

correlati interventi infrastrutturali, offrendo certezze agli operatori pubblici coinvolti e garantendo la necessaria flessibilità allo strumento di pianificazione portuale.



Immagine del Porto di Salerno

Il parere di indirizzo n.93/2009 è il risultato di una fattiva collaborazione con il Ministero dell’Ambiente e con il Dipartimento per gli Affari Regionali della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Ciò ha consentito l’elaborazione di un testo condiviso, che mette “a sistema”, nella logica dello “sportello unico”, le competenze tecniche ed ambientali in materia.

Il parere si pone in uno stretto rapporto di continuità concettuale con il precedente voto n° 44/1999 dell’Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei LL.PP., precisandone ulteriormente la portata alla luce sia delle “*Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali*”, emanate con Circolare Ministeriale del 15 ottobre 2004, n° 17778, sia delle sopravvenute norme ambientali contenute nel D.Lgs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii..

In particolare, l’esigenza di una rivisitazione degli indirizzi formanti oggetto del richiamato voto n° 44/1999 si manifesta principalmente nella necessità di individuare un più aggiornato criterio direttivo (coerente con la nuova cornice normativa e

metodologica) per il riconoscimento della fattispecie di “adeguamento tecnico-funzionale” delle opere previste dal piano regolatore portuale.

Secondo la scansione metodologica del “Quadro Logico” già adottato dall’Unione Europea nella formazione di programmi infrastrutturali complessi (e mutuato nelle “Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali”), a seguito della analisi dei problemi e della successiva analisi degli obiettivi (gerarchizzati e prioritizzati), il Piano Regolatore Portuale esprime le conclusioni di una analisi delle strategie che altro non sottende, sotto il profilo infrastrutturale, se non un ottimizzato assetto plano-altimetrico e batimetrico di opere, atto a perseguire con efficacia ed efficienza gli obiettivi e che non definisce rigidamente geometrie e tipologie strutturali ma, piuttosto, i requisiti prestazionali (la “griglia di condizioni e criteri” delle “Linee guida”) che dovranno essere soddisfatti dai progetti delle opere che dal piano medesimo discendono.

In questo rinnovato e più organizzato contesto metodologico e concettuale, dunque, la “modifica non sostanziale” è riconoscibile allorché nell’ambito del “sistema porto”, per effetto di una sopravvenuta “forzante”, sia necessario modificare l’assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere previste nel piano regolatore portuale per perseguire i tralguardati obiettivi, mantenendo le stesse scelte strategiche.

Ma, come evidenziato, il modello di “piano strutturale” presuppone un assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere intrinsecamente flessibile che, pertanto, ben si adatta ad accogliere al suo interno la “modifica non sostanziale”. Quest’ultima, pertanto, introduce soltanto un adeguamento infrastrutturale delle opere previste nel piano nell’ambito delle originarie e confermate scelte strategiche, atte a perseguire i prefissati obiettivi.

Diversamente, il mancato adeguamento infrastrutturale alle variare condizioni al contorno potrebbe portare, nel tempo, al non soddisfacimento delle prestazioni tralguardate dagli obiettivi di piano, che rappresentano l’essenza del piano medesimo.

L’adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal piano, ovviamente, non deve essere rilevante sotto il profilo ambientale e deve comunque rispondere ai

requisiti di fattibilità tecnica e di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti, come previsto dall'art. 5, comma 2, della legge n° 84/1994.

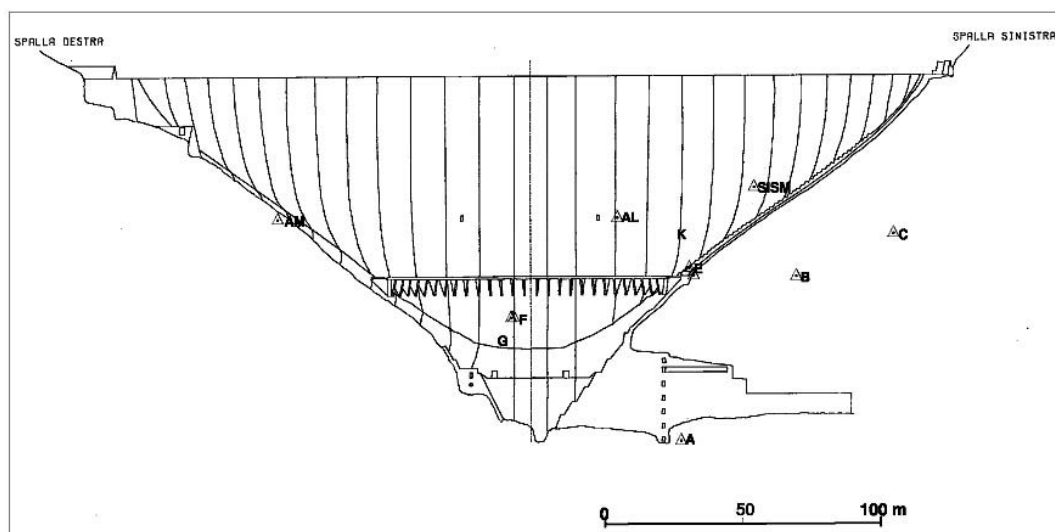
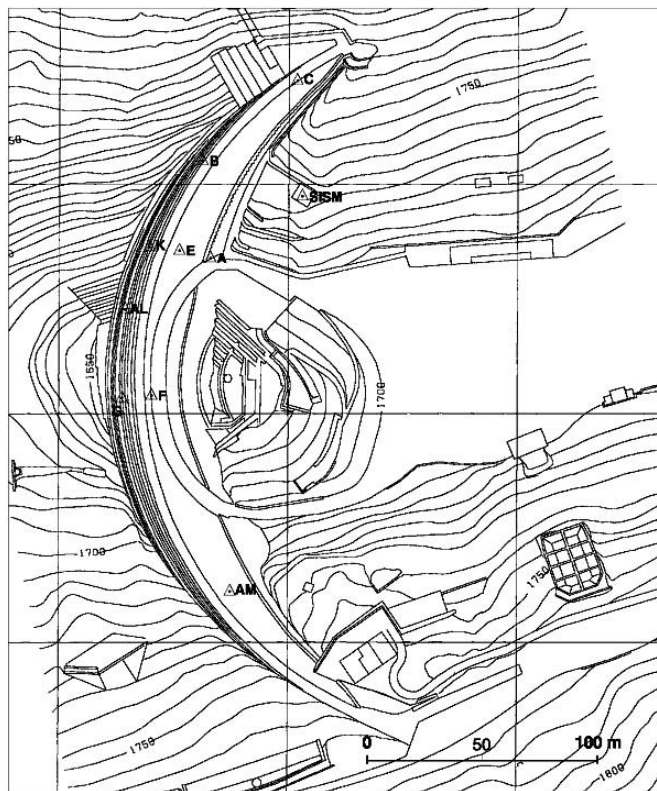
L'adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste da un piano è quindi ben distinto dalle modifiche minori di un piano (secondo l'accezione di cui all'art. 6, comma 3, del D. Lgs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii.). Infatti, l'adeguamento tecnico-funzionale non altera i contenuti di piano (rappresentati da obiettivi e dalle correlate scelte strategiche), mentre le modifiche minori di un piano, con l'alterazione (anche parziale) degli obiettivi e delle strategie, introducono una variante al piano stesso, con la conseguente necessità di percorrere l'iter procedimentale dell'art. 5 della Legge n° 84/1994 e ss. mm. e ii., sia pure in forma potenzialmente più speditiva (preventiva verifica di assoggettabilità a V.A.S. ai sensi del citato art. 6 comma 3 del D. Lgs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii., prevista nel caso di modifiche minori).

L'applicazione dei criteri metodologici e procedurali del voto n° 93/2009 al caso in esame è stata estremamente efficace, grazie anche al costruttivo clima interistituzionale che si è stabilito con gli Enti territoriali (Comune, Provincia e Regione) e con il Ministero dell'Ambiente.

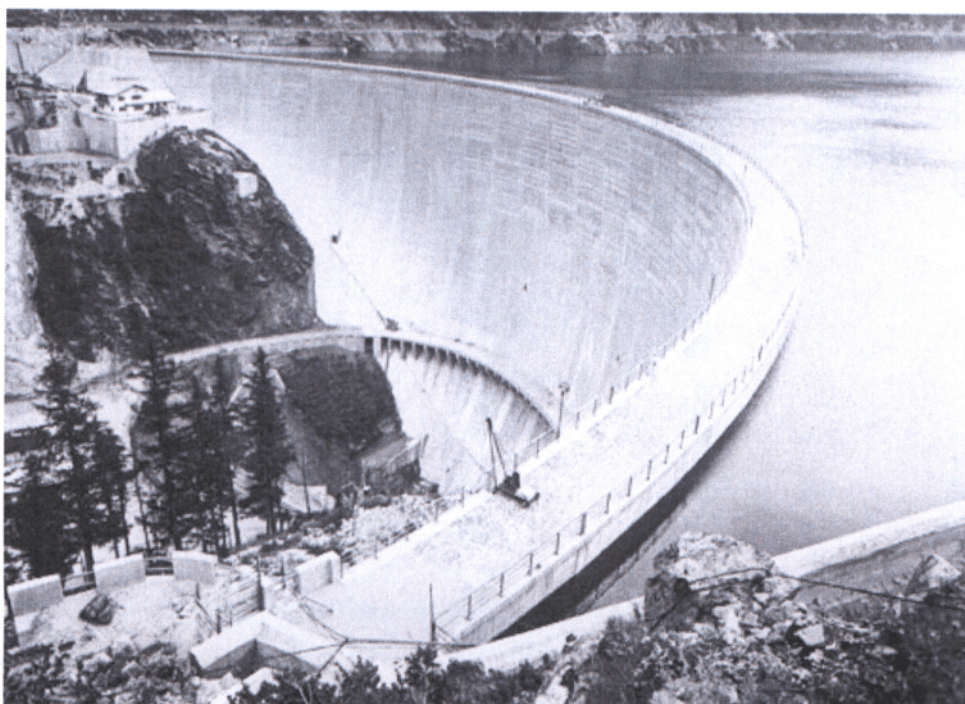
Progetto Definitivo della messa in sicurezza della diga di Beauregard in comune di Valgrisenche (AO), esaminato su richiesta della Regione Valle d'Aosta.

La diga, ad arco-gravità, sin dagli anni di ultimazione della sua costruzione nel 1960 ha sempre sofferto la forte spinta sulla sua spalla sinistra della Deformazione Gravitativa Profonda del Versante sinistro (DGPV) estesa per un fronte di circa 1000 m ed una profondità di 200 m circa. Essa sussiste da oltre 10.000 anni ed è caratterizzata da un costante ed inarrestabile spostamento medio annuo di circa 5 millimetri. Questa circostanza determina un forte stato tensionale della struttura con formazione di fessurazioni diffuse e profonde delle mensole di sinistra ed un innalzamento dovuto al cuneo di spinta al di sotto delle fondazione del versante in movimento. Oltre alla perenne prescrizione imposta di una limitazione delle quote d'invaso, con conseguente perdita economica rispetto alla prevista maggiore

produzione idroelettrica, oggi la struttura presenta un rischio per i territori a valle, che nel corso degli anni si sono gradualmente antropizzati.



Diga di Beauregard in Valle d'Aosta: planimetria e sezione verticale



Diga di Beauregard in Valle d'Aosta: Immagine storica relativa alla costruzione

L'intervento esaminato prevede il "taglio" verticale tra due mensole in spalla sinistra attraverso filo diamantato, per interrompere la trasmissione delle spinte e l'abbassamento della quota del coronamento dagli attuali 1772,00 m s.m. a 1720 m s. m., attraverso la demolizione *di ca.* 50 metri di diga.

Diga del lago di Badana (AL) – Progetto Definitivo di interventi di manutenzione straordinaria

Trattasi dell'esame degli interventi proposti per il risanamento e messa in sicurezza di questa antica diga realizzata in pietrame e malta idraulica agli inizi del '900 che è stata interessata nel 2006 da un crollo di parte del paramento di valle a seguito di infiltrazioni dopo intense precipitazioni. Il caso della diga di Badana è emblematico di una situazione che nel corso dei prossimi anni potrà risultare critica a causa dell'età assai avanzata delle dighe italiane.



Diga del lago di Badana (AL)

Schema di Decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento per la disciplina delle attività del Ministero della Difesa in materia di lavori, servizi e forniture,

Tale schema di regolamento è stato predisposto in attuazione della delega conferita dall'articolo 196 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n.163, recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE"

Tale delega in ragione della riconosciuta peculiarità dell'attività dell'Amministrazione della difesa, contiene la disciplina regolamentare delle disposizioni del Codice con riguardo alle "attività del Ministero della difesa, in relazione ai lavori, ai servizi e alle forniture connessi alle esigenze della difesa militare, e per la disciplina attuativa dell'articolo 17 del codice medesimo". L'ambito applicativo del regolamento proposto, sul versante soggettivo, è fissato dal menzionato articolo 196, comma 1, che si riferisce alla sola Amministrazione della difesa. Sul versante oggettivo, i limiti

contenutistici del Regolamento vengono tracciati dal citato articolo 196 e, precisamente:

- dal comma 1, il quale in relazione ai lavori, ai servizi e alle forniture connessi alle esigenze della difesa militare rinvia all'elenco analitico, di cui all'articolo 5, comma 5, del codice, contenente profili disciplinatori oggetto di competenza regolamentare generale del Ministro delle infrastrutture, nonché al settore dei contratti segreti o che esigono particolari misure di sicurezza, di cui all'articolo 17 dello stesso codice, ed agli interventi da eseguire in Italia e all'estero per effetto di accordi internazionali, multilaterali o bilaterali;

- dal comma 7, che riguarda la disciplina delle procedure in economia per i lavori, i servizi e le forniture.

La disciplina comune applicabile ai contratti nel settore della difesa è contenuta nell'art. 195 del Codice, che stabilisce che a tali contratti si applicano, oltre alle norme di cui al suddetto articolo 196, le disposizioni:

- della parte I (principi e disposizioni comuni e contratti esclusi in tutto o in parte dall'ambito di applicazione del codice);

- della parte II, titolo III, capo I (programmazione, direzione ed esecuzione dei lavori);

- della parte II, titolo III, capo II (concessione di lavori pubblici);

- della parte II, titolo III, capo III (promotore finanziario e società di progetto);

- della parte IV (contenzioso);

- della parte V (disposizioni di coordinamento, finali e transitorie).

Si applicano inoltre, in quanto non derogate, le disposizioni del titolo I (contratti di rilevanza comunitaria) ovvero del titolo II (contratti sotto soglia comunitaria) della parte II (contratti pubblici relativi a lavori, servizi, forniture nei settori ordinari), a seconda che l'importo dei lavori sia pari o superiore alla soglia di cui all'articolo 28, ovvero inferiore.

In relazione al disposto del medesimo articolo 196, comma 1, del codice, il regolamento è adottato, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988,

n. 400, su proposta del Ministro della difesa, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato.

Sul piano sistematico, il testo regolamentare in esame consta di 172 articoli suddivisi nell'ambito di cinque titoli: Titolo I (Disposizioni comuni); Titolo II (Contratti pubblici relativi a lavori); Titolo III (Contratti pubblici relativi a servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria nei settori ordinari); Titolo IV (Contratti pubblici relativi a forniture e servizi); Titolo V (Disposizioni finali).

Omologazione della barriere di sicurezza stradali

Nella generalità dei casi, il parere è richiesto dalla Direzione generale per la sicurezza stradale ai fini della domanda di omologazione di un dispositivo di sicurezza stradale, costituito da una barriera classificata nella specifica classe ai sensi del D.M. 2367 del 21.06.2004.

Il quadro legislativo di riferimento in materia è costituito dalle seguenti fonti normative:

- il D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, recante Nuovo Codice della Strada;
- il D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, recante Regolamento di esecuzione di attuazione del Nuovo Codice della Strada;
- UNI EN – 1317 -1, - 2, - 3;
- Normativa comunitaria 1317 - 5
- allegati e circolari di settore.

Il comportamento della barriera e dei veicoli (leggero e pesante) viene esaminato anche attraverso filmati video relativi ai crash-test, effettuati in centri specializzati, con specifico riferimento e controllo di compatibilità con i valori di riferimento ammissibili dai punti 4.2, 4.3, 4.4, 4.5 e 4.6 della norma UNI EN 1317-2

Sulla base degli atti e dei rapporti delle prove d'urto si esaminano i seguenti risultati:

a) prova TB 11 (veicolo leggero):

- contenimento e redirezionamento del veicolo; integrità degli elementi longitudinali principali della barriera; mancato distacco di parti della stessa, con penetrazione nell'abitacolo del veicolo;
- mantenimento delle condizioni di fissaggio in conformità con la relazione di progetto;
- mantenimento del centro di gravità del veicolo non ha attraversato la linea centrale della barriera deformata;
- mantenimento dell'assetto verticale del veicolo durante e dopo l'urto; entità di eventuali moti di rollio, beccheggio e/o imbardata e verifica della relativa presenza nel *range* di accettabilità;
- verifica della traiettoria del veicolo dopo l'urto se conforme a quanto previsto dalla norma UNI EN 1317-2;

b) prova TB 51 (veicolo pesante):

- contenimento e redirezionamento del veicolo da parte della barriera di sicurezza; integrità degli elementi longitudinali principali; mancato distacco di parti della stessa, con penetrazione nell'abitacolo del veicolo;
- mantenimento delle condizioni di fissaggio in conformità con la relazione di progetto;
- il centro di gravità del veicolo non ha attraversato la linea centrale della barriera deformata;
- mantenimento del centro di gravità del veicolo non ha attraversato la linea centrale della barriera deformata;
- mantenimento dell'assetto verticale del veicolo durante e dopo l'urto; entità di eventuali moti di rollio, beccheggio e/o imbardata e verifica della relativa presenza nel *range* di accettabilità;
- verifica della traiettoria del veicolo dopo l'urto se conforme a quanto previsto dalla norma UNI EN 1317-2, non uscendo dal Box CEN.

Successivamente a tale fase, si procede alla verifica dei parametri fisici rilevati strumentalmente e visualizzati nei grafici, allegati alle stesse certificazioni di prova.

In linea generale dunque, “*un parere tecnico favorevole*” è formulato sulla base di ben specifiche e puntuali analisi che vengono riportate nei “*considerato*” del voto, alle quali fa riferimento il parere reso dalla Sezione sull’affare pervenuto.

Classificazione stradale

Nella generalità dei casi il parere deve rispondere in merito a due distinte istanze, riconducibili alla a) richiesta di classificazione della nuova strada in variante, con modifica o meno del caposaldo; b) conseguente richiesta di declassificazione, da parte dell’ente gestore, del tratto esistente della strada oggetto di nuova variante.

L’esame della competente Sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP., basata anche sulle risultanze della relazione di accompagnamento della Direzione Generale Infrastrutture Stradali analizza sia gli aspetti normativi, sia quelli tecnici alla base della scelta, operata dall’ente proprietario della strada, di realizzare una variante.

Il quadro legislativo di riferimento in materia è costituito dal D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, recante il Nuovo Codice della Strada, e dal Regolamento di esecuzione dello stesso (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495); dalla legge 59/97 di Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa (c.d. “legge Bassanini”), come modificata dalla legge 340/2000; dal D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112, recante Conferimento, di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo 1 della legge 15 marzo 1997, n. 59; da ultimo, dal D.Lgs. 29 ottobre 1999, n. 461, recante Individuazione della rete autostradale e stradale nazionale, a norma dell’articolo 98, comma 2, del D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112.

I primi due provvedimenti configurano la cosiddetta “normativa di settore”, volta, cioè, a dettare una disciplina compiuta ed organica per l’intero settore della titolazione stradale; gli altri, invece, configurano l’impianto normativo di attuazione del cosiddetto “federalismo amministrativo a costituzione invariata”.

Ai fini della corretta definizione della funzione consultiva attribuita al Consiglio superiore in materia, il parere è richiesto - oltre che negli specifici casi delle province di Trento e di Bolzano - anche laddove tali modifiche consistono nella classificazione di varianti esterne che non alterano i capisaldi del tracciato, di implicita definizione; soltanto in via straordinaria, il parere viene espresso per la restante parte della rete nazionale (quantitativamente preponderante), ove trattasi di modifiche rilevanti per le quali dovrebbero essere effettuate preliminari valutazioni di carattere tecnico circa la funzione di collegamento svolta dal tracciato oggetto di parere.

In linea generale dunque, per “l’assunzione e la dismissione di strade statali o di singoli tronchi”, per norma è prevista l’adozione di un decreto ministeriale, previo parere del Consiglio Superiore.

Schema di decreto ministeriale riguardante l’uso e installazione dei dispositivi di sicurezza stradale

Sulla proposta pervenuta dalla Direzione generale per la sicurezza stradale, riguardante uno schema di regolamento concernente i dispositivi di ritenuta stradale, in attuazione della direttiva n. 89/106/CEE sui prodotti da costruzione, sono state formulate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici una serie di osservazioni sia in ordine alla natura del provvedimento che al suo contenuto.

Riguardo la natura dell’atto, nell’osservare che lo schema proposto si configura quale provvedimento per fornire la “regola tecnica nazionale”, finalizzata all’uso ed installazione dei dispositivi di ritenuta stradale, è stato richiesto di modificare la titolazione del provvedimento.

Nel merito, da un lato, è stata tra l’altro evidenziata la necessità di ridurre da 36 a 12 mesi la durata del periodo transitorio, dall’altro lato, è stato proposto l’inserimento di uno specifico allegato, riguardante appunto l’utilizzo e l’installazione dei dispositivi, anche al fine di rafforzare la finalità del provvedimento.

Pertanto, sullo schema di decreto proposto, a valle dell’esame e parere del consiglio superiore, con le modifiche e integrazioni riportate nel voto, è stato dato

mandato alla competente Direzione generale di dare corso alle procedure per la relativa emanazione, rammentando altresì di notificare lo schema stesso alla Commissione europea, ai fini della valutazione di eventuali ostacoli alla libera circolazione dei prodotti e servizi, ai sensi dell'articolo 1 bis della legge 317/1986 e s.m.i.

6.2 ATTIVITA' SVOLTA DAL SERVIZIO TECNICO CENTRALE NEL SETTORE DELLA QUALIFICAZIONE E CERTIFICAZIONE DEI PRODOTTI DA COSTRUZIONE

Sulla base della normativa richiamata al precedente punto 5, l'attività del Servizio tecnico centrale può essere essenzialmente classificata come segue:

- valutazioni, ispezioni, e controlli per il rilascio della marcatura CE di materiali e/o prodotti da costruzione per i quali è prioritario il requisito essenziale n. 1 “*resistenza meccanica e stabilità*”, di cui alla citata Direttiva 89/106/CEE per i prodotti da costruzione;
- valutazioni, ispezioni e controlli per il rilascio di Benestare tecnico europeo di prodotti da costruzione per i quali è prioritario il requisito essenziale n. 1 “*resistenza meccanica e stabilità*”, di cui alla suddetta Direttiva 89/106/CEE;
- recepimento di norme armonizzate europee relative a materiali e/o prodotti da costruzione;
- rilascio delle abilitazioni agli Organismi di certificazione, ispezione e prova di cui all'art.8 del sopra richiamato DPR 246/1993, Regolamento di attuazione delle Direttiva 89/106/CEE concernenti i prodotti da costruzione;
- valutazioni, ispezioni e rilascio di autorizzazione ai laboratori di prova per la certificazione delle prove sui materiali da costruzione, di cui all'art. 59 del DPR 380/2001;
- valutazioni, ispezioni e rilascio di autorizzazione ai laboratori di prova per la certificazione delle prove sui terreni e sulle rocce e delle prove in situ, di cui all'art.59 del DPR 380/2001;
- valutazioni, ispezione e rilascio di attestazioni di qualificazioni della produzione di acciai per le costruzioni;

- valutazioni, ispezioni e rilascio di attestazione di deposito delle dichiarazioni dei “Centri di trasformazione” di acciai da cemento armato, cemento armato precompresso, carpenteria ed altri materiali e prodotti siderurgici;
- valutazioni, ispezione e rilascio di attestazioni di qualificazioni della produzione di elementi strutturali in cemento armato o cemento armato precompresso, prefabbricati in serie dichiarata o in serie controllata;
- rilascio di certificazioni di idoneità tecnica di sistemi costruttivi in cemento armato o cemento armato precompresso;
- qualificazione della produzione di elementi strutturali e sistemi costruttivi in legno massiccio, legno lamellare e pannelli a base di legno;
- partecipazione all’attività degli Organismi europei preposti all’attuazione della Direttiva sui prodotti da costruzione 89/106/CEE;

Stante la complessità e la specificità dei compiti di istituto, la relativa attività viene svolta prevalentemente da ingegneri in possesso di elevata professionalità e preparazione tecnico-scientifica nelle materie di competenza del Servizio.

L’attività di certificazione è particolarmente delicata e necessita frequentemente dell’effettuazione di visite ispettive presso stabilimenti di materiali e/o prodotti da costruzione (prodotti siderurgici, elementi prefabbricati in c.a., c.a.p., apparecchi di appoggio, dispositivi per la precompressione del calcestruzzo, ancoranti, dispositivi antisismici, ecc.), laboratori di prove, Organismi da abilitare ai fini della certificazione e ispezione, ecc..

Alla fase ispettiva segue quella di esame e valutazione dei documenti di calcolo o rapporti di prove su materiali o prodotti da costruzione, documenti di notevole complessità tecnico-scientifica, che richiedono particolare professionalità e specifiche conoscenze nel settore delle costruzioni.

Principali attività svolte nel 2010 dal Servizio tecnico centrale

Si riportano di seguito le principali attività svolte nel 2010 dal Servizio tecnico centrale nel settore della qualificazione e della certificazione:

- 5 istruttorie finalizzate all'emissione di nuovi Benestare tecnici europei, di cui alla Direttiva 89/106/CEE, relativamente a barriere paramassi con diversa capacità di trattenuta;
- emissione di 1 nuovo attestato di conformità CE (marcature CE), di cui alla Direttiva 89/106/CEE, rilasciata su Benestare Tecnico Europeo ai sensi e per gli effetti dell'art. 8 del DPR 246/93 relativamente a sistemi di post-tensione del calcestruzzo;
- 6 istruttorie per il mantenimento e vigilanza di attestati di conformità CE (marcature CE), di cui alla Direttiva 89/106/CEE e DPR 246/93, in corso di validità rilasciate su appoggi strutturali, laminati a caldo di acciaio e ancoranti per uso strutturale
- 15 atti di abilitazione o revoca ad Organismi di certificazione, ispezione e prova ai fini della marcatura CE, di cui alla Direttiva 89/106/CE, relativamente ad aggregati, geotessili, elementi prefabbricati, cementi, calci, miscele bituminose, additivi per calcestruzzi, prodotti siderurgici, murature, materiali stradali, ecc.;
- 42 istruttorie per il rilascio di abilitazioni ad Organismi di certificazione, ispezione e prova ai fini della marcatura CE, di cui alla Direttiva 89/106/CE, relativamente ai materiali e prodotti sopra indicati;
- 8 atti di autorizzazione o revoca ad Organismi per la certificazione del controllo di produzione in fabbrica per il calcestruzzo confezionato con processo industrializzato, di cui al p. 11.2.8 del D.M. 14.01.2008;
- 22 istruttorie per il rilascio di autorizzazione ad Organismi per la certificazione del controllo di produzione in fabbrica per il calcestruzzo confezionato con processo industrializzato, di cui al p. 11.2.8 del D.M. 14.01.2008;

- 17 atti di autorizzazione per il rilascio di nuova concessione e/o rinnovo di abilitazioni a laboratori di prove sui materiali da costruzione di cui all'art.20 della legge 1086/1971 e all'art. 59 del DPR 380/2001;
- 21 istruttorie per il rilascio di nuova concessione e/o rinnovo di abilitazioni a laboratori di prove sui materiali da costruzione di cui all'art.20 della legge 1086/1971 e all'art. 59 del DPR 380/2001;
- 49 atti di autorizzazione per il rilascio di nuova concessione e/o rinnovo di abilitazioni a laboratori di prove geotecniche di cui all'art. 59 del DPR 380/2001;
- 52 istruttorie per il rilascio di nuova concessione e/o rinnovo di abilitazioni a laboratori di prove geotecniche di cui all'art. 59 del DPR 380/2001;
- 51 attestati di qualificazione di acciai da costruzione ai sensi della vigente normativa tecnica per le costruzioni, di cui 41 per acciai da c.a., 7 per acciai da c.a. precompresso e 3 relativi a laminati di acciaio per strutture metalliche;
- 6 atti di istruttoria relative al rilascio delle attestazioni di deposito di giunti e sistemi di ancoraggio;
- 240 atti di istruttoria relativi al rilascio dell'attestazione di qualificazione e/o rinnovo riguardanti manufatti in cemento armato e/o cemento armato precompresso prefabbricati in serie dichiarata;
- 107 attestazioni di nuova qualificazione riguardanti manufatti in cemento armato e/o cemento armato precompresso prefabbricati in serie dichiarata;
- 6 atti di istruttoria relativi al rilascio della certificazione di idoneità tecnica di sistemi costruttivi prefabbricati, di cui alla legge 1086/1971 e alla legge 64/1974;
- 430 atti di istruttoria relativi al rilascio dell'attestazione di qualificazione riguardanti elementi strutturali in legno;
- 136 nuove attestazioni di qualificazione riguardanti elementi strutturali in legno;
- 6 istruttorie relative al rilascio dell'idoneità tecnica di materiali e/o prodotti per uso strutturale innovativi, di cui al punto 4.6 del D.M. 14.01.2008;