

Sensibilità diverse, tecnica unica

Oggi a ingegneri e architetti italiani si richiedono competenze specifiche per soddisfare i nuovi fabbisogni costruttivi, ma il livello di professionalità secondo Lupoi è sempre da primato. E opere come il Ponte sullo Stretto potrebbero solo consolidarlo

Se quest'anno le società di ingegneria e architettura nutrivano il timore di rimanere impantanate nelle sabbie mobili del 2024, "horribilis" per le gare pubbliche scese ai livelli del 2019, i dati dei primi nove mesi consegnati dall'Osservatorio Oice lo hanno fugato. Mostrando una netta inversione di tendenza in senso positivo, se pur al di sotto degli anni boom del Pnrr. «Chiaro che quei valori non erano replicabili - osserva Giorgio Lupoi, presidente dell'associazione aderente a Confindustria - tuttavia siamo tornati sopra di oltre il 20 per cento al dato dell'anno scorso, quindi lo considero un ottimo segnale».

Da leggersi come?

«Come un riconoscimento al valore della progettazione, molto confortante soprattutto se paragonato ai dati pre-Codice appalti, che prevedeva gare pubbliche aperte sopra la soglia dei 40 mila euro. Mentre adesso gli affidamenti sono sopra i 140 mila, il che significa il valore del mercato è più elevato e che la progettazione serve ancora e sempre di più».

L'adeguamento del Codice Appalti è al centro di una riflessione che impatta anche sulla vostra filiera. Quali progressi e migliorie sollecitate sul versante dei contratti e dei disciplinari?

«Le battaglie che Oice sta facendo sul Codice sono tante e non troviamo ancora piena soddisfazione. Nello specifico, ci sono nodi gravi che riguardano i contratti-tipo e le clausole eccessivamente penalizzanti che contengono. Mi riferisco ad esempio all'anticipazione del 10 per cento del valore del contratto di appalto che siamo riusciti a reintrodurre da poco per i servizi di ingegneria e architettura, tuttavia le altre imprese ottengono già il 20 per cento. Altro punto critico è il pagamento solo del 50-60 per cento alla consegna del progetto, che sbilancia in modo folle il cash flow delle società. Avendo margini al massimo del 20 per cento, per coprire i costi servirebbe almeno l'80 per cento, altrimenti continuiamo a finanziare di tasca nostra opere pubbliche. Per non parlare del Decreto parametri connesso al Codice, che non protegge i nuovi importi per garantire la sostenibilità».

L'accordo che avete siglato l'anno scorso con il GBC Italia mira a sviluppare standard



PRIMA C'ERANO L'ARCHITETTO E L'INGEGNERE,
OGGI CI SONO COMPETENZE SPECIFICHE.

TANTE DECLINAZIONI DIVERSE
DI ENTRAMBE LE PROFESSIONI

green condivisi. In questa cornice, su quali best practice di efficientamento energetico degli edifici state puntando?

«Noi con il GBC abbiamo l'ambizione di definire protocolli italiani sulla base di quelli internazionali. Perché il nostro contesto merita non la semplice adozione, ancorché efficace, di quei modelli, ma servono specificità italiane. Occorre declinare anche per l'edilizia e le infrastrutture dei protocolli che vadano a semplificare le mille normative che abbiamo, ad esempio sui Criteri ambientali minimi. Servirebbe una sorta di testo Unico per le nostre attività e su questo, per fortuna, registriamo anche un'apertura del Mase».

Che valore genera la progettazione integrata tra ingegneri e architetti nella transizione ecologica e come si può integrare l'ecodesign nei grandi progetti infrastrutturali?

«Dal nostro punto di vista vediamo che la professione tecnica è unica. Prima c'erano l'architetto

e l'ingegnere, oggi ci sono competenze specifiche. Tante declinazioni diverse di entrambe le professioni. Mentre prima bastava un bravo geometra per fare una casa completa di tutto, oggi se consideriamo gli aspetti dell'acustica, dell'impatto ambientale, dell'inserimento del paesaggio in particolare delle infrastrutture (penso alla Pedemontana "nascosta" sottoterra dall'impatto visivo), a malapena bastano dieci professionisti. Quindi si ampliano le integrazioni di sensibilità diverse, per avere un'opera che corrisponda alle nuove esigenze prestazionali».

In tema di infrastrutture strategiche, sulla ribalta adesso sfila il Ponte sullo Stretto, che di recente ha definito «una sfida tecnica e identitaria». Cosa intende nello specifico?

«Noi ci stiamo spendendo molto per il Ponte, la riteniamo davvero un'opera importante, ultimamente abbiamo scritto diversi articoli a riguardo. Le opere infrastrutturali strategiche

cambiano il volto del Paese anche senza la comprensione assoluta di tutti. Guardiamo all'Alta Velocità, che ha permesso di unire i grandi centri urbani e risollevato dal degrado le stazioni. È costata 50 miliardi di euro, però a distanza di 20 anni ci accorgiamo che gli impatti positivi erano ampiamente sottostimati. Non ultimi quelli che ci hanno permesso di essere leader mondiali per la costruzione di questa tipologia di opere assieme ai giapponesi, noi più sull'Alta Capacità per i limiti morfologici del territorio; stesso discorso il Mose, che magari avrà generato qualche spreco, ma è un'opera che posiziona la capacità ingegneristica italiana a livelli apicali».

E il Ponte potrebbe seguire la stessa farsariga?

«Il Ponte sullo Stretto ha le stesse caratteristiche. E mentre un decennio fa la critica che le infrastrutture sulla sponda calabrese e siciliana non fossero adeguate era fondata, adesso con i 10 miliardi di euro investiti sulla rete ferroviaria non è più un tema. Per un'infrastruttura così non è sempre facile stimare con esattezza i costi, ma è chiaramente un'opera che porta all'Italia un primato nel mondo e restituisce valori indiretti connessi, soprattutto dopo decenni che se ne parla. Da piccoli si andava a vedere il Golden Gate a San Francisco, chissà che un domani questo non possa accadere da noi». • GG

Giorgio Lupoi, presidente di Oice, Associazione delle organizzazioni italiane di ingegneria, architettura e consulenza tecnico-economica

