollo Ponte Morandi

Dagli ingegneri al premier Conte lettera sulla sicurezza delle infrastrutture

Gli ingegneri hanno inviato al premier Giuseppe Conte una missiva con la quale sostengono che la cura, la sicurezza e la prevenzione in materia di infrastrutture devono essere un impegno permanente. Il Cni ha sottoposto alcune proposte riguardanti il Piano Nazionale di Manutenzione Infrastrutture, gli indirizzi per interventi di rifacimento, la semplificazione delle procedure e l'avvio di un Piano Nazionale delle Infrastrutture con le competenze tecniche della pubblica amministrazione.

Redazione 20 agosto 2018

Il **Consiglio Nazionale Ingegneri** ha inviato oggi al **Presidente del Consiglio Giuseppe Conte** una lettera avente per tema la tragedia relativa al crollo del **Ponte Morandi** a Genova.

Nella missiva il Cni ha ricordato come gli ingegneri italiani, anche nell'ambito dell'attività della Rete Professioni Tecniche, in passato abbiano più volte richiamato l'attenzione delle forze politiche, delle istituzioni e in particolare del Governo, sullo stato delle costruzioni pubbliche e private in Italia, fornendo numerose proposte sempre accolte con interesse ma recepite e attuate solo raramente.

Il Cni ha ribadito al Premier che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un impegno costante e permanente. Nella missiva, inoltre, gli ingegneri italiani hanno sottoposto al Presidente del Consiglio alcune proposte concrete.

Piano nazionale di manutenzione infrastrutture

Elaborazione di un Piano nazionale di conoscenza dello stato di sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno) con un'anagrafe delle opere d'arte importanti, basata su dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari. Su questa base di conoscenza, che dovrà essere pubblica e trasparente, sarà possibile programmare un piano complessivo degli

Leggi la rivista



6/2018 5/2018 4/2018



3/2018 2/2018 1/2018

Edicola Web

Registrati alla newsletter

Seguici su Facebook



Tag

Agenzia del Demanio ambiente Ance
 architettura bando **cantiere**
 città colore costruzioni

interventi, a carico degli enti proprietari/gestori, la cui verifica, magari attraverso una Struttura di missione dedicata, dovrà rimanere in capo allo Stato che avrà il compito di raccordare i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti.

Indirizzi per interventi di rifacimento delle infrastrutture

Si propone la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnico-professionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al Governo per la sua attuazione.

Semplificazione delle procedure

In relazione agli interventi di manutenzione, data l’urgenza, definire procedure semplificate sia per l’affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie.

Piano nazionale delle infrastrutture

Dare avvio a un progetto generale delle infrastrutture in Italia, che rilanci fortemente l’economia e contribuisca a superare il gap con il resto d’Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando priorità nazionale. Evidentemente da rivedere è anche la gestione e il controllo sull’attività svolta dalle Società concessionarie, con particolare riferimento agli investimenti in manutenzione e ammodernamento delle tratte affidate.

Competenze tecniche della Pubblica amministrazione

È evidente che occorre colmare la gravissima carenza di tecnici, in particolare ingegneri, nella pubblica amministrazione, negli organi di pianificazione e controllo, e, spesso, anche nei soggetti concessionari; senza un adeguato numero di tecnici e di ingegneri che rafforzino gli organici delle pubbliche amministrazioni e delle Società concessionarie, qualunque intervento normativo e amministrativo, pur meritorio e “ispirato”, rischia di restare, ancora una volta, inattuabile. **QUI la lettura integrale della lettera al Premier Conte**

TAGS crollo ponte morandi Infrastrutture Ingegneri

Mi piace 4

Articolo precedente

Hansen Museum: grandi aperture per illuminare l’arte

ARTICOLI CORRELATI ALTRO DALL'AUTORE

edilizia

edilizia residenziale

efficienza energetica finanziamenti

finiture formazione impianti

imprese infrastrutture innovazione

interni investimenti

isolamento termico laterizio legno

Milano noleggjo pavimenti pitture

pmi progettazione progetti

recupero restauro

rigenerazione urbana

riqualificazione riqualificazione urbana

risparmio energetico ristrutturazione

rivestimenti rivestimenti serramenti

sicurezza sostenibilità territorio

urbanistica



Home > Rubriche > adnkronos > Crollo Genova, ingegneri scrivono a Conte

Rubriche adnkronos economia

Crollo Genova, ingegneri scrivono a Conte

Da ildenaro.it - 20 agosto 2018

7

f Condividi su Facebook
🐦 Tweet su Twitter
G+
📌



SU GIULIA **1.500€**
DI SUPERVALUTAZIONE
DEL TUO USATO
 OLTRE ALLE PROMO
 DEL MESE.
RICHIEDI COUPON

Roma, 20 ago. (Adnkronos/Labitalia) – Il Consiglio Nazionale Ingegneri ha inviato oggi al presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, una lettera avente per tema la tragedia relativa al crollo del a Genova. Dopo aver espresso il cordoglio e la partecipazione al dolore delle famiglie colpite da questo tremendo lutto, il Cni ha ricordato come gli ingegneri italiani, anche nell'ambito dell'attività della Rete Professioni Tecniche, in passato abbiano più volte richiamato l'attenzione delle forze politiche, delle istituzioni e in particolare del

governo, sullo stato delle costruzioni pubbliche e private in Italia, fornendo numerose proposte sempre accolte con interesse, ma recepite e attuate solo raramente.

Il Cni ha ribadito al premier che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un impegno costante e permanente. Nella missiva, inoltre, gli ingegneri italiani hanno sottoposto al presidente del Consiglio alcune proposte concrete.

– Piano nazionale di manutenzione infrastrutture: elaborazione di un Piano nazionale di conoscenza

Avviso ai lettori

Guarda Confindustria News

ildenaro.it
CONFINDUSTRIA
 4 AGOSTO 2018 NEWS

Infotraffico del 10 Agosto 2018

Muoversi Video News ...

SS145 Sorrentina, chiusura sino al 14 agosto svincolo Gragnano verso Sorrento

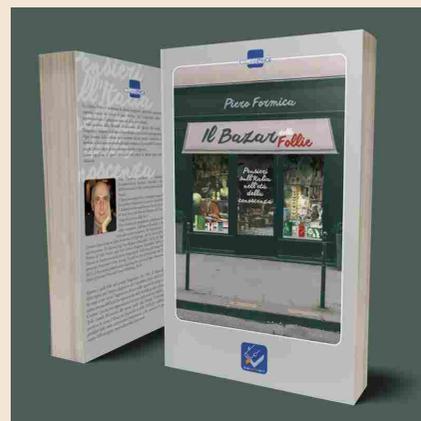
dello stato di sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno etc.), con un'anagrafe delle opere d'arte importanti, basata su dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari. Su questa base di conoscenza, che dovrà essere pubblica e trasparente, sarà possibile programmare un piano complessivo degli interventi, a carico degli enti proprietari/gestori, la cui verifica, magari attraverso una Struttura di missione dedicata, dovrà rimanere in capo allo Stato che avrà il compito di raccordare i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti.

– Indirizzi per interventi di rifacimento delle infrastrutture: si propone la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnico-professionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al governo per la sua attuazione.

– Semplificazione delle procedure: in relazione agli interventi di manutenzione, data l'urgenza, definire procedure semplificate sia per l'affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie.

– Piano nazionale delle infrastrutture: dare avvio a un progetto generale delle infrastrutture in Italia, che rilanci fortemente l'economia e contribuisca a superare il gap con il resto d'Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando priorità nazionale. Evidentemente da rivedere è anche la gestione e il controllo sull'attività svolta dalle Società concessionarie, con particolare riferimento agli investimenti in manutenzione e ammodernamento delle tratte affidate.

– Competenze tecniche della Pa: è evidente che occorre colmare la gravissima carenza di tecnici, in particolare ingegneri, nella pubblica amministrazione, negli organi di pianificazione e controllo, e, spesso, anche nei soggetti concessionari; senza un adeguato numero di tecnici e di ingegneri che rafforzino gli organici delle pubbliche amministrazioni e delle Società concessionarie, qualunque intervento normativo e amministrativo, pur meritorio e 'ispirato', rischia di restare, ancora una volta, inattuabile.



NEURO MED
Finanziamento della Ricerca Sanitaria
metti la tua firma sul futuro della Ricerca
firma: *Mario Rossi*
Codice Fiscale del Beneficario: 00068310945
Usa il cuore e il cervello.
Donna il 5 x MILLE al Neuromed per la lotta contro le malattie neurologiche.

CONDIVIDI Facebook Twitter G+ P

Articolo precedente

Crollo del ponte, presto un monumento per i ragazzi di Torre del Greco

Prossimo articolo

La denuncia di Uilpa: Degrado nei tribunali, anche a Napoli

Articoli correlati Di più dello stesso autore



Avvelena il figlio e tenta suicidio



Turista investita e uccisa a Roma



Gran galà della cultura 2018, Lisa Bernardini tra i protagonisti



PROFESSIONISTI

Gli ingegneri delle strutture chiedono ruoli ad hoc

Giuseppe Latour

«**C**on l'attuale assetto, un ingegnere ambientale potrebbe essere chiamato a effettuare le verifiche sul ponte Morandi a Genova. Sotto il profilo formale non ci sarebbero problemi». Sono parole di Andrea Barocci, ingegnere e coordinatore del Gruppo di lavoro su norme, certificazioni e controlli in cantiere di Isi (Ingegneria sismica italiana, associazione che riunisce i soggetti attivi nella filiera dell'antisismica), che descrivono il paradosso del nostro paese: una specializzazione strategica, come quella di chi si occupa di sicurezza delle strutture, viene tutelata in maniera parziale.

Il Dpr 328/2001, la norma che ha riorganizzato l'albo degli ingegneri, che fino ad allora non teneva conto delle specializzazioni, ha creato tre settori: civile e ambientale, industriale e dell'informazione. Gli strutturisti sono parte della prima famiglia, ma non sono soli. Quindi, sebbene ci siano differenze nel percorso formativo, sono equiparati ad altri professionisti, come gli ingegneri della sicurezza o quelli che si occupano di ambiente. Tutti questi ingegneri hanno la possibilità teorica di fornire le stesse prestazioni. E, cioè, di firmare progetti complessi, come il calcolo strutturale di un edificio nuovo.

«Un altro esempio che rende l'idea - continua Barocci - è quello di un ingegnere edile, che praticamente non fa esami di strutture e ha un percorso molto più vicino a quello di un architetto. Entrambi sono equiparati a un civile». Con poche eccezioni: agli ingegneri sono, infatti, riservate alcune infrastrutture come i ponti, mentre gli architetti hanno competenza in materia di beni culturali. A questo si aggiunge un elemento: chi era iscritto all'albo prima del 2001, con il nuovo assetto, ha avuto la possi-

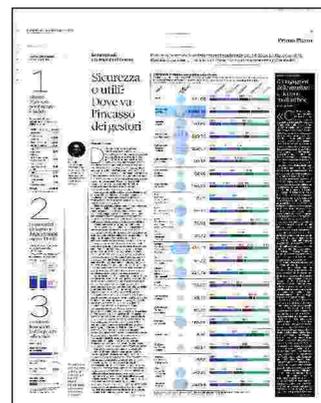
bilità di scegliere a quale settore iscriversi, esercitando competenze a tutto campo. Così molti abilitati hanno opzionato più settori.

Gli effetti di questo sistema si possono misurare in diverse situazioni. Nel privato i cittadini non hanno a disposizione strumenti che consentano di distinguere uno strutturista da un professionista che si è sempre occupato di altro. Nel pubblico i bandi per i professionisti devono per forza mettere sullo stesso piano tutti gli ingegneri civili e ambientali e gli architetti. Insomma, nonostante la delicatezza della materia, le tutele di legge mostrano i segni del tempo.

Qualche soluzione è stata ipotizzata. Ne parla Armando Zambrano, presidente del **Consiglio nazionale degli ingegneri**: «Abbiamo pensato che fosse giusto affrontare la questione in modo diverso da un intervento tramite modifiche normative, perché per cambiare una legge sono necessari anni». È nata Certing, l'agenzia nazionale per la certificazione delle competenze degli ingegneri: il curriculum del professionista viene vagliato e la sua specializzazione viene riconosciuta e inserita in un elenco. Si crea, così, una sorta di albo parallelo che riconosce le competenze. Il sistema, però, ha avuto poco successo e oggi mette insieme meno di 500 iscritti: «Non è ancora entrato nel dna degli ingegneri - dice Zambrano -, molti lo considerano di dubbia utilità. Ci stiamo impegnando per pubblicizzarlo, ma una spinta potrebbe arrivare dall'attivazione di premialità per chi partecipa a gare pubbliche».

L'alternativa è una modifica di legge, con la nascita di una sezione dell'albo per gli strutturisti. Una riorganizzazione dai tempi lunghi, perché dovrebbe comunque fare salve le prerogative di chi già oggi è attivo sul mercato. Ma che forse rappresenta l'opzione più efficace.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Questo sito utilizza cookie tecnici e, previo tuo consenso, cookie di profilazione, di terze parti, a scopi pubblicitari e per migliorare servizi ed esperienza dei lettori. Per maggiori informazioni o negare il consenso, leggi l'informativa estesa. Se decidi di continuare la navigazione o chiudendo questo banner, invece, presti il consenso all'uso di tutti i cookie. [Ok](#) [Informativa estesa](#)

EDIZIONI ANSA > Mediterraneo Europa-Ue NuovaEuropa America Latina Brasil English Mobile Segui su:

ANSA.it **Professioni**

Fai la ricerca Il mondo in Immagini Vai alla Borsa Vai al Meteo Corporate Prodotti

Cronaca Politica **Economia** Regioni + Mondo Cultura Tecnologia Sport FOTO VIDEO Tutte le sezioni +

PRIMOPIANO • BORSA • INDUSTRY 4.0 • FINANZA PERSONALE • PROFESSIONI • REAL ESTATE • PMI • RISPARMIO & INVESTIMENTI • BUSINESS WIRE

ANSA.it > Economia > Professioni > Ordini Professionali > **Ingegneri, sì prevenzione infrastrutture**

FOCUS

- PRIMOPIANO
- FISCO & LAVORO
- CASSE DI PREVIDENZA
- ORDINI PROFESSIONALI

Ingegneri, sì prevenzione infrastrutture

Per evitare tragedie come Genova, tema congresso Ordine 12-14/9

Redazione ANSA ROMA 20 Agosto 2018 09:16

Scrivi alla redazione Stampa

(ANSA) - ROMA, 20 AGO - Il Consiglio nazionale degli ingegneri "ha detto e sostenuto con forza", in occasione del crollo del ponte Morandi a Genova, "come nel passato, che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un abito da indossare in modo permanente e non nelle occasioni del lutto e del dolore". Lo si legge in una nota dell'Ordine professionale presieduto da Armando Zambrano. I numeri delle infrastrutture



© ANSA

lineari di trasporto, relativamente alle reti autostradali, "sono molto importanti: sono 1.608 i ponti e viadotti, per una lunghezza di 1.013 km su un totale di circa 6.000 km di rete", ma nel complesso "sono circa 61.000 i ponti e viadotti lungo i 255.000 km totali che compongono la rete stradale italiana, fatta da autostrade, strade statali, regionali, provinciali e comunali per una lunghezza complessiva di 38.000 km", dati che "segnalano le problematiche poste dalla complessità dell'orografia del nostro Paese". Il tema della prevenzione ha indotto il Consiglio nazionale della categoria tecnica ad organizzare una campagna (denominata "Diamoci una scossa"), per "promuovere gli interventi di riduzione del rischio sismico sul costruito, insieme al Consiglio nazionale degli architetti e alla Fondazione Inarcassa (organismo dell'Ente previdenziale delle due categorie), ormai in avanzato stato, le cui iniziative su tutto il territorio nazionale partiranno a settembre. E pure il Congresso nazionale degli ingegneri, che si terrà a Roma, tra il 12 ed il 14 settembre, "vedrà un'ampia discussione su questi temi", si legge infine.

(ANSA).

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA

Archiviato in Salute Ingegneria Costruzioni, Proprietà Armando Zambrano Fondazione Inarcassa

Condividi Suggerisci

IN COLLABORAZIONE CON

- INARCASSA**
Cassa Nazionale di Previdenza ed Assistenza per gli Ingegneri ed Architetti Liberi Professionisti
- ENPAM**
Ente Nazionale di Previdenza ed Assistenza dei Medici e degli Odontoiatri
- CNPADC**
Cassa nazionale di Previdenza e Assistenza dei Dottori Commercialisti
- CNDN**
Consiglio Nazionale del Notariato
- CNDCEC**
Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili
- CNF**
Consiglio Nazionale Forense

Annunci PPN

VELUX ti rimborsa 70€
Sostituisci la tua vecchia finestra per tetti entro il 31/10
www.velux.it
Summer Days
Solo online fino a 60€ di sconto sulle offerte in promozione
[Scopri di più >>](#)

Special Summer!
IperFibra fino a 1 Giga a 19,90€ al mese. Solo Online
Attiva subito!
offerta luce Holiday Edition
20% di sconto sul prezzo della componente energia
[Scopri di più](#)

CROLLO GENOVA, INGEGNERI SCRIVONO A CONTE

Il **Consiglio Nazionale Ingegneri** ha inviato oggi al presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, una lettera avente per tema la tragedia relativa al crollo del ponte Morandi a Genova.

Dopo aver espresso il cordoglio e la partecipazione al dolore delle famiglie colpite da questo tremendo lutto, il Cni ha ricordato come gli ingegneri italiani, anche nell'ambito dell'attività della Rete Professioni Tecniche, in passato abbiano più volte richiamato l'attenzione delle forze politiche, delle istituzioni e in particolare del governo, sullo stato delle costruzioni pubbliche e private in Italia, fornendo numerose proposte sempre accolte con interesse, ma recepite e attuate solo raramente.

Il Cni ha ribadito al premier che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un impegno costante e permanente. Nella missiva, inoltre, gli ingegneri italiani hanno sottoposto al presidente del Consiglio alcune proposte concrete.

- Piano nazionale di manutenzione infrastrutture : elaborazione di un Piano nazionale di conoscenza dello stato di sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno etc.), con un'anagrafe delle opere d'arte importanti, basata su dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari. Su questa base di conoscenza, che dovrà essere pubblica e trasparente, sarà possibile programmare un piano complessivo degli interventi, a carico degli enti proprietari/gestori, la cui verifica, magari attraverso una Struttura di missione dedicata, dovrà rimanere in capo allo Stato che avrà il compito di raccordare i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti.

- Indirizzi per interventi di rifacimento delle infrastrutture : si propone la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnico-professionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al governo per la sua attuazione.

- Semplificazione delle procedure : in relazione agli interventi di manutenzione, data l'urgenza, definire procedure semplificate sia per l'affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie.

- Piano nazionale delle infrastrutture : dare avvio a un progetto generale delle infrastrutture in Italia, che rilanci fortemente l'economia e contribuisca a superare il gap con il resto d'Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando priorità nazionale. Evidentemente da rivedere è anche la gestione e il controllo sull'attività svolta dalle Società concessionarie, con particolare riferimento agli investimenti in manutenzione e ammodernamento delle tratte affidate.

- Competenze tecniche della Pa : è evidente che occorre colmare la gravissima carenza di tecnici, in particolare ingegneri, nella pubblica amministrazione, negli organi di pianificazione e controllo, e, spesso, anche nei soggetti concessionari; senza un adeguato numero di tecnici e di ingegneri che rafforzino gli organici delle pubbliche amministrazioni e delle Società concessionarie, qualunque intervento normativo e amministrativo, pur meritorio e 'ispirato', rischia di restare, ancora una volta, inattuabile.

space play / pause q unload | stop f fullscreen shift + ? ? slower / faster ? ? volume m mute ? ? seek. seek to previous 1 2 ... 6 seek to 10%, 20% ... 60%



CERCA NOTIZIE

Griglia Timeline Grafo

Prima pagina Lombardia Lazio Campania Emilia Romagna Veneto Piemonte Puglia Sicilia Toscana Liguria Altre regioni

Cronaca Economia Mondo Politica Spettacoli e Cultura Sport Scienza e Tecnologia Informazione locale Stampa estera

Crollo Genova, ingegneri scrivono a Conte

Adnkronos 342161 Crea Alert 17 minuti fa

Politica - Il Cni ha ribadito al premier che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un impegno costante e permanente. Nella missiva, inoltre, gli ingegneri italiani hanno sottoposto al presidente del Consiglio alcune proposte ...

Leggi la notizia



Persone: crollo genova conte
Organizzazioni: cni
consiglio nazionale
Prodotti: rete
Luoghi: genova italia
Tags: ingegneri proposte

CONDIVIDI QUESTA PAGINA SU



Mi piace Iscriviti per vedere cosa piace ai tuoi amici.

Tag Persone Organizzazioni Luoghi Prodotti

DAI BLOG (53)

Genova, crollo del Ponte Morandi: gli antefatti

L'articolo che pubblichiamo sulla tragedia di Genova presenta una documentazione essenziale e il quadro complessivo di scelte strutturali economiche e politiche che sono alla base di una catastrofe annunciata. Pone in modo sempre più urgente il ...

AgoraVox Italia - 1 ora fa

Persone: morandi
Luoghi: genova
Tags: crollo antefatti

Termini e condizioni d'uso - Contattaci

I 5 Stelle rilanciano sulle nazionalizzazioni: i grandi investitori pronti a muovere i loro capitali dall'Italia

La vicenda del crollo del Ponte a Genova è emblematica e, da qualunque parte la si guardi, getta un'ombra di rischio su investimenti futuri in Italia. Il disastro di Genova è stato l'immagine di un ...

The Insider - 2 ore fa

Persone: matteo salvini
vito gamberale
Organizzazioni: autostrade governo
Prodotti: rocco casolino
grande fratello
Luoghi: italia genova
Tags: investitori nazionalizzazioni

Conosci Libero Mail? Sai che Libero ti offre una mail gratis con 5GB di spazio cloud su web, cellulare e tablet? Scopri di più

CROLLO DEL PONTE MORANDI: I VINCOLI UE C'ENTRANO ECCOME

Era ovvio che i giornaloni cercassero subito i motivi per assolvere la Ue da quello che è successo a Genova. Due sono i motivi addotti: la gestione privata delle autostrade - per cui Stato e Ue non ...

Stopeuro - 2 ore fa

Persone: juncker morandi
Organizzazioni: ue governo
Prodotti: costituzione
Luoghi: italia bruxelles
Tags: vincoli crollo

CITTA'

Milano	Palermo	Perugia
Roma	Firenze	Cagliari
Napoli	Genova	Trento
Bologna	Catanzaro	Potenza
Venezia	Ancona	Campobasso
Torino	Trieste	Aosta
Bari	L'Aquila	

Altre città

Culture digitali - Genova, il ponte crollato ed il pentolone scoperchiato

Giorni tremendi a cavallo di un Ferragosto che per tutti noi, singolarmente e nella nostra comune identità di italiani, non potrà essere dimenticato. Il crollo del ponte a Genova, come è stato già detto, è una metafora di questo nostro paese, spezzato in due dall'interesse privato e da una politica quantomeno incapace di vedere o comprendere i bisogni ...

L'Espresso Blog - 2 ore fa

Persone: trump morandi
Organizzazioni: pd tangentopoli
Prodotti: repubblica
Luoghi: genova italia
Tags: ponte pentolone

PERCHE' SU GENOVA L'IPOTESI DEL COMLOTTO NON M'APPASSIONA (L' avete sotto gli occhi)



...crollo del ponte: che dice dell'esplosione? Dei lampi? Del fatto che le telecamere di sorveglianza non hanno registrato nulla, che è stato un black-out, come ha spiegato il procuratore di Genova? ...

Blondet & Friends - 3 ore fa

Persone: renzi davide serra
Organizzazioni: pd consob
Prodotti: leggo repubblica
Luoghi: genova italia
Tags: ipotesi governo

Genova, Ponte Morandi - Privatizzare i profitti e socializzare i costi ha resto destra e sinistra uguali

Il crollo del ponte di Genova è la rappresentazione della fine di un ciclo politico ed economico che ha visto nelle privatizzazioni di servizi di interesse sociale la leva per la crescita economica. Con ...

AgoraVox Italia - 5 ore fa

Organizzazioni: ponte morandi
Luoghi: genova
Tags: profitti costi



Accedi tramite il tuo account social



Accedi tramite il tuo account LavoriPubblici

Password dimenticata?

ACCEDE

Lavori Pubblici

Informazione tecnica on-line

🏠 News Normativa Focus Libri Aziende Prodotti

📍 Contatti 👤 Accedi/Registrati



p-learning

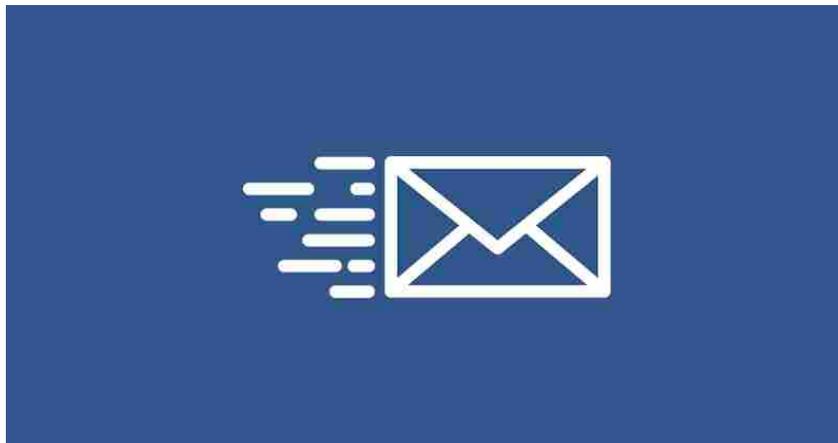


Home > News > CRONACA

Crollo Ponte Morandi, dagli Ingegneri (CNI) una lettera con criticità e proposte in materia di sicurezza delle infrastrutture

21/08/2018

👁 622 volte



Segui Lavori Pubblici su

Segui Lavori Pubblici su

Segui Lavori Pubblici su

Segui Lavori Pubblici su



Il Consiglio Nazionale Ingegneri ha inviato al Presidente del Consiglio Giuseppe Conte una lettera avente per tema la tragedia relativa al crollo del ponte Morandi a Genova.



Dopo aver espresso il cordoglio e la partecipazione al dolore delle famiglie colpite da questo tremendo lutto, il CNI ha ricordato come gli ingegneri italiani, anche nell'ambito dell'attività della Rete Professioni Tecniche, in passato abbiano più volte richiamato l'attenzione delle forze politiche, delle istituzioni ed in particolare del Governo, sullo stato delle costruzioni pubbliche e private in Italia, fornendo numerose proposte sempre accolte con interesse, ma recepite ed



IP TOPNEWS

GIORNO SETTIMANA MESE



Crollo Ponte Morandi: Il Comunicato del Consiglio nazionale degli inge...



Crollo Ponte Morandi: è l'ora del silenzio e delle analisi dei 'tecnici...



attuate solo raramente.

Il CNI ha ribadito al Premier che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un impegno costante e permanente. Nella missiva, inoltre, gli ingegneri italiani hanno sottoposto al Presidente del Consiglio alcune proposte concrete:

Piano nazionale di manutenzione infrastrutture

Elaborazione di un Piano nazionale di conoscenza dello stato di sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno etc.), con un'anagrafe delle opere d'arte importanti, basata su dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari. Su questa base di conoscenza, che dovrà essere pubblica e trasparente, sarà possibile programmare un piano complessivo degli interventi, a carico degli enti proprietari/gestori, la cui verifica, magari attraverso una Struttura di missione dedicata, dovrà rimanere in capo allo Stato che avrà il compito di raccordare i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti.

Indirizzi per interventi di rifacimento delle infrastrutture

Si propone la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnico-professionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al Governo per la sua attuazione.

Semplificazione delle procedure

In relazione agli interventi di manutenzione, data l'urgenza, definire procedure semplificate sia per l'affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie.

Piano nazionale delle infrastrutture

Dare avvio ad un progetto generale delle infrastrutture in Italia, che rilanci fortemente l'economia e contribuisca a superare il gap con il resto d'Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando priorità nazionale. Evidentemente da rivedere è anche la gestione ed il controllo sull'attività svolta dalle Società concessionarie, con particolare riferimento agli investimenti in manutenzione e ammodernamento delle tratte affidate.

Competenze tecniche della P.A.

È evidente che occorre colmare la gravissima carenza di tecnici, in particolare ingegneri, nella pubblica amministrazione, negli organi di pianificazione e controllo, e, spesso, anche nei soggetti concessionari; senza un adeguato numero di tecnici e di ingegneri che rafforzino gli organici delle pubbliche amministrazioni e delle Società concessionarie, qualunque intervento normativo e amministrativo, pur meritorio ed "ispirato", rischia di restare, ancora una volta, inattuabile.

Per tutti i dettagli relativi alle proposte del CNI si rimanda alla lettura delle lettere al Premier Conte in allegato.

© Riproduzione riservata

COMMENTI

Tag:

CNI

Ponte Morandi



Accesso civico generalizzato (FOIA): Sulla Gazzetta la Circolare con n...



Regione Sardegna e LavoRas cantieri: via liberi ai primi 343 cantieri ...



Blocco Bando Periferie: Per il CNAPPC sconcertante con superficialità...

TUTTE LE NEWS ►

LavoriPubblici.it



REGISTRATI

Non perdiamoci di vista... [iscriviti alla newsletter](#)

Il Consiglio nazionale ingegneri ha inviato al presidente del consiglio Giuseppe Conte una lettera avente per tema la tragedia relativa al crollo del ponte Morandi a Genova con una serie di proposte in materia infrastrutturale: piano nazionale di manutenzione infrastrutture; indirizzi per interventi di rifacimento delle infrastrutture; semplificazione delle procedure; piano nazionale delle infrastrutture; accrescimento delle competenze tecniche della pubblica amministrazione.



Con LG DUAL COOL vinci la sfida contro il caldo

SCOPRI DI PIÙ

Martedì, 21/08/2018 - ore 15:06:40

Cerca nel sito...

Cerca

Accedi all'area riservata

V-IPER: nuova gamma di chiller e pompe di calore Classe A Eurovent



50 a 380 kW



Seguici su [f](#) [t](#)

ISSN 2038-0895

V-IPER: nuova gamma di chiller e pompe di calore Classe A Eurovent



50 a 380 kW

HOME SMART CITY TECH INVOLUCRO IMPIANTI meccanici IMPIANTI elettrici ITALIA RINNOVABILI ESTERO BREVI ACADEMY EVENTI BANDI
 QUESITI NORMATIVI PROGETTI QUESITI TECNICI In cantiere... RIVISTE eBook CONTATTI

Ultime notizie autorizzative Fisco DA NON PERDERE Lavoro Estero Il parere di... Sentenze Appalti Professione Regioni Leggi Norme Tecniche Green Economy Mercato Pratiche

In Prima Pagina



Il decreto dignità è legge: le principali misure fiscali



Codice dei Contratti Pubblici, online la consultazione



Codice Contratti, Architetti a Toninelli: "Avanti con le rif..."

Il CNI scrive a Conte per fornire indirizzi per interventi di rifacimento delle infrastrutture

Verso la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnico-professionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida per gli interventi. A cominciare dall'anagrafe delle opere

Martedì 21 Agosto 2018

[Tweet](#) [Condividi 0](#) [G+](#) [Mi piace 23.118](#) [Consiglia 23.118](#) [Condividi](#)



D"altra parte, - si legge in una lettera datata 20 agosto inviata da Consiglio Nazionale degli ingegneri al Presidente del Consiglio dei Ministri - i numeri delle infrastrutture lineari di trasporto, relativamente alle reti autostradali, sono molto importanti, con 1.608 ponti e viadotti per una lunghezza di 1.013 km. su un totale di circa 6.000 km. di rete. Rappresentano tuttavia

solo una parte dei circa 61.000 ponti e viadotti lungo i 255.000 km. totali che compongono la rete stradale italiana fatta da autostrade, strade statali, regionali, provinciali e comunali per una lunghezza complessiva di 38.000 km. Dati molto importanti, segnale delle problematicità poste dalla complessità dell'orografia del nostro Paese, che impongono di rendere organiche e sistematiche le proposte già avanzate da più soggetti sul tema della manutenzione.

UN'ANAGAFE DELLE OPERE

"Proponiamo, quindi, la rapida elaborazione di un Piano nazionale di conoscenza dello stato di sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno etc.), con un'anagrafe delle opere d'arte importanti, basata su dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari. I dati raccolti saranno verificati, con metodi scientifici, da un soggetto indipendente, costituito da tecnici esperti indicati dai Ministeri, dalle università e dalle rappresentanze

Con LG DUAL COOL
vinci la sfida contro il caldo



SCOPRI DI PIÙ

LG DUAL COOL LG

OFFERTA FORMATIVA

Milano, dal 17 settembre al 17 dicembre

CORSO BASE DI LINGUA RUSSA

21 CFP PER INGEGNERI, 20 CFP PER ARCHITETTI

Iscriviti al corso

BREVI

FOTOVOLTAICO, SANZIONI ANTITRUST A GREEN SOLUTION E DEUTSCHE BANK
 Multe per pratiche commerciali scorrette

CAMBIAMENTI CLIMATICI: DAL PIEMONTE NUOVE SOLUZIONI PER IL MONITORAGGIO DI ALLUVIONI E FRANE
 Tra i progetti "green" coordinati dal Polo di innovazione Clever, "Sispe" e "Lasmon" puntano a prevenire disastri ambientali attraverso radar e "intelligenze" innovative

DIAMOCI UNA SCOSSA, INARSIND: "ANCORA UN ONERE CHIESTO AL LIBERO PROFESSIONISTA"
 "Prevenire è sicuramente meglio che curare, ma l'onere economico e di responsabilità civile è in carico al libero professionista, senza certezze di nuovi incarichi in un mercato immobiliare ancora molto stagnante"

DAI PERITI INDUSTRIALI PROPOSTE DI SEMPLIFICAZIONI AL MISE
 Un pacchetto di proposte per alleggerire alcuni adempimenti burocratici che gravano su imprese e professionisti

professionali tecniche. L'analisi attenta e mirata dei dati acquisiti consentirà di individuare strategie, metodologie e priorità di intervento, con una conseguente ottimizzazione dei costi. Gli enti gestori o proprietari dovranno indicare i controlli effettuati e procedere alla redazione di un opportuno piano di manutenzione. Su questa base di conoscenza, che dovrà essere pubblica e trasparente, sarà possibile programmare un piano complessivo di intervento la cui gestione, magari attraverso una Struttura di missione dedicata, dovrà rimanere in capo allo Stato che avrà il compito di ricordare i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti. Il piano di manutenzione, che è da anni un elemento obbligatorio a corredo del progetto esecutivo, deve essere redatto da soggetti competenti e deve essere aggiornato sulla base di un costante monitoraggio diagnostico, dell'avanzamento delle ricerche scientifiche, delle conoscenze, delle tecnologie. Tutto ciò deve valere, come detto, anche per le opere esistenti. Questo però non è sufficiente.

INDIRIZZI PER INTERVENTI DI RIFACIMENTO DELLE INFRASTRUTTURE

Gli ingegneri, ed i professionisti tecnici, vogliono impegnarsi, d'intesa con il governo e le forze sociali, economiche e politiche, concretamente affinché il Paese torni ad investire nel proprio futuro, cominciando a dare il significato scientificamente corretto a parole come "restauro", "conservazione", "consolidamento", nell'auspicio che venga a maturazione una capacità, politica oltre che tecnica, di decidere senza pregiudizi, sulla scorta di analisi specifiche di costi-benefici, la realizzazione di nuove infrastrutture in sostituzione di quelle non convenientemente riparabili e manutenibili. Per questo proponiamo la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnico-professionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al Governo per la sua attuazione.

SEMPLIFICAZIONE PROCEDURE In relazione agli interventi di manutenzione, data l'urgenza, ci appare indispensabile definire procedure semplificate sia per l'affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie. In tale ottica il Codice dei Contratti dovrà essere riscritto in tutte quelle parti in cui la ridondanza di procedure, linee di indirizzo, decreti, hanno finito per appesantirne e complicarne l'applicazione da parte delle stazioni appaltanti puntando, nella cornice generale della centralità della progettazione, questa assolutamente da conservare, ad una maggiore armonizzazione e sinergia tra gli attori del processo edilizio.

PIANO NAZIONALE DELLE INFRASTRUTTURE Dare avvio ad un progetto generale delle infrastrutture in Italia, che rilanci fortemente l'economia e contribuisca a superare il gap con il resto d'Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando priorità nazionale. Evidentemente da rivedere è anche la gestione ed il controllo sull'attività svolta dalle Società concessionarie, con particolare riferimento agli investimenti in manutenzione e ammodernamento delle tratte affidate.

COMPETENZE TECNICHE DELLA P.A. È evidente infine, che occorre colmare la gravissima carenza di tecnici, in particolare ingegneri, nella pubblica amministrazione, negli organi di pianificazione e controllo, e, spesso, anche nei soggetti concessionari; senza un adeguato numero di tecnici e di ingegneri che rafforzino gli organici delle pubbliche amministrazioni e delle Società concessionarie, qualunque intervento normativo e amministrativo, pur meritorio ed "ispirato", rischia di restare, ancora una volta, inattuabile. Ciò, peraltro, consentirebbe finalmente di utilizzare nel nostro Paese i tantissimi ingegneri (ed altri tecnici), molti dei quali oggi emigrano all'estero, ove sono apprezzati per le loro competenze nella progettazione di opere infrastrutturali, non avendo modo di utilizzarle in questo Paese che ha rinunciato ad investire sulle infrastrutture, con gravi ripercussioni sulla competitività della nostra

IMPIANTI DI RISCALDAMENTO, DAL CTI RICHIESTA OFFERTA PROVE UNI10389-2

Richiesta d'offerta per analisi di laboratorio a supporto della redazione della UNI 10389-2 "Misurazioni in campo - Generatori di calore Parte 2: Apparecchi alimentati a biocombustibile solido non polverizzato"



DALLE AZIENDE

FASSA BORTOLO, 42 MLN DI EURO PER IL RILANCIO DI VILCA BLOCCATI DA UNA FIRMA

Fermo da un anno l'investimento nella veronese Vilca

IMMERGAS APRE UNA NUOVA FILIALE IN SPAGNA

La presenza da 25 anni sul mercato iberico è alla base della creazione, in partnership con la famiglia Sanchez-Secco, della Ilesima filiale nel mondo

HARPACEAS SUPPORTA IL PROGETTO ADESA

Il sistema sarà applicato per la prima volta a Brescia la riqualificazione di un edificio del plesso scolastico Don Milani

NUOVO TETTO FOTOVOLTAICO PER BAXI

Il sito produttivo è stato dotato di un impianto composto da oltre 3.600 pannelli in silicio policristallino ed efficienza di conversione elettrica per una superficie complessiva di 6.000 mq

COMPLETATA LA CESSIONE DEL GRUPPO SCRIGNO A CLESSIDRA

Maddalena Marchesini nuovo amministratore delegato

CAMBIO AL VERTICE DI SIEMENS ITALIA

Claudio Picech nominato nuovo CEO di Siemens Italia con effetto 1° ottobre 2018

RIVISTE

economia ma anche sull'efficienza dei nostri servizi pubblici.

OFFERTA FORMATIVA
 Milano, 17 settembre
Dalla "bozza embrionale" fino al modello definitivo: come creare un modello di business
4 CFP PER INGEGNERI
 Iscriviti al corso



Se vuoi rimanere aggiornato su
"Infrastrutture"
 iscriviti alla newsletter di [casaclima.com!](http://casaclima.com)

[Tweet](#) [Condividi 0](#) [G+](#) [Mi piace 23.118](#) [Consiglia 23.118](#) [Condividi](#)

Altre notizie sull'argomento

Check up infrastrutture. Per i Sindaci 10 giorni non sono sufficienti	L'analisi CNR-ITC su crollo del Ponte Morandi	Ponte Morandi. Da qui deve iniziare un piano di manutenzione straordinaria del Paese	Rete elettrica flessibile, al via il progetto ENEA

Tags: [ponte morandi](#), [infrastrutture di rete](#), [cni](#)

Ultimi aggiornamenti

CASE HISTORY IMPIANTI	NUOVI EDIFICI	CLIMATIZZAZIONE
Unità Climaveneta per il nuovo centro commerciale in Uruguay	Inaugurato il nuovo headquarter Fantini Il progetto architettonico di rivisitazione della fabbrica di Fantini Rubinetteria ha permesso di valorizzare il fronte lago e ridisegnare il delicato equilibrio tra l'industria e la natura circostante...	Rooftop compatto per la climatizzazione a ciclo annuale nel medio e piccolo commercio Clivet presenta SMARTPACK2, l'impianto racchiuso in una sola macchina per la climatizzazione nel medio e piccolo commercio

AiCARR Journal #59 - BEMS e Antincendio
 NORMATIVA, Decreto semplificazioni efficienza energetica - Teleriscaldamento ATTIVO, a che punto siamo? - BUILDING AUTOMATION, Sistemi di automazione e controllo per gli edifici - UNI EN 1523: BMS e efficienza energetica - PREVENZIONI INCENDI, Le novità del D.lgs. 106/2017

OFFERTA FORMATIVA
 Milano, 10 settembre
GESTIONE SICURA DEI LAVORI IN APPALTO E DELLE SITUAZIONI DI EMERGENZA
8 CFP PER INGEGNERI
 Iscriviti al corso

FISCO E MATTONE
 Quesiti di fiscalità immobiliare a cura di AGEFIS

QUALI SONO LE NORME A SERVIZIO DELL'EFFICIENZA ENERGETICA?

	FISCO E MATTONE QUALE ALIQUOTA IVA APPLICARE AI LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ESEGUITI AD UNA AZIENDA AGRICOLA?
	FISCO E MATTONE QUALE ALIQUOTA IVA PER LE FATTURE RELATIVE ALLA NUOVA COSTRUZIONE?
	FISCO E MATTONE LAVORI DI SISTEMAZIONE IN PRISTINO DI UNA STRADA DI ACCESSO, QUALE ALIQUOTA IVA?
	FISCO E MATTONE LAVORI DI RECUPERO E RISPARMIO ENERGETICO SULLA PRIMA CASA, QUALE ALIQUOTA IVA?

le più lette...

Il ruolo dell'architetto secondo Michelle Obama

Monticello: abitare nel verde con vista Cupolone. Ecco il nuovo concept di Europa Risorse

Delrio firma il decreto Bim: dal 2019 obbligatorio per le grandi commesse

Rigenerare spazi da condividere. Bando per under35 con 400mila euro per la riqualificazione di luoghi inutilizzati

Le migliori architetture (italiane) d'alta quota, in una mostra diffusa da Cuneo a Bolzano

le ingegneria | rigenerazione urbana |

Intervista all'ingegnere. Studiare i materiali, le opere hanno una storia e una vita

Dopo il Ponte Morandi. Cardinale (CNI): Sostituzione edilizia, multidisciplinarietà, comunicazione trasparente

di Paola Pierotti | pubblicato: 22/08/2018



“Il Ponte Morandi di Genova è un'opera concepita solo pochi anni dopo l'introduzione del cemento armato in Italia, il c.a. precompresso aveva 10-12 anni. Questa è stata sicuramente un'opera innovativa – racconta **Giovanni Cardinale**, vicepresidente del Consiglio Nazionale degli Ingegneri, fondatore e socio di GPA Ingegneria – che ha richiesto attenzione e

particolare manutenzione”. Premesso questo, l'auspicio degli ingegneri è duplice: “non tornare a criminalizzare un materiale come il cemento armato, santificando la supremazia di altri materiali”, e ancora: “non esiste un materiale eterno, buono per tutte le stagioni”.

Tra i non addetti ai lavori si sono alimentati i pregiudizi nei confronti del cemento armato. Cosa possono fare gli ingegneri?

Dobbiamo acquisire ancora maggior consapevolezza sull'importanza di studiare i materiali. I progetti vanno guardati considerando che le opere hanno una storia e una vita. Bisogna confrontarsi apertamente sul tema della sostituzione edilizia. Sono a Londra in queste ore e migliaia di gru raccontano di una città che con facilità sceglie di abbattere e rifare, senza il bisogno ostinato di conservare, magari con interventi sofisticati e costosi. Penso ad Amatrice: il linguaggio della rigenerazione urbana deve parlare anche di demolizione e ricostruzione.

Che lezione dà invece il crollo del Ponte Morandi in termini di competenze?

È un problema complesso. Bisogna credere nella forza della multidisciplinarietà che offre la possibilità di dare risposte complete ai problemi, nonostante il freno di qualche normativa o dei sistemi finanziari o della remunerazione nell'affidamento degli incarichi. Bisogna combattere questa battaglia con strutture adeguate: oggi non sono questioni da geni come Morandi o Nervi, quando si ha a che fare con la progettazione di strutture in cemento armato servono strutturisti, tecnologi del calcestruzzo e altri specialisti: l'interdisciplinarietà aumenta il contenuto dell'ingegneria, oltre a quello dell'ideazione formale.

Secondo lei, come può il crollo del Ponte essere un'occasione per una comunicazione diversa, sia verso il mondo esterno, che internamente tra i professionisti?

Sicuramente non spieghiamo a sufficienza la complessità di questo mestiere: quando si progetta, non si deve dare mai per scontato niente; nella fase di ideazione si devono mettere in crisi le soluzioni e sondare tutte le alternative possibili. Per la categoria professionale invece, sarà prezioso che tutti i documenti, esito delle perizie e del lavoro della commissione ministeriale nominata dopo il crollo, siano messi a disposizione e che i risultati siano trasparenti. Sarà una lezione condivisa. Nel nostro mondo le idee circolano poco e sarebbe

"Quando si ha a che fare con la progettazione di strutture in cemento armato servono strutturisti, tecnologi del calcestruzzo e altri specialisti: l'interdisciplinarietà aumenta il contenuto dell'ingegneria, oltre a quello dell'ideazione formale"

Giovanni Cardinale

utilissimo per migliorarci, anche accettando la critica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tag:

Condividi Tweet

Torna indietro

Per approfondimenti scrivere a info@ppan.it



home
attività
ppan per



home
archivio
network
focus
risorse e temi

chi siamo
contatti

Newsletter

Iscriviti alla nostra newsletter per essere sempre aggiornato sulle novità

email

OK

© 2017 PPAN srl via Nomentana 63, 00161 Roma - P.iva 12833371003

PPANthebrief Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 49 del 23/03/2015 - Editore: Andrea Nonni - Direttore responsabile: Paola Pierotti - privacy

Il controllo dei ponti? A gratis

Il sindaco di Avellino ha chiesto ai professionisti di svolgere le attività (con relative responsabilità) per i controlli di staticità di uno storico manufatto. Compensi zero

Una commissione per il controllo tecnico dell'efficienza di un ponte senza alcun compenso. Assumersi le responsabilità ed eseguire attività tecniche gratuitamente. È quanto richiesto dal sindaco di Avellino per la supervisione dello storico «Ponte della ferriera». Vincenzo Ciampi ha chiesto all'Ordine degli ingegneri, degli architetti e dei geologi di Avellino, nonché ai Vdf e alle Belle arti di mettere a disposizione un tecnico gratuitamente.

Damiani a pag. 31

IL SINDACO IRPINO INVIA UNA LETTERA CON LA RICHIESTA AGLI ORDINI PROFESSIONALI

Controlli un ponte? Ad Avellino niente compenso

Far parte di una commissione dedicata al controllo tecnico dell'efficienza di un ponte senza veder prevista nessuna forma di compenso. Assumersi le responsabilità ed eseguire attività tecniche gratuitamente. È quanto richiesto dal sindaco di Avellino Vincenzo Ciampi per la supervisione dello storico «Ponte della ferriera». Il primo cittadino irpino ha, infatti, inviato una lettera all'Ordine degli ingegneri, degli architetti e dei geologi di Avellino, nonché ai vigili del fuoco e alla soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio, chiedendo ai suddetti organismi di mettere a disposizione un tecnico gratuitamente. «Questa amministrazione, in qualità di ente proprietario, intende procedere al controllo tecnico dell'efficienza dello storico «Ponte della Ferriera. Constatata l'importanza dell'opera»,

si legge nella lettera inviata dal sindaco, «si chiede, nello spirito di collaborazione che da sempre contraddistingue codesti enti, di voler indicare un proprio tecnico, che abbia maturato esperienza nel settore, disponibile a far parte, a titolo gratuito, della commissione che avrà il compito di verificare l'efficienza dello storico Ponte della Ferriera. Nel ringraziare anticipatamente si resta in attesa di ricevere in tempi brevi i nominativi dei tecnici prescelti».

La lettera ha provocato una serie di reazioni indignate da parte delle varie categorie. Sui social è stato lanciato l'allarme dell'assunzione delle responsabilità che investono un professionista tecnico nell'espletamento di un controllo di efficienza di un'infrastruttura.

Secondo Armando Zambrano, presidente del Consiglio nazionale degli ingegneri e portavoce della Rete delle professioni tecniche, «per noi è importante il controllo delle infrastrutture, ma il modo in questo caso non è corretto. La volontà da

parte nostra c'è, ma ci vuole accortezza da parte delle istituzioni. Diventa antipatico dire di no, specialmente in un periodo come questo, ma in questo modo si finisce per snaturare il rapporto tra enti e professionisti. Ci dovremmo assumere delle responsabilità importanti senza che sia previsto un compenso per questo». Un altro aspetto non secondario sollevato dal presidente Zambrano riguarda l'assicurazione professionale: la copertura assicurativa, infatti, copre solo le attività remunerate. In questo caso, quindi, non si avrebbe neanche l'assicurazione.

«È evidente che, comunque vada, bisogna stabilire dei precisi criteri di selezione dei professionisti», prosegue Zambrano. «Capisco che il controllo sulle infrastrutture sia stato richiesto dal ministero e che, quindi, il sindaco recepisca una volontà governativa. Ma è necessaria maggiore chiarezza e correttezza nei procedimenti».



Home > EDILIZIA > Infrastrutture: lettera del CNI al Presidente del Consiglio Conte

EDILIZIA

Infrastrutture: lettera del CNI al Presidente del Consiglio Conte

Ancora una volta gli ingegneri italiani intendono mettersi a disposizione del Paese

Di **Redazione Tecnica** - 22 agosto 2018 © RIPRODUZIONE RISERVATA

f Condividi su Facebook

Tweet su Twitter

G+

p

in

CERCA



Come già anticipato nella nota del 17 agosto, nella quale dopo aver espresso il cordoglio per le vittime del crollo del Ponte Morandi, si era impegnato a proporre una **strategia per evitare simili tragedie** e per prevenire eventuali rischi delle infrastrutture, due giorni fa il CNI ha provveduto a fornire indirizzi di rifacimento delle infrastrutture tramite una lettera inviata al

Premier Conte. Il **CNI ha avanzato alcune proposte** partendo dalla convinzione che sul tema della sicurezza sono necessari interventi urgenti, immediati, in quanto i dati numerici delle infrastrutture lineari di trasporto riferiti alle autostrade assumono proporzioni molto rilevanti e sono indicativi della problematicità determinata dalla complessità dell'orografia italiana: si contano ben 1.608 tra ponti e viadotti per una lunghezza di 1.013 km su una lunghezza totale della rete di circa 6.000 km. E addirittura sono 61.000 i ponti e viadotti di tutta la rete stradale italiana, se si comprendono autostrade, strade statali, regionali, provinciali e comunali per una lunghezza totale di 38.000 km.

Il CNI ha ribadito al Presidente del Consiglio Conte in una lettera del 20 agosto alcune proposte concrete che avranno il sostegno dell'intera comunità degli ingegneri.

Leggi anche *Infrastrutture: Ricognizione Mit su stato salute opere viarie e dighe*

Anagrafe infrastrutture

Il **Consiglio Nazionale degli Ingegneri** propone l'**elaborazione di un piano nazionale pluriennale di verifica dello stato di sicurezza** delle infrastrutture tramite la realizzazione di un'anagrafe sulla base di dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari. I dati raccolti dovranno essere verificati con metodi scientifici da un soggetto indipendente e la loro analisi servirà per individuare strategie e priorità di intervento che consentiranno la programmazione di un piano complessivo di interventi a carico dei proprietari. La gestione di



Periodico mensile di tecnica edilizia ed urbanistica per amministrazioni pubbliche, professionisti e costruttori

Scopri di più

Gli speciali di Ediltecnico

Tutti



Fondi per l'edilizia scolastica



NTC 2018, Norme Tecniche per le Costruzioni in vigore: i dettagli



Muratura: sicurezza sismica dal nuovo all'esistente



Regolamento Edilizio Tipo: 11 regioni l'hanno adottato



questo piano dovrà essere coordinata e verificata attraverso una struttura statale all'uopo dedicata in stretto contatto con i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti. Il piano di manutenzione, che da anni è obbligatorio, dovrà essere stilato da soggetti competenti, aggiornato in relazione a un monitoraggio diagnostico continuo, all'avanzamento delle ricerche scientifiche e delle tecnologie ed esteso anche alle opere esistenti.

Infrastrutture: Indirizzi per interventi di rifacimento

Il CNI "propone la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnico-professionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al Governo per la sua attuazione".

Gli ingegneri intendono, pertanto, impegnarsi in collaborazione con il governo e con le forze politiche, sociali ed economiche affinché il nostro Paese torni ad investire nel proprio futuro, con l'obiettivo di rilanciarlo attraverso la **realizzazione di nuove infrastrutture** in sostituzione di quelle per le quali non risulterà conveniente procedere alla manutenzione.

Infrastrutture: Semplificazione procedure

Secondo il CNI è opportuno: "in relazione agli interventi di manutenzione, data l'urgenza, definire procedure semplificate sia per l'affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie".

Sulla base di ciò il Codice dei Contratti dovrà essere rettificato in quelle parti che sono state appesantite dalla ridondanza delle procedure e delle linee di indirizzo che ne hanno reso **difficoltosa l'applicazione da parte delle stazioni appaltanti**, conservando invece la centralità della progettazione e puntando sulla sinergia tra gli attori che intervengono nel processo edilizio.

Piano nazionale delle infrastrutture

Il CNI continua ribadendo che è auspicabile "dare avvio ad un progetto generale delle infrastrutture in Italia, che rilanci fortemente l'economia e contribuisca a superare il gap con il resto d'Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando priorità nazionale".

Il [Consiglio Nazionale degli Ingegneri](#) sostiene anche che è importante **riedere la gestione e migliorare il controllo effettuato sull'attività delle concessionarie**, in particolare per quanto concerne gli investimenti destinati alla manutenzione e all'ammodernamento delle tratte a loro affidate.

Infrastrutture: Competenze tecniche della P.A.

Occorre infine sanare la gravissima carenza di tecnici, in modo particolare di ingegneri all'interno della pubblica amministrazione, degli organi di controllo e dei soggetti concessionari, poiché in difetto di ciò, permane inattuabile qualsiasi intervento normativo e amministrativo seppur valido e meritorio. D'altra parte un razionale utilizzo dei tanti ingegneri e tecnici disponibili nel nostro Paese, molti dei quali emigrano all'estero e sono apprezzati per le loro competenze progettuali sulle infrastrutture, consentirebbe di migliorare l'efficienza dei nostri servizi pubblici e di porre un freno alle gravi ripercussioni sulla competitività nazionale

Sismabonus 2018-2021:
come funziona la
detrazione



Ristrutturazioni,
Detrazione 50% per tutto il
2018



Bonus Mobili e Arredi 2018



Detrazione 65% e 50%
2018: Ecobonus
riqualificazione energetica

che la rinuncia ad investire sulle infrastrutture può comportare.

Tramite queste comunicazioni, il CNI intende **assicurare il necessario contributo alla realizzazione del piano di manutenzione** e alle verifiche che risulteranno necessarie mettendosi a disposizione del Paese.

Sull'argomento consigliamo:



Metodi pratici per il rinforzo di elementi strutturali

Santino Ferretti, 2018, Maggioli Editore

La necessità di riparare, rinforzare, migliorare, fino ad adeguare le strutture, soprattutto quelle colpite da un sisma, ha fatto nascere una nuova consapevolezza, che ha portato a sviluppare nuove tecniche per il rinforzo strutturale degli edifici esistenti. Il testo esamina le tecniche per...

38,00€ 34,20€ [Acquista](#)
su www.maggiolieditore.it



Resta aggiornato con la nostra **Newsletter**

TAG **infrastrutture**

Condividi



[tweet](#)

Articolo precedente

Detrazione Iva per ristrutturazione capannone quando proprietà è di terzi

Articoli correlati



Ponte Morandi: Prof. Brencich e Arch. Ferrazza ipotizzano cause crollo



Infrastrutture: Ricognizione Mit su stato salute opere viarie e dighe



Ponte Morandi: dopo il crollo istituita Commissione Mit



Consulta il dossier sul miglioramento sismico degli edifici esistenti

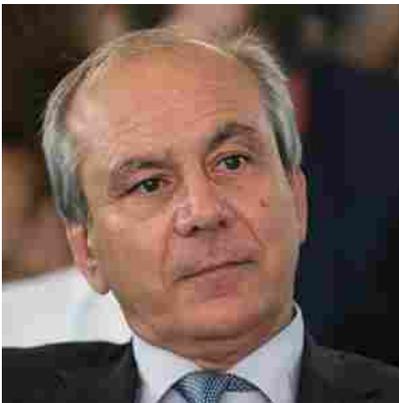
[Home](#)

Il Magazine

Per la messa in sicurezza delle infrastrutture non servono provvedimenti urgenti e non organici

Redazione INGENIO 23/08/2018 70

Sicurezza delle infrastrutture: il CNI scrive a Danilo Toninelli



Dopo la [lettera inviata al Premier Conte](#) solo lo scorso 20 agosto il CNI torna sul tema della sicurezza delle infrastrutture esistenti e lo fa con una nuova lettera inviata questa volta al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli, ribadendo la necessità di un **protocollo nazionale di valutazione e classificazione delle infrastrutture e una maggiore valorizzazione dell'attività tecnica dei professionisti coinvolti**.

Come è noto a tutti, il crollo del Ponte Morandi ha riportato una forte attenzione sul tema della sicurezza delle infrastrutture creando una certa ansia diffusa sia tra i cittadini, sia tra chi ne ha la responsabilità e quindi ne deve garantire la sicurezza pubblica.

L'ansia a verificare la sicurezza di ponti, viadotti...

In questi giorni si è assistito ad una vera e propria corsa da parte di molti Enti locali o strutture periferiche del Ministero, a richiedere in poco tempo agli enti proprietari/gestori informazioni sullo stato delle opere.

Purtroppo ancora una volta ci troviamo a parlare di prevenzione solo sotto la pressione di un evento tragico, e a constatare di non possedere dati conoscitivi adeguati al compito che le infrastrutture quotidianamente svolgono e soprattutto alla sicurezza degli utenti accrescendo così la già forte sfiducia nell'attività delle istituzioni.

Servono azioni coordiante, responsabilità e azioni tecniche adeguate

Sulla questione è intervenuto ancora una volta il CNI, che in una lettera inviata al Ministro Toninelli, evidenzia come **"non servono provvedimenti urgenti e non organici: serve un piano di conoscenza su tutto il territorio, redatto da tecnici esperti e competenti nelle**



Sfoggia la rivista online



News

Vedi tutte

Per la messa in sicurezza delle infrastrutture non servono provvedimenti urgenti e non organici

Ponte Avellino: Architetti a Sindaco" no

varie discipline coinvolte, con protocolli specifici in funzione delle tipologie, dei materiali, delle prestazioni."

"**Servono quelle azioni coordinate** - si legge nella nota - che questo Consiglio Nazionale ha proposto, insieme ad altri soggetti, ben prima dell'ultimo drammatico crollo e che, subito dopo il tragico evento ha riproposto all'attenzione delle massime istituzioni dello Stato e richiamate in una [nota al Presidente del Consiglio](#)"

"**Servono responsabilità ed azioni tecniche adeguate**, e sarebbe sbagliato scambiare per emergenza quello che al contrario, dovrebbe essere un impegno costante di ogni amministrazione centrale e periferica: conoscere, censire, mantenere, prevenire, stabilire criteri di intervento e priorità, ottimizzare le tipologie di intervento acquisendo dati e informazioni omogenei utilizzabili a livello nazionale.

La sicurezza non è una questione di un "controllo visivo" nè a "costo zero"

Dal 14 agosto scorso molte sono state le amministrazioni e gli Enti che si sono attivati nel cercare "rassicurazioni" alla sicurezza di proprie infrastrutture.

Purtroppo però, spesso - scrive il CNI - questo è avvenuto con "comportamenti criticabili in cui di fatto, da un lato, si derubrica a veloce e formale azione di controllo visivo quello che, invece, dovrebbe essere un vero e proprio "progetto di conoscenza" e dall'altro, si invoca **la gratuità della prestazione professionale**, come se appunto, si dovesse mettere in campo la solidarietà e la volontarietà tipica dei momenti di emergenza e non la pianificazione di atti tecnici complessi da eseguire "in momento di pace".

Non si può non rendersi conto che si tratta di attività professionali ad alto tasso di specializzazione e complessità che non possono essere svolte in un tempo non consono nè essere richieste in forma gratuita, vista anche l'elevata responsabilità connessa all'espressione di un giudizio.

Scarica la lettera del CNI al Ministro Toninelli

Allegato

Leggi anche

- » Crolla il ponte Morandi a Genova: problema strutturale, ma perchè ?
- » Cosa scriveva Riccardo Morandi nel 1979 del Ponte Polcevera in un rapporto internazionale
- » Morandi: Su alcune recenti realizzazioni di strutture in cemento armato e cemento armato precompresso
- » Le Strutture Strallate Omogenee in Cemento Armato, di Riccardo Morandi
- » Messa in sicurezza delle infrastrutture: il CNI invia al Governo una lettera di proposte
- » Ponte della Ferriera (AV): consulenza gratuita per la verifica di stabilità. Ed è nuova polemica

a consulenze gratis"

Ponte della Ferriera (AV): consulenza gratuita per la verifica di stabilità. Ed è nuova polemica

Crollo del ponte Morandi: le proposte di INARSIND per una maggiore sicurezza

CERSAIE 2018: l'appuntamento internazionale con il design delle superfici ceramiche e dell'arredo bagno

CIS low cost: voi mettereste la "salute" del vostro edificio nella mani di un dottore a basso prezzo? io no

Concorso di progettazione aperto in due gradi per una nuova scuola primaria a Cesenatico

Ponte, ponti, opere pubbliche e domande (retoriche)

Ing. Camomilla: come e perchè intervenimmo sugli stralli della pila 11 del Ponte Morandi nel 1992

Concorso per due ingegneri alla Provincia di Bolzano - Settore infrastrutture



Mi piace Condividi

Tweet

Commenti: 0

Ordina per **Meno recenti** ↕



Aggiungi un commento...

Plug-in Commenti di Facebook

PONTE MORANDI, LE PROPOSTE DEL CONSIGLIO NAZIONALE INGEGNERI

Il CNI invia una lettera al presidente del Consiglio Conte contenente proposte operative circa la sicurezza delle infrastrutture esistenti, quanto mai necessaria alla luce del crollo del ponte Morandi

Uno scatto del Ponte Morandi subito dopo il crollo del 14 agosto 2018

È attraverso una lettera al presidente del Consiglio, prof. Giuseppe Conte, che il CNI (Consiglio Nazionale degli Ingegneri) ribadisce le priorità quanto mai necessarie, circa la manutenzione e il monitoraggio delle infrastrutture dopo il crollo del ponte Morandi a Genova.

" I numeri delle infrastrutture lineari di trasporto, relativamente alle reti autostradali, sono molto importanti, con 1.608 ponti e viadotti per una lunghezza di 1.013 km, su un totale di circa 6.000 km di rete. Rappresentano tuttavia solo una parte dei circa 61.000 ponti e viadotti lungo i 255.000 km totali che compongono la rete autostradale italiana fatta da autostrade, strade statali, regionali, provinciali e comunali per una lunghezza complessiva di 38.000 km. Dati molto importanti, segnale delle problematiche poste dalla complessità dell'orografia del nostro Paese, che impongono di rendere organiche e sistematiche le proposte già avanzate da più soggetti sul tema della manutenzione".

Cordoglio per le 43 vittime e per una città messa in ginocchio, ma questo seppur cinicamente deve essere un insegnamento a cambiare il metodo di approccio circa le infrastrutture esistenti e quelle che saranno realizzate.

Leggi anche

Ponti e viadotti, in arrivo il monitoraggio digitale

Trasporti eccezionali: i contenuti della direttiva Mit sulle autorizzazioni

Di seguito le proposte espresse dal CNI, nella lettera del 20 agosto al Presidente Conte.

Piano nazionale di manutenzione infrastrutture

Elaborazione di un Piano nazionale di conoscenza dello stato di sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno etc.), con un'anagrafe delle opere d'arte importanti, basata su dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari.

Su questa base di conoscenza, che dovrà essere pubblica e trasparente, sarà possibile programmare un piano complessivo degli interventi , a carico degli enti proprietari/gestori, la cui verifica, magari attraverso una Struttura di missione dedicata, dovrà rimanere in capo allo Stato che avrà il compito di raccordare i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti.

Indirizzi per interventi di rifacimento delle infrastrutture

Si propone la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnicoprofessionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al Governo per la sua attuazione.

Semplificazione delle procedure

In relazione agli interventi di manutenzione, data l'urgenza, definire procedure semplificate sia per l'affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie.

Piano nazionale delle infrastrutture

Dare avvio ad un progetto generale delle infrastrutture in Italia, che rilanci fortemente l'economia e contribuisca a superare il gap con il resto d'Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando priorità nazionale. Evidentemente da rivedere è anche la gestione ed il controllo sull'attività svolta dalle Società concessionarie , con particolare riferimento agli investimenti in manutenzione e ammodernamento delle tratte affidate.

Competenze tecniche della P.A.

È evidente che occorre colmare la gravissima carenza di tecnici , in particolare ingegneri, nella pubblica amministrazione, negli organi di pianificazione e controllo, e, spesso, anche nei soggetti concessionari; senza un adeguato numero di tecnici e di ingegneri che rafforzino gli organici delle pubbliche amministrazioni e delle Società concessionarie, qualunque intervento normativo e amministrativo, pur meritorio ed 'ispirato', rischia di restare, ancora una volta, inattuabile.



Home

Per la messa in sicurezza delle infrastrutture non servono provvedimenti urgenti e non organici

CNI 20/08/2018 4

CROLLO PONTE MORANDI



Dopo la lettera inviata al Premier Conte solo lo scorso 20 agosto il CNI torna sul tema della sicurezza delle infrastrutture esistenti e lo fa con una nuova lettera inviata questa volta al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli per ribadire.....

Come è noto a tutti, il crollo del Ponte Morandi ha riportato una forte attenzione sul tema della sicurezza delle infrastrutture creando una certa ansia diffusa sia tra i cittadini, sia tra chi ne ha la responsabilità e quindi ne deve garantire la sicurezza.

L'ansia a verificare la sicurezza di ponti, viadotti...

In questi giorni si è assistito ad una vera e propria corsa da parte di molti Enti locali o strutture periferiche del Ministero a richiedere in poco tempo agli enti proprietari/gestori informazioni sullo stato delle opere.

Purtroppo ancora una volta ci troviamo a parlare di prevenzione solo sotto la pressione di un evento tragico, e a constatare di non possedere dati conoscitivi adeguati al compito che le infrastrutture quotidianamente svolgono e soprattutto alla sicurezza degli utenti accrescendo così la già forte sfiducia nell'attività delle istituzioni.

Sulla questione il CNI, nella lettera inviata al ministro Toninelli, evidenzia che **"non servono provvedimenti urgenti e non organici: serve un piano di conoscenza su tutto il territorio, redatto da tecnici esperti e competenti nelle varie discipline coinvolte, con protocolli specifici in funzione delle tipologie, dei materiali, delle prestazioni.**

Il Magazine



Sfogliala rivista online

News

Vedi tutte

Ponte Avellino: Architetti a Sindaco" no a consulenze gratis"

Concorso di progettazione aperto in due gradi per una nuova scuola primaria a Cesenatico

Ing. Camomilla: come e perché intervenimmo sugli stralli della pila 11 del Ponte Morandi nel 1992

Messa in sicurezza delle infrastrutture: il CNI invia al Governo una lettera di proposte

Piano Periferie, Cappochin commenta: "iniziativa sconcertante"

Il viadotto sul Polcevera: Ecco l'articolo di Riccardo Morandi del 1967 con tutti i dettagli progettuali

Per la messa in sicurezza delle infrastrutture non servono provvedimenti urgenti e non organici



Prima della tragedia del Pollino: da Nord a Sud, le piene fatali per i turisti in Italia



Stretta sui migranti, ecco le nuove regole



Di Maio: «Su Ilva atto illegittimo ma non annullabile»



Dopo Genova ponti sotto osservazione

PROFESSIONISTI

Il controllo sui viadotti? Può farlo anche un ingegnere civile o ambientale

—di **Giuseppe Latour** | 23 agosto 2018

VIDEO



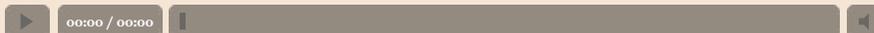
23 agosto 2018

Genova, Martina: governo valuta Zona economica speciale al porto

I PIÙ LETTI DI ITALIA

ULTIME NOVITÀ

Dal catalogo del Sole 24 Ore





«**C**on l'attuale assetto, un ingegnere ambientale potrebbe essere chiamato a effettuare le verifiche sul ponte Morandi a Genova. Sotto il profilo formale non ci sarebbero problemi». Sono parole di Andrea Barocci, ingegnere e coordinatore del Gruppo di lavoro su norme, certificazioni e controlli in cantiere di Isi (Ingegneria sismica italiana, associazione che riunisce i soggetti attivi nella filiera dell'antisismica), che descrivono il paradosso del nostro paese: una specializzazione strategica, come quella di chi si occupa di sicurezza delle strutture, viene tutelata in maniera parziale.



L'INCHIESTA | 20 agosto 2018
Ponte Genova, la Procura punta sulla mancanza di monitoraggio continuo

Il Dpr 328/2001, la norma che ha riorganizzato l'albo degli ingegneri, che fino ad allora non teneva conto delle specializzazioni, ha creato tre settori: civile e ambientale, industriale e dell'informazione. Gli strutturisti sono parte della prima famiglia, ma non sono soli. Quindi, sebbene ci siano differenze nel percorso formativo, sono equiparati ad altri

professionisti, come gli ingegneri della sicurezza o quelli che si occupano di ambiente. Tutti questi ingegneri hanno la possibilità teorica di fornire le stesse prestazioni. E, cioè, di firmare progetti complessi, come il calcolo strutturale di un edificio nuovo.

«Un altro esempio che rende l'idea – continua Barocci – è quello di un ingegnere edile, che praticamente non fa esami di strutture e ha un percorso molto più vicino a quello di un architetto. Entrambi sono equiparati a un civile». Con poche eccezioni: agli ingegneri sono, infatti, riservate alcune infrastrutture come i ponti, mentre gli architetti hanno competenza in materia di beni culturali. A questo si aggiunge un elemento: chi era iscritto all'albo prima del 2001, con il nuovo assetto, ha avuto la possibilità di scegliere a quale settore iscriversi, esercitando competenze a tutto campo. Così molti abilitati hanno opzionato più settori.



IL RAPPORTO ALMALAUREA | 11 giugno 2018
Il paradosso degli ingegneri: tutti li cercano ma loro non sono contenti

Gli effetti di questo sistema si possono misurare in diverse situazioni. Nel privato i cittadini non hanno a disposizione strumenti che consentano di distinguere uno strutturista da un professionista che si è sempre occupato di altro. Nel pubblico i bandi per i professionisti devono per forza mettere sullo stesso piano tutti gli ingegneri civili e ambientali e gli architetti. Insomma, nonostante la delicatezza della

[SCOPRI ALTRI PRODOTTI >](#)

LE GALLERY PIÙ VISTE



MONDO | 22 agosto 2018
 Tutte le donne che accusano Trump



VIAGGI | 21 agosto 2018
 La locanda alpina svizzera più bella del mondo cerca nuovi gestori



ITALIA | 21 agosto 2018
 Pollino, la tragedia delle gole del Raganello



VIAGGI | 22 agosto 2018
 Il resort sui laghi da Como a Garda. Il glamour che piace agli stranieri ora è qui



MOTORI24 | 22 agosto 2018
 La macchina del futuro secondo Opel

materia, le tutele di legge mostrano i segni del tempo.

Qualche soluzione è stata ipotizzata. Ne parla Armando Zambrano, presidente del **Consiglio nazionale degli ingegneri**: «Abbiamo pensato che fosse giusto affrontare la questione in modo diverso da un intervento tramite modifiche normative, perché per cambiare una legge sono necessari anni». È nata Certing, l'agenzia nazionale per la certificazione delle competenze degli ingegneri: il curriculum del professionista viene vagliato e la sua specializzazione viene riconosciuta e inserita in un elenco. Si crea, così, una sorta di albo parallelo che riconosce le competenze. Il sistema, però, ha avuto poco successo e oggi mette insieme meno di 500 iscritti: «Non è ancora entrato nel dna degli ingegneri - dice Zambrano -, molti lo considerano di dubbia utilità. Ci stiamo impegnando per pubblicizzarlo, ma una spinta potrebbe arrivare dall'attivazione di premialità per chi partecipa a gare pubbliche».

L'alternativa è una modifica di legge, con la nascita di una sezione dell'albo per gli strutturisti. Una riorganizzazione dai tempi lunghi, perché dovrebbe comunque fare salve le prerogative di chi già oggi è attivo sul mercato. Ma che forse rappresenta l'opzione più efficace.

© Riproduzione riservata

ARGOMENTI: [Certing](#) | [Andrea Barocci](#) | [Genova](#) | [Armando Zambrano](#) | [Libere professioni](#)

 **0 COMMENTI**
Partecipa alla discussione

Scrivi un commento...

[Disclaimer](#)

Pubblica

 **0 Commenti** | [Aggiorna](#)

[VEDI TUTTI I COMMENTI](#) ▲

 [Carica altri commenti](#)

FOTO



Prima della tragedia del Pollino: da Nord a Sud, le piene fatali per i turisti in Italia

Stretta sui migranti, ecco le nuove regole

Di Maio: «Su Ilva atto illegittimo ma non annullabile»

Dopo Genoa: ponti sott'osservazione

PROFESSIONISTI

Il controllo sui viadotti? Può farlo anche un ingegnere civile o ambientale

—di **Giuseppe Latour** | 23 agosto 2018

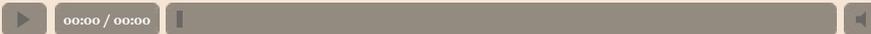
VIDEO



23 agosto 2018
Diciotti, toccante testimonianza della psicologa di Msf

I PIÙ LETTI DI ITALIA

ULTIME NOVITÀ
Dal catalogo del Sole 24 Ore





«**C**on l'attuale assetto, un ingegnere ambientale potrebbe essere chiamato a effettuare le verifiche sul ponte Morandi a Genova. Sotto il profilo formale non ci sarebbero problemi». Sono parole di Andrea Barocci, ingegnere e coordinatore del Gruppo di lavoro su norme, certificazioni e controlli in cantiere di Isi (Ingegneria sismica italiana, associazione che riunisce i soggetti attivi nella filiera dell'antisismica), che descrivono il paradosso del nostro paese: una specializzazione strategica, come quella di chi si occupa di sicurezza delle strutture, viene tutelata in maniera parziale.



L'INCHIESTA | 20 agosto 2018
Ponte Genova, la Procura punta sulla mancanza di monitoraggio continuo

Il Dpr 328/2001, la norma che ha riorganizzato l'albo degli ingegneri, che fino ad allora non teneva conto delle specializzazioni, ha creato tre settori: civile e ambientale, industriale e dell'informazione. Gli strutturisti sono parte della prima famiglia, ma non sono soli. Quindi, sebbene ci siano differenze nel percorso formativo, sono equiparati ad altri

professionisti, come gli ingegneri della sicurezza o quelli che si occupano di ambiente. Tutti questi ingegneri hanno la possibilità teorica di fornire le stesse prestazioni. E, cioè, di firmare progetti complessi, come il calcolo strutturale di un edificio nuovo.

«Un altro esempio che rende l'idea – continua Barocci – è quello di un ingegnere edile, che praticamente non fa esami di strutture e ha un percorso molto più vicino a quello di un architetto. Entrambi sono equiparati a un civile». Con poche eccezioni: agli ingegneri sono, infatti, riservate alcune infrastrutture come i ponti, mentre gli architetti hanno competenza in materia di beni culturali. A questo si aggiunge un elemento: chi era iscritto all'albo prima del 2001, con il nuovo assetto, ha avuto la possibilità di scegliere a quale settore iscriversi, esercitando competenze a tutto campo. Così molti abilitati hanno opzionato più settori.



IL RAPPORTO ALMALAUREA | 11 giugno 2018
Il paradosso degli ingegneri: tutti li cercano ma loro non sono contenti

Gli effetti di questo sistema si possono misurare in diverse situazioni. Nel privato i cittadini non hanno a disposizione strumenti che consentano di distinguere uno strutturista da un professionista che si è sempre occupato di altro. Nel pubblico i bandi per i professionisti devono per forza mettere sullo stesso piano tutti gli ingegneri civili e ambientali e gli architetti. Insomma, nonostante la delicatezza della

[SCOPRI ALTRI PRODOTTI >](#)

LE GALLERY PIÙ VISTE



MONDO | 22 agosto 2018
 Tutte le donne che accusano Trump



VIAGGI | 21 agosto 2018
 La locanda alpina svizzera più bella del mondo cerca nuovi gestori



ITALIA | 21 agosto 2018
 Pollino, la tragedia delle gole del Raganello



VIAGGI | 22 agosto 2018
 Il resort sui laghi da Como a Garda. Il glamour che piace agli stranieri ora è qui



MOTORI24 | 22 agosto 2018
 La macchina del futuro secondo Opel

materia, le tutele di legge mostrano i segni del tempo.

Qualche soluzione è stata ipotizzata. Ne parla Armando Zambrano, presidente del **Consiglio nazionale degli ingegneri**: «Abbiamo pensato che fosse giusto affrontare la questione in modo diverso da un intervento tramite modifiche normative, perché per cambiare una legge sono necessari anni». È nata Certing, l'agenzia nazionale per la certificazione delle competenze degli ingegneri: il curriculum del professionista viene vagliato e la sua specializzazione viene riconosciuta e inserita in un elenco. Si crea, così, una sorta di albo parallelo che riconosce le competenze. Il sistema, però, ha avuto poco successo e oggi mette insieme meno di 500 iscritti: «Non è ancora entrato nel dna degli ingegneri - dice Zambrano -, molti lo considerano di dubbia utilità. Ci stiamo impegnando per pubblicizzarlo, ma una spinta potrebbe arrivare dall'attivazione di premialità per chi partecipa a gare pubbliche».

L'alternativa è una modifica di legge, con la nascita di una sezione dell'albo per gli strutturisti. Una riorganizzazione dai tempi lunghi, perché dovrebbe comunque fare salve le prerogative di chi già oggi è attivo sul mercato. Ma che forse rappresenta l'opzione più efficace.

© Riproduzione riservata

ARGOMENTI: [Certing](#) | [Andrea Barocci](#) | [Genova](#) | [Armando Zambrano](#) | [Libere professioni](#)

 **0 COMMENTI**
Partecipa alla discussione

Scrivi un commento...

[Disclaimer](#)

Pubblica

 **0 Commenti** | [Aggiorna](#)

[VEDI TUTTI I COMMENTI](#) ▲

 [Carica altri commenti](#)

FOTO



Accedi tramite il tuo account social



Accedi tramite il tuo account LavoriPubblici

Email Password

Password dimenticata?

ACCEDI

Lavori Pubblici

Informazione tecnica on-line

🏠 News Normativa Focus Libri Aziende Prodo

Non hai un account su LavoriPubblici?

ISCRIVITI

📍 Contatti 👤 Accedi/Registrati

SCOPRI > DI PIU'

Home > News > LAVORI PUBBLICI

Sicurezza delle infrastrutture: Il CNi in via una nota al ministro Toninelli

24/08/2018

👁 3.509 volte



Segui Lavori Pubblici su

Segui Lavori Pubblici su

Segui Lavori Pubblici su

Segui Lavori Pubblici su

f Continua la polemica scaturita dalla nota inviata a tutte le province, i comuni e le regioni italiane con cui il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, **Daniilo Toninelli**, venerdì 17 agosto ha chiesto con massima urgenza “di procedere all'avvio dello stato di conservazione delle opere viarie e non che ricadono nella vostra competenza”, e di comunicare al ministero “entro e non oltre il 30 agosto gli interventi necessari a rimuovere condizioni di rischio riscontrate nelle tratte infrastrutturali, corredando le predette segnalazioni di adeguate attestazioni tecniche (perizie, verbali di sopralluogo ecc.), indicazioni di priorità e stima dei costi”.

⚙️ Con soli 13 giorni di tempo ed in pieno agosto per censire tutto ciò che in Italia scricchiola e potrebbe causare tragedie come quella del ponte Morandi, immagino che Toninelli pensi che gli amministratori di comuni, regioni e province tengano già nei cassetti le risposte. Quei comuni che non hanno risposte nei cassetti, come il Comune di Avellino, trovano, invece, la soluzione di Richiedere al Genio civile, ai VV.F ed agli Ordini professionali personale tecnico

IP TOPNEWS

GIORNO SETTIMANA MESE



Sicurezza delle infrastrutture: Il CNi in via una nota al ministro Toni...



Codice dei contratti: Entra in vigore il Bando tipo n. 3 sui servizi d...



Avellino: Tecnici gratis per verifiche sul ponte

che abbia maturato esperienza nel settore, disponibile a far parte, a titolo gratuito, della Commissione che avrà il compito di effettuare le verifiche. Sull'argomento il Comunicato stampa del CNAPPC ([leggi articolo](#)) è arrivato ieri un altro comunicato stampa del [Consiglio nazionale degli ingegneri](#) che proponiamo qui di seguito.

Il [Consiglio Nazionale Ingegneri](#) ha inviato ieri una nota al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, **Daniilo Toninelli**, in merito al crollo del Ponte Morandi e alla questione della sicurezza del costruito, in particolare per le opere d'arte della rete infrastrutturale. Un **tema**, come sottolineano da sempre gli ingegneri italiani, **che può essere affrontato solo partendo da una diagnostica attenta, mirata, e da conseguenti verifiche, anche analitiche, eseguite nel rispetto delle norme e delle conoscenze tecnico-scientifiche.**

“L’ansia mostrata da alcune strutture periferiche del Ministero o da Enti locali – si legge nella nota – nel richiedere in poco tempo agli enti proprietari/gestori informazioni sullo stato delle opere, conferma la tendenza a preoccuparsi della prevenzione solo nell’immediato evento di tragedie e lutti, finendo purtroppo per non ottenere i risultati necessari, ma anzi aumentando la sensazione di approssimazione e quindi di sfiducia nell’attività delle istituzioni.”.

Secondo il parere del CNI, **non servono provvedimenti urgenti e non organici: serve una piano di conoscenza su tutto il territorio**, redatto da tecnici esperti e competenti nelle varie discipline coinvolte, con protocolli specifici in funzione delle tipologie, dei materiali, delle prestazioni. **Servono le azioni coordinate che il CNI ha proposto**, insieme ad altri soggetti, ben prima dell’ultimo drammatico crollo e che, subito dopo il tragico evento, ha riproposto all’attenzione delle massime istituzioni dello Stato e richiamate in una nota al Presidente del Consiglio di lunedì u.s..

Servono, inoltre, responsabilità ed azioni tecniche adeguate, e sarebbe sbagliato scambiare per emergenza quello che, al contrario, dovrebbe essere un impegno costante di ogni amministrazione centrale e periferica: conoscere, censire, mantenere, prevenire, stabilire criteri di intervento e priorità, ottimizzare le tipologie di intervento, acquisendo dati e informazioni omogenei utilizzabili a livello nazionale.

“Stiamo anche assistendo – si legge ancora - a comportamenti criticabili, da parte di alcuni Enti o Amministrazioni, con i quali, da un lato si derubrica, di fatto, a veloce e formale azione di controllo visivo quello che, invece, dovrebbe essere un vero e proprio “progetto di conoscenza” e, dall’altro, si invoca la gratuità della prestazione professionale, come se, appunto, si dovesse mettere in campo la solidarietà e la volontarietà tipica dei momenti di emergenza e non la pianificazione di atti tecnici complessi da eseguire in tempo di pace”.

“Attività professionali a così alto tasso di specializzazione e complessità non possono essere svolte in tempi non consoni ne’ possono essere richieste in modo gratuito, richiedendosi ai professionisti impegno, competenza, e soprattutto responsabilità, peraltro a rischio di non copertura, nel caso di prestazioni gratuite, dall’assicurazione prevista per legge. Inoltre, esse necessitano di indagini preliminari che necessitano di una programmazione e congrue disponibilità finanziarie.”

Il CNI si chiede, quindi, quale cultura della prevenzione e della manutenzione potrà mai crescere, nel Paese, partendo da iniziative non ben ponderate come quelle avviate.



Codice appalti: Per la CNA la riforma sta mettendo fuori mercato le pi...



Ponte Morandi, Decaro: “In dieci giorni non si possono eseguire veri...

TUTTE LE NEWS ►

LavoriPubblici.it

Non perdiamoci di vista... [iscriviti alla newsletter](#)

In questa ottica, il CNI attuerà tutte le iniziative atte a sostenere e tutelare i propri professionisti e, quindi, gli interessi e la sicurezza dei cittadini. Ma farà anche tutto quanto necessario per affermare e definire la necessità di un protocollo nazionale di valutazione e classificazione delle infrastrutture, per determinare le modalità di controllo ed intervento in maniera indicizzata, trasparente e condivisa dei dati su unica piattaforma nazionale.

A cura di **Redazione LavoriPubblici.it**

© Riproduzione riservata

COMMENTI

Tag:

Codice Appalti

CNI

Daniilo Toninelli

NOTIZIE CORRELATE

CANALI TEMATICI ►



LAVORI PUBBLICI Ultima ora
Codice dei contratti: Entra in vigore il Bando tipo n. 3 sui servizi di

CONDIVIDI

COMMENTI



LAVORI PUBBLICI Ultima ora
Codice dei contratti: Entra oggi in vigore il decreto sul dibattito

CONDIVIDI

COMMENTI



LAVORI PUBBLICI Ultima ora
Sicurezza delle infrastrutture: La Nota dell'ANCI Veneto

CONDIVIDI

COMMENTI



LAVORI PUBBLICI Ultima ora
Codice appalti: Per la CNA la riforma sta mettendo fuori mercato

CONDIVIDI

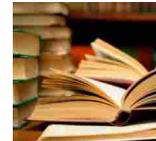
COMMENTI



LAVORI PUBBLICI 23/08/2018
Ponte Morandi: Pubblicata l'Ordinanza della Protezione civile

CONDIVIDI

COMMENTI



LAVORI PUBBLICI 23/08/2018
Commissari di gara: Manca, a tutt'oggi, l'applicativo sulle

CONDIVIDI

COMMENTI

PARTECIPA ALLA DISCUSSIONE



p-learning



©1998-2018 Grafill s.r.l. - Palermo - P.IVA 04811900820 - Tutti i diritti riservati - [Informativa sulla privacy](#)



Chi siamo



Iscriviti



Scrivi per noi



Contatti

Tweet di @LavoriPubblici

Site Map

Istruzioni e-commerce
Libri e software tecnici
Aziende tecniche
Prodotti tecnici
Professionisti

Bandi ed incarichi
Scadenziario fiscale
Gazzette regionali
Indici, interessi e tassi
Prezzari regionali

Social



INGEGNERI

Prevenzione non solo dopo i lutti

«L'ansia mostrata da alcune strutture periferiche del ministero o da enti locali nel richiedere in poco tempo agli enti proprietari/gestori informazioni sullo stato delle opere, conferma la tendenza a preoccuparsi della prevenzione solo nell'immediato evento di tragedie e lutti, finendo purtroppo per non ottenere i risultati necessari, ma anzi aumentando la sensazione di approssimazione e quindi di sfiducia nell'attività delle istituzioni». Questo il contenuto della lettera inviata dal Consiglio nazionale degli ingegneri al ministro delle infrastrutture Danilo Toninelli sulla sicurezza delle infrastrutture. Nella lettera il Cni lamenta il comportamento di alcuni enti o amministrazioni che richiedono controlli e pareri ai professionisti «invocando la gratuità della prestazione professionale, come se, appunto, si dovesse mettere in campo la solidarietà e la volontarietà tipica dei momenti di emergenza».



INCIDENTI SUL LAVORO, I DATI SONO DRAMMATICI: DUE MORTI AL GIORNO

Il bollettino di guerra è impietoso: nel primo semestre 2018 i morti sul lavoro nel nostro Paese sono stati 469

Più di due morti al giorno. È questo il bollettino di guerra degli incidenti sul lavoro in Italia nel primo semestre del 2018. Stando ai numeri elaborati dall'Osservatorio Sicurezza sul Lavoro Vega di Mestre sulla base dei dati Inail, nel primo semestre del 2018 in Italia i morti sul lavoro sono stati ben 469. La media mensile di mortalità è davvero drammatica: arriva a 78 vittime al mese. Ciò significa circa 20 morti ogni settimana da Nord a Sud del Paese. Sono 331 i decessi rilevati in occasione di lavoro, mentre 138 quelle in itinere, vale a dire nel tragitto di andata e ritorno tra l'abitazione e il posto di lavoro. Le donne che hanno perso la vita nel primo semestre del 2018 sono 51 (24 in occasione di lavoro e 27 in itinere).

La distribuzione geografica dei morti sul lavoro

Ancora una volta ad indossare la maglia nera dei decessi è la Lombardia, con 45 vittime. A seguire, ecco l'Emilia Romagna (40), il Veneto (38), il Piemonte (28), la Campania e il Lazio (27), la Toscana (22), la Sicilia (15), il Friuli (14), la Calabria (13), la Liguria (11), la Puglia (10), la Sardegna e le Marche (8). Chiudono questa triste classifica la Basilicata con 7 decessi, l'Abruzzo con 6, l'Umbria, il Molise e il Trentino Alto Adige con 4. Tra le province, la più colpita da infortuni mortali è Roma (22 decessi). Seguono: Milano e Torino (16), Napoli (14), Bologna e Udine (10), Brescia e Treviso (9), Modena e Venezia (8). I settori in cui si conta il maggior numero di vittime sono quelli delle Costruzioni (50 decessi), delle Attività Manifatturiere (47) e del settore Trasporto e Magazzinaggio che fa rilevare 42 morti in occasione di lavoro; mentre nel Commercio, riparazione di autoveicoli e motocicli i morti sono 18. Una vittima su 5 delle 469 aveva un'età compresa tra i 55 e i 60 anni. Gli stranieri deceduti in occasione di lavoro sono 57, mentre 21 sono quelli che hanno perso la vita in itinere.

"Un bilancio sconcertante - spiega Mauro Rossato, Direttore dell'Osservatorio Sicurezza sul Lavoro Vega di Mestre - che non fa certo ben sperare in una possibile inversione di tendenza e in un risultato di fine anno diverso da quello a cui siamo, purtroppo, abituati. Ovvero circa un migliaio di decessi. Così continuiamo a confrontarci con numeri inquietanti che, in un Paese in cui esiste una disciplina chiara e forte in tema di sicurezza sul lavoro, non avrebbero ragione d'esistere".

Leggi anche

Ponte Morandi, le proposte del **Consiglio nazionale ingegneri**

Caldo estivo e lavoratori: le indicazioni del ministero della Salute

Dati in leggera controtendenza rispetto al 2017, quando tra gennaio e giugno i morti sul lavoro furono 473 (-0,8%). Una diminuzione legata essenzialmente ai casi avvenuti in occasione di lavoro, passati da 337 a 331, mentre quelli accaduti in itinere sono aumentati di due unità, da 136 a 138.

La sicurezza, emergenza nazionale

Rimangono numeri difficili da digerire, in ogni caso, in un Paese che si vuol definire civile. La tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori deve essere un obiettivo centrale, come hanno ribadito in un recente convegno intitolato proprio "Il rischio zero esiste?" l'Associazione Nazionale Costruttori Edili e il **Consiglio Nazionale degli Ingegneri** a Roma. Se per Marco Garantola, vicepresidente dell'Associazione costruttori, "la sicurezza non è mai un costo ma il primo e più importante investimento, che garantisce alle aziende e ai lavoratori di operare in un contesto competitivo, sano e trasparente", Armando Zambrano, Presidente CNI, punta il dito sul Governo: "Ci auguriamo di ritrovare a breve un interlocutore politico che non abbiamo da tempo, con cui discutere del codice degli appalti, che ci sta particolarmente a cuore. Sulla sicurezza nei cantieri serve una

discussione. È vero che c'è stato un decremento, ma nei primi mesi di quest'anno il trend degli incidenti è tornato a crescere. Possiamo ragionare sulle proposte, su come debbano essere applicate le leggi, che forse sono anche troppe. Ma al di là delle normative, credo che il Paese non abbia fatto tutto ciò che poteva fare. Occorre mettere insieme costruttori, professionisti e organismi di controllo per trovare soluzioni originali. Serve un tavolo di lavoro tra Ministero, soggetti che controllano, costruttori e sindacati".

COOL

Con LG DUAL COOL vinci la sfida contro il caldo

SCOPRI DI PIÙ

Venerdì, 24/08/2018 - ore 09:45:00

Cerca nel sito...

Cerca

Accedi all'area riservata



CASA&LIMA.com

Seguici su

ISSN 2038-0895



HOME SMART CITY TECH INVOLUCRO IMPIANTI meccanici IMPIANTI elettrici ITALIA RINNOVABILI ESTERO BREVI ACADEMY EVENTI BANDI
QUESITI NORMATIVI PROGETTI QUESITI TECNICI In cantiere... RIVISTE eBook CONTATTI

Ultime notizie autorizzative Fisco DA NON PERDERE Lavoro Estero Il parere di... Sentenze Appalti Professione Regioni Leggi Norme Tecniche Green Economy Mercato Pratiche

In Prima Pagina

CNI su verifiche infrastrutture: “non servono controlli sommari ma un protocollo serio di valutazione”

“Assistiamo ad alcuni comportamenti criticabili da parte di enti e amministratori perché c'è la tendenza a preoccuparsi della prevenzione solo in occasione di tragedie e lutti”

Venerdì 24 Agosto 2018

Tweet Condividi 0 Mi piace 23.117 Consigliata 23.117 Condividi

L'ansia mostrata da alcune strutture periferiche del Ministero o da Enti locali – si legge nella nota che il **Consiglio Nazionale Ingegneri** ha inviato in data 23 agosto al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, – nel richiedere in poco tempo agli enti proprietari/gestori informazioni sullo stato delle opere, conferma la tendenza a preoccuparsi della prevenzione solo nell'immediato evento di tragedie e lutti, finendo purtroppo per non ottenere i risultati necessari, ma anzi aumentando la sensazione di approssimazione e quindi di sfiducia nell'attività delle istituzioni.



Secondo il parere del CNI, non servono provvedimenti urgenti e non organici: serve una piano di conoscenza su tutto il territorio, redatto da tecnici esperti e competenti nelle varie discipline coinvolte, con protocolli specifici in funzione delle tipologie, dei materiali, delle prestazioni. Servono le azioni coordinate che il CNI ha proposto, insieme ad altri soggetti, ben prima dell'ultimo drammatico crollo e che, subito dopo il tragico evento, ha

riproposto all'attenzione delle massime istituzioni dello Stato e richiamate in una nota al Presidente del Consiglio di lunedì u.s.

OFFERTA FORMATIVA
Milano, 25 ottobre

CORSO PER I DIPENDENTI DELL'AZIENDA E PER LO STUDIO PROFESSIONALE

4 CFP PER INGEGNERI

Iscriviti al corso

Individuare difetti non visibili

testo

Ispezione non invasiva degli edifici con la termocamera Testo

Clicca qui

BREVI

FOTOVOLTAICO, SANZIONI ANTITRUST A GREEN SOLUTION E DEUTSCHE BANK

Multe per pratiche commerciali scorrette

CAMBIAMENTI CLIMATICI: DAL PIEMONTE NUOVE SOLUZIONI PER IL MONITORAGGIO DI ALLUVIONI E FRANE

Tra i progetti “green” coordinati dal Polo di innovazione Clever, “Sispe” e “Lasmon” puntano a prevenire disastri ambientali attraverso radar e “intelligenze” innovative

DIAMOCI UNA SCOSSA, INARSIND: “ANCORA UN ONERE CHIESTO AL LIBERO PROFESSIONISTA”

“Prevenire è sicuramente meglio che curare, ma l'onere economico e di responsabilità civile è in carico al libero professionista, senza certezze di nuovi incarichi in un mercato immobiliare ancora molto stagnante”

DAI PERITI INDUSTRIALI PROPOSTE DI SEMPLIFICAZIONI AL MISE

Un pacchetto di proposte per alleggerire alcuni adempimenti burocratici che gravano su imprese e professionisti

"Servono, inoltre, responsabilità ed azioni tecniche adeguate, e sarebbe sbagliato scambiare per emergenza quello che, al contrario, dovrebbe essere un impegno costante di ogni amministrazione centrale e periferica: conoscere, censire, mantenere, prevenire, stabilire criteri di intervento e priorità, ottimizzare le tipologie di intervento, acquisendo dati e informazioni omogenei utilizzabili a livello nazionale".

"Stiamo anche assistendo - si legge ancora - a comportamenti criticabili, da parte di alcuni Enti o Amministrazioni, con i quali, da un lato si derubrica, di fatto, a velo e formale azione di controllo visivo quello che, invece, dovrebbe essere un vero e proprio "progetto di conoscenza" e, dall'altro, si invoca la gratuità della prestazione professionale, come se, appunto, si dovesse mettere in campo la solidarietà e la volontarietà tipica dei momenti di emergenza e non la pianificazione di atti tecnici complessi da eseguire "in tempo di pace".

"Attività professionali a così alto tasso di specializzazione e complessità non possono essere svolte in tempi non consoni ne' possono essere richieste in modo gratuito, richiedendosi ai professionisti impegno, competenza, e soprattutto responsabilità, peraltro a rischio di non copertura, nel caso di prestazioni gratuite, dall'assicurazione prevista per legge. Inoltre, esse abbisognano di indagini preliminari che necessitano di una programmazione e congrue disponibilità finanziarie. Ci chiediamo, quindi, quale cultura della prevenzione e della manutenzione potrà mai crescere, in questo Paese, partendo da iniziative non ben ponderate come quelle avviate".

In questa ottica, il CNi attuerà - si legge nella nota - tutte le iniziative atte a sostenere e tutelare i propri professionisti e, quindi, gli interessi e la sicurezza dei cittadini. Ma farà anche tutto quanto necessario per affermare e **definire la necessità di un protocollo nazionale di valutazione e classificazione delle infrastrutture, per determinare le modalità di controllo ed intervento in maniera indicizzata, trasparente e condivisa dei dati su unica piattaforma nazionale.**



Se vuoi rimanere aggiornato su
"Infrastrutture"
 iscriviti alla newsletter di casaclima.com!

Tweet Condividi 0 + Mi piace 23.117 Consiglia 23.117 Condividi

Altre notizie sull'argomento

IMPIANTI DI RISCALDAMENTO, DAL CTI RICHIESTA OFFERTA PROVE UNI10389-2

Richiesta d'offerta per analisi di laboratorio a supporto della redazione della UNI 10389-2 "Misurazioni in campo - Generatori di calore Parte 2: Apparecchi alimentati a biocombustibile solido non polverizzato"

DALLE AZIENDE

FASSA BORTOLO, 42 MLN DI EURO PER IL RILANCIO DI VILCA BLOCCATI DA UNA FIRMA

Fermo da un anno l'investimento nella veronese Vilca

IMMERGAS APRE UNA NUOVA FILIALE IN SPAGNA

La presenza da 25 anni sul mercato iberico è alla base della creazione, in partnership con la famiglia Sanchez-Seco, della Ilesima filiale nel mondo

HARPACEAS SUPPORTA IL PROGETTO ADESA

Il sistema sarà applicato per la prima volta a Brescia la riqualificazione di un edificio del plesso scolastico Don Milani

NUOVO TETTO FOTOVOLTAICO PER BAXI

Il sito produttivo è stato dotato di un impianto composto da oltre 3.600 pannelli in silicio policristallino ed efficienza di conversione elettrica per una superficie complessiva di 6.000 mq

COMPLETATA LA CESSIONE DEL GRUPPO SCRIGNO A CLESSIDRA

Maddalena Marchesini nuovo amministratore delegato

CAMBIO AL VERTICE DI SIEMENS ITALIA

Claudio Picech nominato nuovo CEO di Siemens Italia con effetto 1° ottobre 2018

RUBRICHE

- PRIMO PIANO
- L'INTERVENTO
- XXXIV CONGRESSO FORENSE
- CASSE DI PREVIDENZA
- PIANETA AVVOCATO
- DAL MONDO DELLE PROFESSIONI
- PROFESSIONE IN PRIMO PIANO
- FOCUS SU...
- IN BREVE
- LE INTERVISTE
- LETTERE AL DIRETTORE
- IL GRAFFIO
- LIBRI E RIVISTE
- CONVEGNI E CONGRESSI

SPONSOR

DAL MONDO DELLE PROFESSIONI

Crollo Genova. Gli ingegneri scrivono a Conte



Il Consiglio Nazionale Ingegneri ha inviato oggi al Presidente del Consiglio **Giuseppe Conte** una lettera avente per tema la tragedia relativa al crollo del ponte Morandi a Genova. Dopo aver espresso il cordoglio e la partecipazione al dolore delle famiglie colpite da questo tremendo lutto, il Cni ha ricordato come gli ingegneri italiani, anche nell'ambito dell'attività della Rete Professioni Tecniche, in passato abbiano più

volte richiamato l'attenzione delle forze politiche, delle istituzioni ed in particolare del Governo, sullo stato delle costruzioni pubbliche e private in Italia, fornendo numerose proposte sempre accolte con interesse, ma recepite ed attuate solo raramente. Il Cni ha ribadito al Premier che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un impegno costante e permanente. Nella missiva, inoltre, gli ingegneri italiani hanno sottoposto al Presidente del Consiglio alcune proposte concrete:

Piano nazionale di manutenzione infrastrutture

Elaborazione di un Piano nazionale di conoscenza dello stato di sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno etc.), con un'anagrafe delle opere d'arte importanti, basata su dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari. Su questa base di conoscenza, che dovrà essere pubblica e trasparente, sarà possibile programmare un piano complessivo degli

Seguici su:



Professionisti.eu
 Mondoprofessi...
 Mi piace questa Pagina

Di' che ti piace prima di tutti i tuoi amici

VIDEO GALLERY

Riccardo Alemanno su RadioRai 1 per Panama Papers



Gallery | Ultimo video

LA SEZIONE DI...

PROFESSIONI ORDINISTICHE

CONSIGLIO NAZIONALE ORDINE DEI CONSULENTI DEL LAVORO

CARBA DI ARBITRERIA BASTARDA INTERATTIVA PER 2 LAVORATORI USUAI - STUPE PROFESSIONALI

CONFE PROFESSIONI

CONSIGLIO NAZIONALE DEI PERITI INDUSTRIALI E DEI PERITI INDUSTRIALI LAUREATI

GRUPPI DI UNIONI QUANTO ALIARI E PERITI

Sindacato Medico Italiani

UNA

PROFESSIONI NON ORDINISTICHE

CONFASSOCIAZIONI

I.N.T. ISTITUTO NAZIONALE INDEBITATI

Questo spazio è riservato alla pubblicazione di articoli di ordini, associazioni o enti. Se vuoi avere anche tu il tuo spazio per scrivere contattaci

interventi, a carico degli enti proprietari/gestori, la cui verifica, magari attraverso una Struttura di missione dedicata, dovrà rimanere in capo allo Stato che avrà il compito di ricordare i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti.

Indirizzi per interventi di rifacimento delle infrastrutture

Si propone la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnico-professionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al Governo per la sua attuazione.

Semplificazione delle procedure

In relazione agli interventi di manutenzione, data l'urgenza, definire procedure semplificate sia per l'affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie.

Piano nazionale delle infrastrutture

Dare avvio ad un progetto generale delle infrastrutture in Italia, che rilanci fortemente l'economia e contribuisca a superare il gap con il resto d'Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando priorità nazionale. Evidentemente da rivedere è anche la gestione ed il controllo sull'attività svolta dalle Società concessionarie, con particolare riferimento agli investimenti in manutenzione e ammodernamento delle tratte affidate.

Competenze tecniche della P.A.

È evidente che occorre colmare la gravissima carenza di tecnici, in particolare ingegneri, nella pubblica amministrazione, negli organi di pianificazione e controllo, e, spesso, anche nei soggetti concessionari; senza un adeguato numero di tecnici e di ingegneri che rafforzino gli organici delle pubbliche amministrazioni e delle Società concessionarie, qualunque intervento normativo e amministrativo, pur meritorio ed "ispirato", rischia di restare, ancora una volta, inattuabile.

Data: Lunedì 27 Agosto 2018

[Tweet](#)

[Stampa](#)

..ARCHIVIO..

Pagina: 1 di 369

[1](#) [2](#) [3](#) >>>

Notariato. Impegno dell'Ordine per la diffusione della campagna del lascito solidale

Il Consiglio nazionale del Notariato è impegnato nella diffusione della conoscenza del lascito solidale e, da tempo, "concede..."

[Continua lettura >>](#)

[Top](#)

Commissari di gara: il Tar sospende i compensi minimi previsti dal Decreto

Il decreto del ministero delle Infrastrutture del 12 febbraio 2018 va sospeso nella parte in cui stabilisce le tariffe minime...

[Continua lettura >>](#)

[Top](#)

No dei geologi alla NTC 2018 e alla Circolare esplicativa.

L'aggiornamento delle "Norme Tecniche per le Costruzioni" del 2008 (le cosiddette NTC 2018) è stato pubblicato...

[Continua lettura >>](#)

[Top](#)

Fondazione Lavoro. Vincenzo Silvestri eletto presidente

"Fondazione Lavoro è ormai una realtà affermata dalla Categoria, un'opportunità professionale che i Consulenti del Lavoro..."

[Continua lettura >>](#)

[Top](#)

Coldiretti Campania. Masiello rieletto presidente

Gennarino Masiello è stato rieletto presidente di Coldiretti Campania per il prossimo quinquennio. L'assemblea di federazione...

[Continua lettura >>](#)

[Top](#)

Norme Tecniche delle Costruzioni. Cni soddisfatto

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato ieri la Circolare illustrativa delle (NTC 2018) che sarà pubblicata...

[Continua lettura >>](#)

[Top](#)

Dati statistici notarili 2016/2017: gli open data del notariato

Si tratta del primo rapporto comparativo su base annuale dei dati relativi al 2016 e al 2017, comprensivo dei valori semestrali....

[Continua lettura >>](#)

MP

Per avere gratuitamente

News da MP
News Fiscali
EasyAgenda Free
su
Mobile
clicca qui

Rosario De Luca
prefazione di Angelo Maria Perrino

**LAVORO E PROFESSIONI
NELL'ERA DEI SOCIAL MEDIA**

Novcento Editore

Lextel
Servizi telematici per l'avvocatura

RUBRICHE

PRIMO PIANO

L'INTERVENTO

XXXIV CONGRESSO FORENSE

CASSE DI PREVIDENZA

PIANETA AVVOCATO

DAL MONDO DELLE PROFESSIONI

PROFESSIONE IN PRIMO PIANO

FOCUS SU...

IN BREVE

LE INTERVISTE

LETTERE AL DIRETTORE

IL GRAFFIO

LIBRI E RIVISTE

CONVEGNI E CONGRESSI

SPONSOR

DAL MONDO DELLE PROFESSIONI



Crollo Genova. Gli ingegneri scrivono a Conte



Il Consiglio Nazionale Ingegneri ha inviato oggi al Presidente del Consiglio **Giuseppe Conte** una lettera avente per tema la tragedia relativa al crollo del ponte Morandi a Genova. Dopo aver espresso il cordoglio e la partecipazione al dolore delle famiglie colpite da questo tremendo lutto, il Cni ha ricordato come gli ingegneri italiani, anche nell'ambito dell'attività della Rete Professioni Tecniche, in passato abbiano più

volte richiamato l'attenzione delle forze politiche, delle istituzioni ed in particolare del Governo, sullo stato delle costruzioni pubbliche e private in Italia, fornendo numerose proposte sempre accolte con interesse, ma recepite ed attuate solo raramente. Il Cni ha ribadito al Premier che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un impegno costante e permanente. Nella missiva, inoltre, gli ingegneri italiani hanno sottoposto al Presidente del Consiglio alcune proposte concrete:

Piano nazionale di manutenzione infrastrutture

Elaborazione di un Piano nazionale di conoscenza dello stato di sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno etc.), con un'anagrafe delle opere d'arte importanti, basata su dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari. Su questa base di conoscenza, che dovrà essere pubblica e trasparente, sarà possibile programmare un piano complessivo degli

Seguici su:



Professionisti.eu
 Mondoprofessi...
 Mi piace questa Pagina

Di' che ti piace prima di tutti i tuoi amici

VIDEO GALLERY

Riccardo Alemanno su RadioRai 1 per Panama Papers



Gallery | Ultimo video

LA SEZIONE DI...

PROFESSIONI ORDINISTICHE

CONSIGLIO NAZIONALE ORDINE DEI CONSULENTI DEL LAVORO

CARIS DI ARISTONDA BANTAMIA INTERISTITUTIVA PER 2 LAVORATORI USUAI - STUPE PROFESSIONALI

CONFE PROFESSIONI

CONSIGLIO NAZIONALE DEI PERITI INDUSTRIALI E DEI PERITI INDUSTRIALI LAUREATI

GRUPPO DEI PERITI INDUSTRIALI LAUREATI E PERITI INDUSTRIALI

Sindacato Medici Italiani

UNA

PROFESSIONI NON ORDINISTICHE

CONFASSOCIAZIONI

I.N.T. ISTITUTO NAZIONALE INDEBITATI

Questo spazio è riservato alla pubblicazione di articoli di ordini, associazioni o enti. Se vuoi avere anche tu il tuo spazio per scrivere contattaci

interventi, a carico degli enti proprietari/gestori, la cui verifica, magari attraverso una Struttura di missione dedicata, dovrà rimanere in capo allo Stato che avrà il compito di ricordare i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti.

Indirizzi per interventi di rifacimento delle infrastrutture

Si propone la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnico-professionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al Governo per la sua attuazione.

Semplificazione delle procedure

In relazione agli interventi di manutenzione, data l'urgenza, definire procedure semplificate sia per l'affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie.

Piano nazionale delle infrastrutture

Dare avvio ad un progetto generale delle infrastrutture in Italia, che rilanci fortemente l'economia e contribuisca a superare il gap con il resto d'Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando priorità nazionale. Evidentemente da rivedere è anche la gestione ed il controllo sull'attività svolta dalle Società concessionarie, con particolare riferimento agli investimenti in manutenzione e ammodernamento delle tratte affidate.

Competenze tecniche della P.A.

È evidente che occorre colmare la gravissima carenza di tecnici, in particolare ingegneri, nella pubblica amministrazione, negli organi di pianificazione e controllo, e, spesso, anche nei soggetti concessionari; senza un adeguato numero di tecnici e di ingegneri che rafforzino gli organici delle pubbliche amministrazioni e delle Società concessionarie, qualunque intervento normativo e amministrativo, pur meritorio ed "ispirato", rischia di restare, ancora una volta, inattuabile.

Data: Lunedì 27 Agosto 2018

[Tweet](#)

[Stampa](#)

..ARCHIVIO..

Pagina: 1 di 369

[1](#) [2](#) [3](#) >>>

Notariato. Impegno dell'Ordine per la diffusione della campagna del lascito solidale

Il Consiglio nazionale del Notariato è impegnato nella diffusione della conoscenza del lascito solidale e, da tempo, "concede..."

[Continua lettura >>](#)

[Top](#)

Commissari di gara: il Tar sospende i compensi minimi previsti dal Decreto

Il decreto del ministero delle Infrastrutture del 12 febbraio 2018 va sospeso nella parte in cui stabilisce le tariffe minime...

[Continua lettura >>](#)

[Top](#)

No dei geologi alla NTC 2018 e alla Circolare esplicativa.

L'aggiornamento delle "Norme Tecniche per le Costruzioni" del 2008 (le cosiddette NTC 2018) è stato pubblicato...

[Continua lettura >>](#)

[Top](#)

Fondazione Lavoro. Vincenzo Silvestri eletto presidente

"Fondazione Lavoro è ormai una realtà affermata dalla Categoria, un'opportunità professionale che i Consulenti del Lavoro..."

[Continua lettura >>](#)

[Top](#)

Coldiretti Campania. Masiello rieletto presidente

Gennarino Masiello è stato rieletto presidente di Coldiretti Campania per il prossimo quinquennio. L'assemblea di federazione...

[Continua lettura >>](#)

[Top](#)

Norme Tecniche delle Costruzioni. Cni soddisfatto

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato ieri la Circolare illustrativa delle (NTC 2018) che sarà pubblicata...

[Continua lettura >>](#)

[Top](#)

Dati statistici notarili 2016/2017: gli open data del notariato

Si tratta del primo rapporto comparativo su base annuale dei dati relativi al 2016 e al 2017, comprensivo dei valori semestrali....

[Continua lettura >>](#)

MP

Per avere gratuitamente

News da MP
News Fiscali
EasyAgenda Free
su
Mobile
clicca qui

Rosario De Luca

prefazione di Angelo Maria Perrino

**LAVORO E PROFESSIONI
NELL'ERA DEI SOCIAL MEDIA**

Novcento Editore

Lextel

Servizi telematici per l'avvocatura

IL CASO

La "scossa" degli ingegneri sulle autostrade

“Diamoci una scossa”. Si chiama così la campagna che il Consiglio nazionale degli ingegneri ha lanciato per «promuovere gli interventi di riduzione del rischio sismico sul costruito, insieme al Consiglio nazionale degli architetti e alla Fondazione Inarcassa (organismo dell’Ente previdenziale delle due categorie), ormai in avanzato stato, le cui iniziative su tutto il territorio nazionale partiranno a settembre». Il Consiglio nazionale degli ingegneri, guidato da Armando Zambrano, punta sulla prevenzione su tutti i fronti: «Abbiamo detto e sostenuto con forza», si legge in una nota del Consiglio dell’Ordine, a proposito del crollo del ponte Morandi a Ge-

nova, «che la cura, la sicurezza, la manutenzione e la prevenzione devono essere un abito da indossare in modo permanente e non nelle occasioni del lutto e del dolore».

I numeri delle infrastrutture di trasporto collegate alle reti autostradali «sono molto importanti: sono 1.608 i ponti e i viadotti, per una lunghezza di 1.013 km su un totale di circa 6.000 km di rete». In tutto «sono circa 61.000 i ponti e viadotti lungo i 255.000 km totali che compongono la rete stradale italiana, fatta da autostrade, strade statali, regionali, provinciali e comunali per una lunghezza complessiva di 38.000 km». **(a.bon.)**



Martedì 14 Agosto 2018

metro

ROMA | MILANO | TORINO | METRO WORLD

DOWNLOAD METRO

SEGUICI



Home | Chi Siamo | Fatti&Storie | Sport | Spettacoli | Opinioni | Scuola | Club Metro | Metro Video | Mobilità | Altri

Home > Ponte Morandi: Cni, continui tagli a manutenzione, 61mila strutture a rischio

Ponte Morandi: Cni, continui tagli a manutenzione, 61mila strutture a rischio

Milano, 14 ago. (AdnKronos) - Il crollo del Ponte Morandi a Genova, probabilmente dovuto a un cedimento strutturale, ripropone il tema degli investimenti e della manutenzione delle opere pubbliche in Italia. Una mancanza di controllo che mette a rischio l'intera Penisola: da una stima Cni, "sulla rete stradale italiana (estesa per 255.000 chilometri) esistono 61.000 ponti e viadotti per una lunghezza complessiva di 38.000 chilometri".

In particolare, secondo quanto elaborato dal [Centro studi Cni \(Consiglio nazionale ingegneri\)](#) su dati Ance, "la spesa per nuove opere stradali e del Genio Civile è passata tra il 2008 e il 2017 da 16,4 miliardi di euro a 10,4 miliardi". Nel 2012, la flessione degli investimenti in opere pubbliche (considerando sia le opere nuove che gli investimenti in manutenzione) è stata superiore al 12% e vicina al 10% nel 2013.

Solo a partire dal 2018 è prevista la prima inversione del ciclo negativo, "con un incremento del 2,5%". La capacità di investimento e di progettazione dello Stato in opere pubbliche si è ridotta "non solo in valore assoluto, ma anche in rapporto agli investimenti complessivi in costruzioni: da poco più del 20% nel 2011, già in piena crisi, si è attualmente al 18,8%".

- Mob Tecno
- Tras Motori
- Libri
- Job
- Famiglia
- Metroquadrato
- Salute
- Style
- Non profit
- Green
- Ultima Ora
- Blog



CATEGORIE

- Fatti&Storie
- Sport
- Scuola
- Spettacoli
- Opinioni
- Motori
- Tecno
- Mobilità
- Trasporto pubblico
- Job
- Salute
- Metroquadrato
- Famiglia

VIDEO

- Guarda tutti i video

EDIZIONI LOCALI

- Roma
- Milano
- Torino
- Metro World
- Download Metro

SOCIAL

- Facebook
- Twitter

BLOG

- Made in Italy
- Giulia sotto la Metro
- You Metro Live
- App and Down
- Toghe Verdi
- Senti Menti
- Impronte digitali

LINK

- Aste
- Offerte di lavoro

CONTATTI



Il tuo browser (Apple Safari 4) non è aggiornato e potrebbe non visualizzare correttamente le pagine di questo e altri siti. [Aggiorna il tuo browser!](#) Ti consigliamo di scaricare

X

[Google Chrome](#) o [Mozilla Firefox](#)

[f](#) [t](#) [v](#) | [FOGLIO](#) [abbonati](#) | [Accedi](#) [Paywall](#) | [conosci i foglianti](#) | [Newsletter](#) | [FAQ](#) [Q](#)

[LEGGI EDIZIONE](#)[ACQUISTA EDIZIONE](#)

IL FOGLIO

DECRETO DIGNITÀ | VACCINI | TRUMP | TAV

[home](#) [elefantino](#) [politica](#) [economia](#) [chiesa](#) [esteri](#) [magazine](#) [editoriali](#) [cultura](#) [lettere](#) [meteo](#) [blog](#) [lo sfoglio](#)sezioni [v](#)

adn kronos

CRONACA

Ponte Morandi: Cni, continui tagli a manutenzione, 61mila strutture a rischio

14 Agosto 2018 alle 17:00

Milano, 14 ago. (AdnKronos) - Il crollo del Ponte Morandi a Genova, probabilmente dovuto a un cedimento strutturale, ripropone il tema degli investimenti e della manutenzione delle opere pubbliche in Italia. Una mancanza di controllo che mette a rischio l'intera Penisola: da una stima Cni, "sulla rete stradale italiana (estesa per 255.000 chilometri) esistono 61.000 ponti e viadotti per una lunghezza complessiva di 38.000

chilometri".

In particolare, secondo quanto elaborato dal [Centro studi Cni \(Consiglio nazionale ingegneri\)](#) su dati Ance, "la spesa per nuove opere stradali e del Genio Civile è passata tra il 2008 e il 2017 da 16,4 miliardi di euro a 10,4 miliardi". Nel 2012, la flessione degli investimenti in opere pubbliche (considerando sia le opere nuove che gli investimenti in manutenzione) è stata superiore al 12% e vicina al 10% nel 2013.

Solo a partire dal 2018 è prevista la prima inversione del ciclo negativo, "con un incremento del 2,5%". La capacità di investimento e di progettazione dello Stato in opere pubbliche si è ridotta "non solo in valore assoluto, ma anche in rapporto agli investimenti complessivi in costruzioni: da poco più del 20% nel 2011, già in piena crisi, si è attualmente al 18,8%".

ILDUBBIO

martedì 14 agosto 2018

[POLITICA](#)
[CRONACA](#)
[ESTERI](#)
[CULTURA](#)
[GIUSTIZIA](#)
[RUBRICHE](#)
[SPETTACOLI](#)
[ILDUBBIO TV](#)



Home > Cronaca

CRONACA

Adnkronos

14 Aug 2018 16:26 CEST

Ponte Morandi: Cni, continui tagli a manutenzione, 61mila strutture a rischio

Milano, 14 ago. (AdnKronos) – Il crollo del Ponte Morandi a Genova, probabilmente dovuto a un cedimento strutturale, ripropone il tema degli investimenti e della manutenzione delle opere pubbliche in Italia. Una mancanza di controllo che mette a rischio l'intera Penisola: da una stima Cni, "sulla rete [...]"

Milano, 14 ago. (AdnKronos) – Il crollo del Ponte Morandi a Genova, probabilmente dovuto a un cedimento strutturale, ripropone il tema degli investimenti e della manutenzione delle opere pubbliche in Italia. Una mancanza di controllo che mette a rischio l'intera Penisola: da una stima Cni, "sulla rete stradale italiana (estesa per 255.000 chilometri) esistono 61.000 ponti e viadotti per una lunghezza complessiva di 38.000 chilometri".

In particolare, secondo quanto elaborato dal **Centro studi Cni (Consiglio nazionale ingegneri)** su dati Ance, "la spesa per nuove opere stradali e del Genio Civile è passata tra il 2008 e il 2017 da 16,4 miliardi di euro a 10,4 miliardi". Nel 2012, la flessione degli investimenti in opere pubbliche (considerando sia le opere nuove che gli investimenti in manutenzione) è stata superiore al 12% e vicina al 10% nel 2013. Solo a partire dal 2018 è prevista la prima inversione del ciclo negativo, "con un incremento del 2,5%". La capacità di investimento e di progettazione dello Stato in opere pubbliche si è ridotta "non solo in valore assoluto, ma anche in rapporto agli investimenti complessivi in costruzioni: da poco più del 20% nel 2011, già in piena crisi, si è attualmente al 18,8%".

Share



Inizia qui

3 passaggi per mappe e indicazioni rapide

- 1) Fai clic su "Inizia qui"
- 2) Accesso gratuito, nessuna registrazione
- 3) Ottieni indicazioni e mappe gratuite

mapsgalaxy.com

Sfoggia il giornale di oggi

Come abbonarsi

I più letti

I più condivisi

affaritaliani.it 
 Il primo quotidiano digitale, dal 1996

	<p>CRONACHE Crollo Genova, il caos dopo la tragedia: "Siete dei miracolati"</p>		<p>CRONACHE Crollo Genova, Protezione civile: almeno 20 morti e 13 feriti</p>		<p>CRONACHE Genova, Ing. Brencich: "il ponte Morandi A" stato progettato male"</p>		<p>CRONACHE Crollo Genova, le immagini da un elicottero, almeno 11 vittime</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------

NOTIZIARIO

[torna alla lista](#)

14 agosto 2018- 16:26

Ponte Morandi: Cni, continui tagli a manutenzione, 61mila strutture a rischio

Milano, 14 ago. (AdnKronos) - Il crollo del Ponte Morandi a Genova, probabilmente dovuto a un cedimento strutturale, ripropone il tema degli investimenti e della manutenzione delle opere pubbliche in Italia. Una mancanza di controllo che mette a rischio l'intera Penisola: da una stima Cni, "sulla rete stradale italiana (estesa per 255.000 chilometri) esistono 61.000 ponti e viadotti per una lunghezza complessiva di 38.000 chilometri". In particolare, secondo quanto elaborato dal [Centro studi Cni](#) ([Consiglio nazionale ingegneri](#)) su dati Ance, "la spesa per nuove opere stradali e del Genio Civile è passata tra il 2008 e il 2017 da 16,4 miliardi di euro a 10,4 miliardi". Nel 2012, la flessione degli investimenti in opere pubbliche (considerando sia le opere nuove che gli investimenti in manutenzione) è stata superiore al 12% e vicina al 10% nel 2013. Solo a partire dal 2018 è prevista la prima inversione del ciclo negativo, "con un incremento del 2,5%". La capacità di investimento e di progettazione dello Stato in opere pubbliche si è ridotta "non solo in valore assoluto, ma anche in rapporto agli investimenti complessivi in costruzioni: da poco più del 20% nel 2011, già in piena crisi, si è attualmente al 18,8%".

aiTV