

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Rubrica	Data	Titolo	Pag.
Testata: IL SOLE 24 ORE				
12	Cronache Ance	23/02/2016	RIFORMA APPALTI, IL TESTO DEFINITIVO IN DIRITTURA D'ARRIVO (G.Santilli)	2
Testata: ITALIA OGGI				
39	Edilizia e immobiliare	23/02/2016	PER LE CASE POPOLARI 105 MILIONI	3
Testata: IL MESSAGGERO				
1	Dal territorio	23/02/2016	SALERNO-REGGIO, ANCHE RENZI SFIDA LA GRANDE INCOMPIUTA (A.Bassi)	4
Testata: L'UNITA'				
6	Politica	23/02/2016	Int. a G.Del rio: "LA NOSTRA RIVOLUZIONE? E' APPENA INIZIATA" (M.Zegarelli)	6
Testata: AVVENIRE				
10	Appalti e lavori pubblici	23/02/2016	Int. a R.Nencini: "SI' ALL'AUTORITA' SUL MODELLO FRANCESE" (D.Motta)	8
Testata: BRESCIAOGGI				
29	Dal territorio	23/02/2016	LEASING ABITATIVO, OBIETTIVO SULL'OPPORTUNITA'	9
Testata: EDILIZIAETERRITORIO.I LSOLE24ORE.COM (WEB)				
1	Cronache Ance	23/02/2016	MODULI UNICI PER L'EDILIZIA, LA SEMPLIFICAZIONE HA PERSO LO SLANCIO	10
1	Appalti e lavori pubblici	23/02/2016	LA RIFORMA APPALTI SALVA (MA RIDIMENSIONA) LE SOA	12
Testata: IL MATTINO				
3	Appalti e lavori pubblici	23/02/2016	Int. a G.Armani: ARMANI: SPENDEREMO AL SUD DODICI MILIARDI IN CINQUE ANNI (N.Santonastaso)	19

Lavori. Giovedì il Consiglio dei ministri

Riforma appalti, il testo definitivo in dirittura d'arrivo

Giorgio Santilli

■ **Ultime limature al decreto legislativo di riforma degli appalti. Il preconsiglio è slittato a domani, il consiglio dei ministri giovedì mail testo è rimasto nella sostanza quello raccontato dal Sole 24 Ore del 17 e 18 febbraio scorso anche se molte sono state le limature, le sistemazioni e su alcune norme le tensioni sono ancora forti dopo la conclusione dei lavori della "commissione Manzione".**

La novità più rilevante è l'ingresso nel testo finale delle norme sui poteri dell'Anac che finora pochi avevano letto (si veda Quotidiano digitale Edilizia e Territorio per tutti i contenuti). Fra queste, c'è il parere vincolante dell'Autorità anticorruzione nella definizione stragiudiziale delle controversie,

l'abrogazione progressiva del regolamento generale via via che saranno approvate le linee guida Anac (ma l'abrogazione avverrà sempre per la via regolamentare per evitare di dare alle disposizioni Anac la forza di norme regolamentare), il sistema unico di qualificazione degli esecutori dei lavori pubblici con un rafforzamento dei poteri sanzionatori dell'Anac verso le Soa e l'introduzione delle "idonee misure di premialità connesse ai criteri reputazionali", il rafforzamento e l'articolazione generalizzati dei poteri sanzionatori Anac, la prima definizione di un sistema di qualificazione delle stazioni appaltanti (si veda Il Sole 24 Ore del 17 e del 18 febbraio).

Quanto alle tensioni, riguardano soprattutto due norme. Una è la norma inserita a sorpresa che con-

sente alle singole stazioni appaltanti di escludere le singole imprese in gara in base al loro "curriculum", cioè alle prestazioni fornite in precedenti contratti. Se è largamente accettata l'introduzione di un rating reputazionale e un rafforzamento del rating di legalità in un sistema generale di qualificazione, molte perplessità suscita invece la norma che consente decisioni di esclusione alla singola amministrazione. Si temono abusi di discrezionalità che possono generare gravi distorsioni di mercato. Più in generale, i costruttori ritengono che la soglia di un milione di euro sotto la quale sono le singole stazioni appaltanti a fare la qualificazione sia troppo elevata.

L'altra norma su cui la mediazione a più soggetti (Consip, Regioni, Comuni) sembra ancora lontana e

che susciterà reazioni soprattutto nei comuni è quella sulle aggregazioni di stazioni appaltanti, sulle centrali di committenza e sul rapporto con il sistema di qualificazione delle stazioni appaltanti. Il nodo da sciogliere è se sarà possibile lasciare in capo ad amministrazioni singole che appartengono a categorie escluse (per esempio i comuni non capoluoghi) le funzioni di stazioni appaltanti nel caso in cui queste amministrazioni singole si strutturino per acquisire i requisiti necessari alla qualificazione Anac. In altre parole, se al di là delle unioni e delle centrali, i comuni minori possano investire per acquisire i requisiti richiesti alle stazioni appaltanti. Dal testo attuale del decreto, questo sembra escluso ma una versione definitiva non sembra ancora essere stata raggiunta.

LE NOVITÀ

Confermate le norme che danno all'Anac il parere vincolante nella definizione stragiudiziale dei contenziosi



PER IL RECUPERO

Per le case popolari 105 milioni

Assegnati dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti altri 105 milioni di euro per gli interventi previsti nel programma di recupero e razionalizzazione degli immobili e degli alloggi di edilizia residenziale pubblica. Dopo l'assegnazione dei primi 25 milioni di euro nel dicembre 2015, le regioni ora possono contare su una disponibilità di oltre 130 milioni di euro da trasferire a comuni ed ex Iacp per il recupero del patrimonio

Erp (edilizia residenziale pubblica). Questo è quanto comunica il ministero delle infrastrutture in una nota del 19 febbraio 2016 in merito al recupero degli alloggi di edilizia residenziale pubblica. Il programma è articolato nelle seguenti due linee: interventi di non rilevante entità finalizzati a rendere prontamente disponibili gli alloggi sfitti mediante lavorazioni di manutenzione e di efficientamento

di non rilevante entità (di importo inferiore a 15.000 euro) da assegnare prioritariamente alle categorie sociali individuate dall'articolo 1, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9 e interventi di manutenzione straordinaria, cumulativamente ammissibili a finanziamento nel limite di 50.000 euro per alloggio. Il programma complessivo prevede nell'arco del suo svolgimento il recupero di oltre 25.000 alloggi. I primi alloggi, circa 7.000, saranno recupe-

rati entro il 2016. Il governo sta accelerando la politica di recupero degli alloggi Erp (edilizia residenziale pubblica) e le risposte al disagio abitativo: la legge di stabilità, infatti, ha anticipato per questo programma 170 milioni di euro nel 2016-2017 originariamente previsti per il 2019-2024 e 25 milioni di euro aggiuntivi sono stati stanziati dal decreto legge n. 185/2015. Si tratta quindi di circa 200 milioni di euro che nei prossimi due anni potranno essere trasferiti alle regioni se la spesa degli attuatori manterrà il trend ipotizzato dal decreto ministeriale attuativo.



Palazzo Chigi
«Salerno-Reggio
pronta in 10 mesi»

Bassi a pag. 10

Salerno-Reggio, anche Renzi sfida la grande incompiuta

► «Autostrada inaugurata entro fine anno, ► Da decenni tutti i governi assicurano la fine tenetevi forte...». Ilarità della stampa estera dei lavori. Il premier agli scettici: vi ricrederete

IL RACCONTO

ROMA La battuta, bisogna ammetterlo, viene facile. E pure copiosa. Basta buttare un occhio sui social. Su twitter ne gira qualcuna niente male. Tipo questa di Arsenale K, un account di satira. Renzi: «Entro fine anno inaugureremo la Salerno-Reggio Calabria». Brunetta: «Giocherò negli Nba». Scilipoti: «Imparerò l'inglese». C'è chi, invece, chiede a quando l'inaugurazione del tunnel tra Genova e Olbia o la riapertura di Pompei com'era prima dell'eruzione. In effetti l'annuncio del premier è riuscito a scalfire persino il proverbiale aplomb dei cronisti anglosassoni. Nella sala della stampa estera a Roma, dove ieri Renzi ha fissato al 22 dicembre la data di inaugurazione della Salerno-Reggio Calabria, un «oohh» di meraviglia, e qualche risatina, sono subito risuonati tra gli inviati delle principali testate del mondo. Il premier non si è perso d'animo e subito ha ribattuto: «A tutti quelli che hanno fatto "oohh", dico che sarete costretti a fare un pezzo di strada in macchina: guiderò io e anche se la strada è migliore vi sentirete male lo stesso...».

I PRECEDENTI

Punizioni corporali per i miscredenti a parte, la punta di scetticismo mostrata dai corrispondenti va compresa. Chi di loro osserva le cose di casa nostra da qualche tempo, quella frase l'ha già sentita. Più e più volte. Mal contata una all'anno nell'ultimo ventennio. «Pronta nel 2003», aveva messo nel 1998 la mano sul fuoco il sottosegretario diressino Antonio Bargone. «2003», aveva confermato l'anno seguente Enrico Micheli, ministro del governo guidato da Massimo D'Alema. Un anno dopo, e siamo nel 2000, il ministro Nerio Nesi prometteva che i lavori sarebbero finiti nel 2005. E ancora non era iniziata l'epopea berlusconiana,

che tra Salerno Reggio Calabria e Ponte sullo Stretto di Messina ha rincorso quasi per un decennio le sue stesse promesse. A menare le danze, da sempre, Pietro Lunardi, ministro delle infrastrutture nei governi Berlusconi II e Berlusconi III. Nel 2001 annuncia che i cantieri saranno chiusi nel 2004-2005. L'Anas lo corregge, e dice nel 2008. Nel 2008, conferma allora Lunardi. Ma arrivati al 2006, coi tempi che si fanno strettini, l'appuntamento slitta ancora di un anno: «Sarà completata nel 2009». E meno male che nel 2006 ci sono le elezioni e alle infrastrutture, al posto di Lunardi, arriva l'ex pm di mani pulite Antonio Di Pietro, che sparge una dose di sano realismo sull'intera vicenda. La Salerno-Reggio Calabria? La «vogliamo completare entro il 2011». Passano nemmeno due anni, il governo Prodi cade e si torna alle elezioni. Berlusconi, che le vince, si prepara al suo quarto governo e promette solenne: «Entro il 2013 completamento della Salerno Reggio Calabria».

Un appuntamento con la storia confermato senza batter ciglio anche dal ministro dello Sviluppo (e delle infrastrutture) del governo Monti, Corrado Passera. «Chiudere i cantieri entro il 2013», quasi un'intimazione. «Metto la faccia in tanti posti», aveva chiarito, «la metto anche qui».

LA SCOMMESSA

La vera domanda, a questo punto, è: Renzi ha qualche chance in più dei suoi numerosissimi predecessori di mantenere la promessa? I fatti sono questi. Il termine contrattuale dato ad Anas per consegnare i lavori scade a metà 2018, anno delle elezioni. Probabilmente, anche per questo, il governo ha spinto per un forte anticipo dei tempi. La società pubblica, guidata da Vittorio Armani, conta di farcela. Conta cioè di riuscire a consegnare agli italiani i circa 450 km della Salerno-Reggio Calabria (costati qua-

si nove miliardi di euro, 20 milioni a chilometro), con standard autostradali, completa di almeno quattro corsie e senza cantieri permanenti, entro la fine di quest'anno. I lavori sull'ultimo tratto tra Laino Borgo e Campotenese, proprio al confine tra Calabria e Basilicata, in corrispondenza del viadotto Italia (quello crollato durante il rifacimento), sono in fase di completamento e saranno terminati, fa sapere la società, entro dicembre.

Tutto bene, dunque? No, almeno a sentire il presidente dell'Ance, l'associazione dei costruttori calabrese, Francesco Berna. Sostiene che con la legge di Stabilità dello scorso anno, i fondi per completare la Salerno Reggio Calabria siano stati falcidiati dai 3 miliardi previsti a soli 1,7 miliardi. Berna sostiene, in pratica, che le nuove tratte previste siano state sostituite con un semplice ammodernamento della strada che già c'è. Un progetto low cost, non una grande opera di ammodernamento della rete calabrese. «La revisione di progetti faraonici e non finanziati per intero in progetti realistici e cantierabili in tempi certi», gli aveva ribattuto Graziano Delrio, «è l'unica soluzione per fare ripartire le opere pubbliche in tutta Italia, Mezzogiorno incluso».

L'INCOMPIUTA

E già che i costi sono un altro dei tasti dolenti. La questione Renzi l'aveva sintetizzata a modo suo: La Salerno Reggio Calabria? «È costata più della sonda Curiosity, ma c'è una differenza: la sonda è andata nello spazio, la Salerno Reggio Calabria no». Un rapporto della Cgil di qualche anno fa, aveva sostenuto che i costi di ammodernamento dell'autostrada erano in pratica quintuplicati dagli iniziali 5,8 milioni a chilometro.

L'ex amministratore delegato di Anas, Piero Ciucci, prima di lasciare l'incarico, aveva difeso i progetti, sostenendo che il costo

di «20-21 milioni a chilometro» fosse «assolutamente meno di qualsiasi altra opera realizzata in Italia e all'estero». Realizzata, appunto. Perché per adesso, la Salerno Reggio Calabria resta una grande incompiuta. Almeno fino al 22 dicembre.

Andrea Bassi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I precedenti



2005

Pietro Lunardi, ministro delle infrastrutture dei governi Berlusconi II e Berlusconi III, aveva annunciato la chiusura dei cantieri nel 2004-2005, poi nel 2008 e, infine, spostato la scadenza al 2009.



2011

L'ex pm di mani pulite, Antonio Di Pietro, divenuto ministro delle infrastrutture e trasporti nel governo Prodi II, aveva espresso l'intenzione di chiudere i lavori entro il 2011.

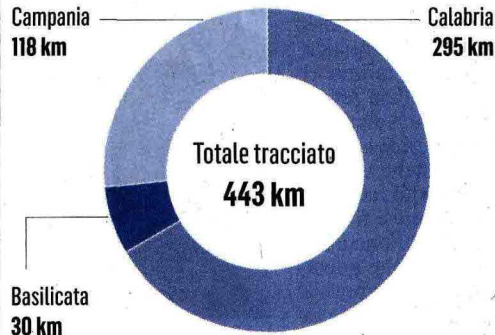


2013

Anche il governo Monti non aveva resistito alla tentazione di fissare una scadenza per i lavori. Il ministro Corrado Passera aveva promesso i cantieri chiusi entro il 2013: «Ci metto la faccia» aveva detto.

L'autostrada ai raggi X

A3 SALERNO-REGGIO CALABRIA



Investimento complessivo
7,446 miliardi di euro

	GALLERIE	180
	LA GALLERIA PIÙ LUNGA	Serra Rotonda 3.800 metri
	PONTI, VIADOTTI, CAVALCAVIA	500
	IL VIADOTTO PIÙ GRANDE Italia	1.120 metri di lunghezza 160 metri di altezza
	Importo complessivamente finanziato	8,233 miliardi di euro

centimetri

**DUBBI E BATTUTE
 INVADONO LA RETE
 E I SOCIAL SI
 SCATENANO: «ALLORA
 BRUNETTA GIOCHERÀ
 NELLA NBA»**



Traffico e file sulla Salerno-Reggio Calabria (foto ANSA)



Intervista a **Graziano Delrio**

«La nostra rivoluzione? È appena iniziata»

● «Renzi non è arrivato a Palazzo Chigi per caso, erano due anni che lavoravamo a un progetto per l'Italia»

Maria Zegarelli

Se c'è una persona che ha visto l'inizio di questa storia, iniziata per Matteo Renzi due anni fa, quello è Graziano Delrio, attuale ministro delle Infrastrutture ma già a Capo degli Affari regionali con il governo Letta. «Matteo arrivò a Palazzo Chigi dopo un lungo lavoro. Erano due anni che lavoravamo ad un progetto per il Paese, ci incontravamo ogni settimana per ragionare sulle riforme che secondo noi erano necessarie per dare un nuovo impulso all'economia, alla formazione...». Medico specializzato in endocrinologia, docente universitario, famiglia comunista ma formazione cattolica grazie all'incontro con Don Giuseppe Dossetti, Delrio è legato al premier da una solida amicizia, «malgrado i giornalisti abbiano passato parecchio tempo a raccontare di allontanamenti e freddezza e ancora oggi mi devono spiegare su quali basi». Racconta che quei due anni durante i quali si riunivano attorno a un tavolo per scrivere il programma che portò Renzi al Nazareno prima e all'accelerazione a Palazzo Chigi poi, «sono stati molto intensi dal punto di vista intellettuale. Un lavoro di squadra, di grande elaborazione e approfondimento. C'erano tra gli altri Nannicini e Taddei, stavamo ore e ore a confrontarci su come dovesse cambiare il mercato del lavoro, l'assetto istituzionale, l'educazione. Ci scambiavamo faldoni, idee, mail». Spiega che «quando Matteo diventò presidente del Consiglio le idee erano molto chiare sulle priorità e le sfide da mettere in campo» e volle lui come sottosegretario alla Presidenza del Consiglio. Delrio conosceva bene il Palazzo e le sue dinamiche, «ero l'unico renziano nel governo Letta», e molte delle pratiche aperte che poi sono arrivate sul tavolo del premier, «essendo quello della squadra che già stava al governo mi toccava fare la parte dell'esperto».

Delrio quale è stata la riforma che vi appariva come la più complicata da varare?

«Per la valenza che ha, per i problemi che portato con sé, la più

difficile è stata sicuramente quella del Jobs Act, anche a causa della descrizione che ne veniva fatta. Gli attacchi più duri che abbiamo ricevuto per questa riforma era dovuti al fatto che secondo alcuni avrebbe tolto diritti. Oggi i risultati raccontano altro e nel medio e lungo periodo sono certo che saranno ancora più incisivi. Il jobs act è stata prima di tutto una battaglia culturale di cambio radicale

per poter garantire maggiore protezione sociale, maggiori tutele a chi prima non ne aveva affatto, c'è un allargamento della nuova Asp (i nuovi ammortizzatori sociali, ndr) e soprattutto il Paese ha finalmente fatto un salto in avanti verso la modernità».

Ma è stata anche la riforma che ha segnato una frattura profonda con il sindacato

«Il sindacato deve preservare la sua azione di stimolo al governo, ma noi ci siamo assunti la responsabilità di prendere delle decisioni. Nessuna riforma è perfetta, tutto si può correggere, anche se sono convinto che non ce ne sia bisogno. Se nel medio e lungo periodo ci renderemo conto che andranno fatti degli aggiustamenti si faranno ma oggi quella riforma ha prodotto posti di lavoro, dato risultati concreti per migliaia di persone».

Renzi ha avviato un sondaggio sulle riforme che per gli italiani sono più importanti. Giro a lei la domanda: su cosa bisogna spingere l'acceleratore?

«Credo siano due le riforme più urgenti da portare a termine: quella costituzionale e quella della pubblica amministrazione. La prima conferma i principi della prima parte della nostra Costituzione ma rende più efficace la seconda e supera finalmente il bicameralismo perfetto. La riforma della Pubblica amministrazione ha come primo obiettivo quello di recuperare la fiducia dei cittadini trasformando la percezione stessa

● La riforma più difficile? «Il Jobs Act. Ma già si vedono i frutti. E ora cambieremo tutta la pubblica amministrazione»

che si ha dello Stato. Lo Stato diventa amico, più semplice e trasparente nei suoi atti. Il Pin unico con cui accedere a tutti i servizi sarà una vera rivoluzione nel rapporto tra cittadini e amministrazione».

Ammetterà che si fa fatica a credere che davvero si compia questa rivoluzione? Ancora oggi la macchina burocratica è il vero mostro con cui si devono confrontare i cittadini.

«Noi abbiamo avviato un enorme cambiamento e i risultati si vedranno molto presto. Abbiamo creduto nella digitalizzazione e su questa abbiamo puntato. Oggi ci sono le fatture digitalizzate, è partito il processo telematico digitale, si stanno facendo importanti passi in avanti».

Sul referendum costituzionale si gioca il destino dello stesso governo. Chi vuole dare la spallata a Renzi punta a bocciare la riforma. Crede sia stato saggio legare il destino della legislatura a quell'appuntamento?

«Apprezzo il coraggio di Renzi perché la riforma costituzionale racchiude simbolicamente tutto il lavoro del governo durante questi due anni, dal jobs act alle misure contro la povertà, la legge sul Dopo di noi... Per questo il premier si rivolge ai cittadini chiedendo loro di esprimersi sul passaggio più importante, un nuovo assetto istituzionale che punta a rendere più efficiente la politica e le sue istituzioni. Non capisco invece chi sta guardando a quell'occasione per coalizzarsi contro il governo. Si entri nel merito della riforma, si discuta di questo, come accade in ogni Paese democratico e lasciamo che i governi cambino o con le elezioni o per volere del Parlamento». Il premier ha annunciato che il 22 dicembre si inaugurerà la Salerno-Reggio Calabria. Lo sa, vero, che non ci crede nessuno? Sorride. «Non fatico a crederci, quell'opera è l'emblema dell'Italia che non porta a termine ciò che inizia, ma vedrà che riusciremo a

sfatare quel mito. Con il premier e il presidente dell'Anas ci siamo riproposti di inaugurare un percorso senza cantieri entro il 2016».

Questo Paese potrà dirsi davvero moderno quando i trasporti al Sud saranno efficienti tanto quanto quelli del Nord. Non le tremano i polsi davanti a questa sfida?

«Lo ammetto: mi tremano sempre i polsi quando metto mano a sfide che aspettano di essere vinte da decenni. Ma la cosa che più mi appassiona è quella di poter dare buone notizie al Sud. Ne parlavo oggi durante un convegno a Giugliano, insieme al presidente dell'anticorruzione Raffaele Cantone: noi siamo riusciti in questi nove mesi a far ripartire il cantiere Tav di Acerra che dovrebbe chiudersi nel primo trimestre del 2017; i cantieri Tav di Napoli-Bari, abbiamo appena inaugurato un pezzo della Lioni-Grottamari e riattivato i lavori nel porto di Napoli. Ma quello che mi sta più a cuore è il trasporto pubblico: ci sono più di 5 milioni di persone che ogni mattina prendono una tramvia, un autobus. Noi dobbiamo mettere loro al centro di ogni intervento, devono poter viaggiare in mezzi confortevoli, che arrivino puntuali. Per questo nella Stabilità abbiamo stanziato 1 miliardo per i prossimi 5 anni per rinnovare il parco rotabile. È un regalo che dobbiamo ai pendolari».

Delrio, quale è il pregio maggiore che riconosce a Renzi?

«Il suo straordinario talento politico».

Passiamo ai difetti. Il peggiore?

«L'ho sempre soprannominato "Mosé". Sa perché? Perché non riesce a delegare, deve seguire tutto, anche il dettaglio. Dovrebbe delegare di più e logorarsi di meno».

«Finiremo la Salerno-Reggio Calabria, sarà l'emblema dell'Italia che cambia»

I due anni di Renzi

Dati pubblicati sul sito di Palazzo Chigi

■ prima
■ dopo

DISOCCUPAZIONE (Istat)



DISOCCUPAZIONE GIOVANILE (Istat)



PIL REALE (Istat)



INDICE FIDUCIA CITTADINI (Istat)



ARRETRATO GIUSTIZIA CIVILE (Ministero)



STIPENDIO MASSIMO DIRIGENTI STATALI (Mef)



DECRETI ATTUATIVI IN ATTESA (Governo)



COSTO TITOLI DI STATO DECENNALI (Sole24Ore)



MILIONI DI ORE DI CASSA INTEGRAZIONE (Inps)



VISITATORI DEI MUSEI (Mibact)



ITALIANI CHE RICEVONO 80 EURO AL MESE



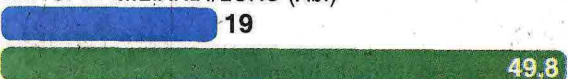
FAMIGLIE CHE PAGANO TASSE PRIMA CASA (Mef)



RECUPERO EVASIONE IN MILIARDI (Mef)



MUTUI IN MILIARDI/EURO (Abi)



AUTO PRODOTTE IN ITALIA



ANSA centimetri

«Ero l'unico renziano nel governo Letta e nella nuova squadra mi è toccato fare la parte dell'esperto»



«Sì all'Autorità sul modello francese»

Nencini: dibattito sui territori per valutare l'impatto dei progetti

MILANO

Nell'elenco delle grandi opere incompiute si trova un po' di tutto: la strada interrotta, la scuola rimasta a metà, il cimitero non finito. «Il problema è che, prima del 2012, non era mai stato fatto un censimento, lo stato dell'arte» spiega il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Riccardo Nencini.

Adesso a che punto siamo?

Le Regioni stanno inviando mano a mano le loro segnalazioni e il prossimo 30 giugno arriverà un nuovo aggiornamento. Le nostre priorità sono chiare: stabilire cosa fare delle infrastrutture in questione, trovare eventuali meccanismi di defiscalizzazione

per coinvolgere i privati, reperire i fondi per i progetti che hanno ancora un senso strategico.

Quanto occorrerà, in termini finanziari?

La prima stima fatta parlava di 1,5-2 miliardi, ma ora questi dati andranno aggiornati. Le cause dell'*impasse* sono le più diverse, dalla mancanza di risorse alla carenza progettuale, fino al fallimento dell'impresa che coordina i lavori e allo stop legato a mutate maggioranze politiche. *Last but not least*, diverse opere si fermano per ragioni giudiziarie.

Quali novità arriveranno dal nuovo codice degli appalti?

Su tutte, direi innanzitutto la creazione dell'Autorità per il pubblico dibattito per quei progetti destinati ad avere un impatto sul territorio e sulla vita delle comunità locali. Il modello francese sarebbe servito da tempo nel nostro Paese, basti pensare al confronto apertosi sulla Torino-Lione.

Il presidente del Consiglio ha annunciato l'inaugurazione dell'ultimo tratto della Salerno-Reggio Calabria il prossimo 22 dicembre...

Manterremo l'impegno di completare tutto, così come è già successo a fine 2015 con la Variante di Valico. Quando si fanno degli annunci, è necessario rispettare ciò che si dice.

Non crede che i fondi destinati allo sviluppo infrastrutturale del Mezzogiorno siano troppo pochi?

Circa il 40% delle risorse andrà al Sud, con un'attenzione particolare alle ferrovie regionali. Scommettere sui treni nel tratto Palermo-Messina-Catania è uno dei progetti che considero strategico, al pari della Napoli-Bari e del collegamento dell'ultimo miglio per porti e aeroporti. Per il resto, sull'Alta velocità siamo nella parte alta delle classifiche europee, il buco vero rimangono le Regioni.

Diego Motta

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Riccardo Nencini

**Il viceministro:
bene l'Alta Velocità,
male le Regioni
Pronti a investire
il 40% dei fondi al Sud**



IL CONVEGNO. Venerdì l'iniziativa promossa da Pro Brixia, Assilea e **Ance** con il patrimonio di commercialisti e Cdc

Leasing abitativo, obiettivo sull'opportunità

Pernigotti: «Finora è stato letto sotto il profilo fiscale. Invece dà il via a una vera e propria rivoluzione»

Angela Dessì

Qualcosa si muove nel mercato immobiliare e il leasing abitativo può costituire un ulteriore volano di ripresa dopo anni di immobilismo. Ne sono convinti gli organizzatori del convegno «Leasing abitativo e superammortamento» in programma venerdì alle 9 nel Ridotto della Cdc di Brescia.

L'iniziativa - promossa da Pro Brixia, Assilea e **Ance** con il patrocinio dell'Ordine territoriale dei dottori com-

mercialisti e esperti contabili e dell'ente camerale - mira a fare chiarezza su un provvedimento che, dice il dottore commercialista, Enrico Pernigotti, «sinora è stata letto solo sotto il profilo fiscale, mentre dà il via a una vera e propria rivoluzione». La novità, contenuta nella legge di Stabilità 2016 (per incentivare l'uso del leasing abitativo fissa canoni deducibili ai fini Irpef nella misura del 19% fino a 8 mila euro l'anno per gli under 35 con reddito sotto i 55 mila euro), sposta per la prima volta la possibilità sul privato, sovvertendo tutte le regole che sinora la volevano solo per le imprese. Una

«grande opportunità», dice Giovanna Prandini (leader di Pro Brixia), anche e soprattutto alla luce del mercato che sottintende: se gli under 35 in cerca di casa, in Italia, sarebbero circa 200 mila, gli over 35 arriverebbero almeno a 800 mila, con un bacino potenziale oltre il milione.

«Se le agevolazioni fiscali sono programmate solo per determinate categorie e solo sino al 2020, la possibilità di utilizzare il leasing abitativo resterà anche dopo», precisa Pernigotti ricordando anche l'«elasticità» di uno strumento che non richiede caparra e ipoteca, può essere ceduto ai figli senza spesa. «Certo - ag-

giunge - l'utilizzatore deve avere ben chiaro che la casa non è sua e affrontare la questione in modo diverso». Anche il Collegio Costruttori, tutto sommato, vede di buon occhio la novità. «Può essere un'opportunità», spiega il vicepresidente nazionale dell'**Ance**, Giuliano Campana, auspicando il ritorno all'investimento sul mattone «più sicuro di tanti altri».

Tra i relatori, venerdì, il direttore generale di Assilea, Gianluca De Candia, il presidente di Assilea e amministratore Delegato UniCredit Leasing, Corrado Piazzalunga, con Pernigotti, Campana e Prandini. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una fase della presentazione del convegno in Camera di commercio



Quotidiano del Sole 24 Ore

Edilizia e Territorio

Stampa

Chiudi

23 Feb 2016

Moduli unici per l'edilizia, la semplificazione ha perso lo slancio

Massimo Frontera

La spinta all'attuazione delle semplificazioni edilizie sembra aver perso energia. Non tanto nella fase della concertazione istituzionale - come dimostra la svolta raggiunta qualche giorno fa sulle definizioni standard del regolamento edilizio unico - quanto invece nella fase dell'implementazione lungo la catena che dall'intesa Stato-Regioni arriva fino al singolo comune. Non solo. Alcune Regioni a statuto speciale - Sicilia in testa - scelgono, in forza della loro autonomia, di non conformarsi e conservare immutato il proprio quadro di regole.

È quanto emerge dall'ultimo monitoraggio - aggiornato allo scorso 10 febbraio - sull'attuazione dei cinque moduli unici: Permesso di costruire (Pdc), Segnalazione certificata di inizio attività (Scia), Certificazione di inizio attività (Cil) e Cil asseverata. La fotografia arriva dall'Ance, che ha ricostruito la situazione in base alle informazioni fornite dalla Funzione pubblica e da quelle segnalate delle sedi territoriali dell'associazione.

SCARICA IL TESTO - LA TABELLA DI SINTESI SULL'ADOZIONE DEI MODULI UNICI IN EDILIZIA

Per quanto riguarda Permesso di costruire, Scia, Cil e Cila «tutte le Regioni a statuto ordinario - scrive l'Ance - hanno adottato la nuova modulistica». In ritardo invece l'adozione della cosiddetta Superdia, cioè la Dia in alternativa al permesso di costruire. Nonostante i tre concessi alle regioni per adeguarsi, ad oggi - a distanza di oltre quattro mesi passati dalla scadenza (14 ottobre 2015) - diversi enti non sono ancora in linea. Anzi. È quasi più semplice dire chi si è adeguato (in ritardo sulla scadenza). Le regioni in regola sono l'Abruzzo (con la delibera di giunta del 19 dicembre 2015 n. 1048), la Basilicata (con delibera del 20 ottobre 2015 n. 1350), la Liguria (delibera del 19 ottobre 2015, n. 1121), la Lombardia (delibera del 17 dicembre 2015, n. 4601), la Puglia (delibera del 30 novembre 2015, n. 2118), il Veneto (con delibera del 10 novembre 2015, n. 1583). Poi ci sono altre regioni che stanno ancora lavorando per arrivare al traguardo. Secondo quanto segnalato dal sito della Funzione pubblica, tra queste c'è il Lazio. Un discorso a parte, precisa l'Ance, va fatto «per le Regioni che nella loro normativa non prevedono la DIA in alternativa al permesso di costruire

sono: Emilia Romagna, Marche, Toscana e Umbria». Le regioni invece decisamente inadempienti sono Calabria, Campania, Molise, Piemonte e Sicilia.

Più uniforme invece l'adozione dei moduli unici di Cil e Cila, permesso di costruire e Scia, la cui definizione prevede di qualche mese quello della Superdia. Anche se non mancano qualche caso di inadempienza. La Liguria, per esempio, in base al monitoraggio dell'Ance, non risulta aver adottato i moduli di Permesso di costruire e Scia. Stessa cosa per la Lombardia (anche se, in quest'ultimo caso, «i lavori per l'adeguamento sono in corso»). L'oscar delle regioni virtuose

però va al Friuli Venezia Giulia, regione che non si è avvalsa dell'autonomia che gli viene dal suo Statuto speciale e che invece si è messa in linea con tutti i cinque schemi unici nazionali.



P.I. 00777910159 - Copyright Il Sole 24 Ore - All rights reserved

Quotidiano del Sole 24 Ore

Edilizia e Territorio

Stampa

Chiudi

23 Feb 2016

La riforma appalti salva (ma ridimensiona) le Soa: imprese qualificate solo per importi oltre il milione di euro

Giuseppe Latour

Allungo finale per il nuovo Codice appalti. Il lavoro di limatura continua ad andare avanti ma, ormai, è praticamente arrivato a conclusione. Il decreto di attuazione della legge delega di recepimento delle direttive europee andrà in preconsiglio dei ministri nella giornata di mercoledì, per poi essere licenziato in prima lettura dal Cdm di giovedì. A quel punto, sarà necessario il passaggio davanti alle commissioni parlamentari e in Consiglio di Stato: da quel momento, serviranno altri 45 giorni per l'ok finale. Il termine del 18 aprile, in sostanza, dovrebbe essere rispettato, anche se di pochissimo. Nell'ultima versione del testo sono arrivati alcuni cambiamenti molto importanti. Quello principale riguarda la qualificazione delle imprese: restano in vita le Soa. Anche se avranno un raggio d'azione minore rispetto a quello attuale: le attestazioni serviranno solo sopra il milione di euro, mentre al momento sono necessarie solo oltre i 150mila. Il ruolo delle stazioni appaltanti in sede di qualificazione, insomma, si amplia di molto. Ma non è tutto. Arrivano le nuove regole sul dibattito pubblico, che diventa obbligatorio per le grandi opere infrastrutturali. Mentre salta l'obbligo di Bim, a favore di una transizione più morbida. E resta oneroso, infine, il ricorso al soccorso istruttorio.

RUOLO CHIAVE ALL'ANAC

La centralità dell'Anac nel nuovo sistema degli appalti è la novità maggiore della riforma che il Governo si prepara a licenziare. Dall'obbligo di gestire tutte le banche dati sul settore (escluso l'Avcpass che passa al Mit) fino alla messa a punto delle linee guida necessarie per dare attuazione al nuovo codice, sono moltissime le nuove funzioni che il Codice assegna all'Authority, chiamata a vestire definitivamente i panni di organo di regolazione del settore. Compito gravoso per un'Autorità che nel 2015 è stata chiamata a ridurre del 25% le spese di funzionamento in ossequio ai principi di revisione della spesa pubblica.

ABROGAZIONI

Viene chiarito il meccanismo di abrogazione delle vecchie norme. "A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente codice" vengono abrogati sia il vecchio codice (Dlgs n. 163/2006) che il vecchio regolamento (Dpr n. 207/2010), nonché "tutte le altre norme vigenti in contrasto con il presente codice". I pezzi di regolamentazione non presenti nel codice e nel regolamento e non espressamente abrogati, invece, restano in vita.

AUTOSTRADE

Per le concessioni che, alla data di entrata in vigore del nuovo Codice, siano scadute, il concedente procede alla predisposizione del bando di gara per l'affidamento della concessione, «nel rispetto del principio di evidenza pubblica». Il concessionario uscente resta obbligato a

proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio dell'opera affidatagli in concessione. Per le società concessionarie prossime alla scadenza, invece, il concedente avvia con congruo anticipo la procedura per l'individuazione del concessionario subentrante, mediante gara ad evidenza pubblica, in conformità alle norme nazionali e comunitarie vigenti. «Al fine di escludere soluzione di continuità nell'esercizio dell'infrastruttura, ove possibile, la procedura di gara viene indetta entro 24 mesi precedenti alla scadenza della durata della concessione».

AVCPASS AL MINISTERO

La documentazione comprovante il possesso dei requisiti di carattere generale, tecnico-professionale ed economico e finanziario per partecipare alle gare dovrà essere acquisita esclusivamente attraverso l'Avcpass, come avviene ora. Ma questa banca dati sarà trasferita al ministero delle Infrastrutture e denominata "Banca nazionale degli operatori economici".

AVVALIMENTO

L'istituto viene a grandi linee riprodotto rispetto alla versione del Codice attualmente in vigore. L'operatore economico, singolo o in raggruppamento, può allora soddisfare la richiesta relativa al possesso dei requisiti di carattere economico, finanziario, tecnico e professionale, necessari per partecipare ad una procedura di gara, «facendo affidamento sulle capacità di altri soggetti, anche di partecipanti al raggruppamento, a prescindere dalla natura giuridica dei suoi legami con questi ultimi». C'è, però, una novità decisiva. La stazione appaltante verifica se i soggetti sulla cui capacità l'operatore economico intende fare affidamento soddisfano «i pertinenti criteri di selezione o se sussistono motivi di esclusione». Nel caso in cui ci siano degli ostacoli, l'impresa non viene esclusa dalla gara, ma può «sostituire i soggetti che non soddisfano un pertinente criterio di selezione o per i quali sussistono motivi obbligatori di esclusione».

BIM (BUILDING INFORMATION MODELING)

E' uno dei punti più controversi dell'ultima fase. Dopo che nelle prime bozze era stato prescritto l'obbligo di usare il Bim, adesso si stabilisce che a partire da sei mesi dall'entrata in vigore del decreto le stazioni appaltanti potranno richiedere l'uso del Bim per le nuove opere sopra la soglia comunitaria. Quindi, si è passati a una facoltà. Un decreto del Mit, in una seconda fase, dovrà individuare le buone pratiche e i sistemi di monitoraggio necessari per rendere obbligatorio lo strumento, "con tempistica graduale valutata in relazione alla tipologia delle opere e dei servizi da affidare, tenuto conto dei relativi importi".

CABINA DI REGIA

Nel testo in dirittura d'arrivo viene confermata una delle novità più rilevanti delle scorse settimane, anche se in versione soft. È, così, prevista la costituzione di una cabina di regia presso la presidenza del Consiglio dei ministri. Avrà il compito di effettuare una ricognizione sullo stato di attuazione del decreto in fase di applicazione, di esaminare proposte di modifiche normative, di promuovere la realizzazione di un piano nazionale di procedure telematiche di acquisto. Per evitare sovrapposizioni con l'Anac, è stato previsto che eventuali specifiche violazioni o problemi sistemici siano segnalati all'Anticorruzione che, così, manterrà saldamente tra le mani il pallino della regolazione. Sarà un decreto di Palazzo Chigi a stabilire la composizione e le modalità di funzionamento della cabina di regia.

CENTRALI DI COMMITTENZA

Sciolto anche il nodo delle centrali di committenza. Le stazioni appaltanti potranno procedere sempre in via autonoma per i servizi sotto i 40mila euro e per i lavori sotto i 150mila euro. Sopra questa soglia, le stazioni appaltanti potranno acquisire una qualificazione che gli permetterà di fare le gare: sarà l'Anac a tenere il relativo elenco. La qualificazione sarà conseguita in relazione

alla complessità delle procedure da gestire. In alternativa, dovranno fare riferimento a una centrale di committenza o a un'unione di Comuni qualificata come centrale di committenza.

CERTIFICAZIONE DELLE STAZIONI APPALTANTI

Sempre in merito alla qualificazione, per la prima volta il testo chiarisce all'articolo 36 su quali requisiti sarà costruito il sistema di "certificazione" dell'Anac per le stazioni appaltanti. Quattro i «requisiti di base»: strutture organizzative stabili, presenza di dipendenti con specifiche competenze, sistemi di formazione e aggiornamento, numero di gare svolte nel triennio. Cinque i «requisiti premianti»: attuazione di misure di prevenzione dei rischi di corruzione, sistemi di gestione in qualità degli uffici e dei procedimenti di gara, tecnologie telematiche nella gestione delle gare, applicazione di criteri di sostenibilità ambientale e sociale.

CONFLITTO DI INTERESSI

Altra grande novità del nuovo Codice. Si ha conflitto d'interesse quando "il personale di una stazione appaltante o di un prestatore di servizi che, anche per conto della stazione appaltante, interviene nello svolgimento della procedura di aggiudicazione degli appalti e delle concessioni o può influenzarne, in qualsiasi modo, il risultato, ha, direttamente o indirettamente, un interesse finanziario, economico o altro interesse personale che può essere percepito come una minaccia alla sua imparzialità e indipendenza nel contesto della procedura di appalto o di concessione".

CONCORSI DI PROGETTAZIONE

Ai concorsi di progettazione vengono dedicati diversi articoli del testo. Il principio è che nel concorso di progettazione relativo al settore dei lavori pubblici "sono richiesti esclusivamente progetti o piani con livello di approfondimento pari a quello di un piano di fattibilità tecnica ed economica ovvero definitivo".

CONTRAENTE GENERALE

È vietata, negli appalti pubblici di lavori aggiudicati con la formula del contraente generale, l'attribuzione dei compiti di responsabile unico del procedimento o direttore dei lavori allo stesso contraente generale o a un soggetto collegato.

CRITERI DI AGGIUDICAZIONE

Recependo l'impulso della delega, il decreto stabilisce che nelle procedure di aggiudicazione di appalti o concessioni il criterio guida è quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa. La valutazione delle offerte da un punto di vista tecnico dovrà essere affidata a una commissione giudicatrice, composta da esperti inseriti nell'albo che sarà istituito presso l'Anac. Per gli incarichi di progettazione si potrà usare solo l'offerta economicamente più vantaggiosa.

CRITERI PREMIALI

Potranno essere previsti criteri premiali, in fase di valutazione delle offerte, per le imprese che si impegnino, in caso di aggiudicazione, per l'esecuzione dell'appalto, a utilizzare anche in parte manodopera o personale a livello locale, "nel rispetto del diritto dell'Unione europea". Oppure che, in via prioritaria, utilizzino gli addetti già impiegati nel medesimo appalto.

DEFINIZIONE DELLE CONTROVERSIE

Una novità importante arriva nel capitolo dell'ampliamento dei poteri Anac, dove viene reso vincolante il parere che l'Autorità anticorruzione emette in fase di definizione stragiudiziale delle controversie su richiesta di imprese o stazioni appaltanti.

DIBATTITO PUBBLICO

Il dibattito pubblico diventa obbligatorio per grandi opere infrastrutturali aventi impatto rilevante sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio, "individuare per tipologia e soglie dimensionali con decreto del MIT, su proposta del Consiglio superiore dei lavori pubblici e previo parere dell'Anac". Il parere al quale si giunge (non vincolante) dovrà essere valutato in fase di definizione del progetto definitivo.

DOCUMENTO DI GARA UNICO EUROPEO

All'uso del documento di gara unico europeo per la partecipazione alle gare viene dedicato un articolo specifico. Al momento della presentazione delle domande di partecipazione alle gare, le stazioni appaltanti dovranno accettare il documento unico, per facilitare la vita alle imprese. Entro il 18 aprile del 2018 il documento dovrà essere fornito in via esclusivamente telematica e consisterà "in un'autodichiarazione aggiornata come prova documentale".

GARE ELETTRONICHE

In materia di gare elettroniche, viene stabilito che le stazioni appaltanti ricorrono a procedure di gara interamente gestite con sistemi telematici e che l'utilizzo di questi sistemi "non deve alterare la parità di accesso agli operatori o impedire, limitare o distorcere la concorrenza o comunque modificare l'oggetto dell'appalto, come definito dai documenti di gara". Per questa previsione, però, non vengono indicati termini o sanzioni.

LAVORI IN HOUSE DEI CONCESSIONARI

Sull'in house viene riprodotta nella sostanza la formula inserita nella delega. Ai concessionari pubblici o privati, titolari di concessioni di lavori o di servizi pubblici già esistenti o di nuova aggiudicazione "è fatto obbligo di affidare una quota pari all'80% dei contratti di lavori, servizi e forniture" mediante gara. Quello che resta potrà essere affidato in house. Restano escluse da tale obbligo le concessioni in essere o di nuova aggiudicazione affidate con la formula della finanza di progetto e le concessioni in essere o di nuova aggiudicazione affidate con le procedure di gara ad evidenza pubblica, "secondo il diritto dell'Unione europea".

INCENTIVO 2% AI DIPENDENTI PA

Cambia la ragione sociale del due per cento, l'incentivo per la progettazione dei dipendenti pubblici. Potrà essere dedicato solo alle attività di "programmazione della spesa, di predisposizione, di controllo e espletamento delle procedure di affidamento e aggiudicazione, di responsabile unico del procedimento, di direzione dei lavori ovvero direzione dell'esecuzione e di collaudo tecnico amministrativo ovvero di verifica di conformità, di collaudatore statico". Quindi, per la progettazione la Pa dovrà rivolgersi all'esterno.

LEGGE OBIETTIVO

Al superamento della legge Obiettivo il Codice dedica un intero capitolo. Il principio è che bisognerà procedere tramite le regole ordinarie e non più con la legge speciale del 2001. La pianificazione delle infrastrutture di interesse nazionale passerà dal piano generale dei trasporti e della logistica.

LINEE GUIDA PER LE GARE ELETTRONICHE

Entro un anno dalla data di entrata in vigore del decreto, Consip, i soggetti aggregatori e le centrali di committenza procedono alla revisione degli accordi quadro, delle convenzioni e delle procedure di appalto utilizzabili, "al fine di migliorare la qualità degli approvvigionamenti e ridurre i costi e i tempi di espletamento delle gare, promuovendo anche un sistema di reti di committenza volto a determinare un più ampio ricorso alle gare e agli affidamenti di tipo

telematico e l'effettiva partecipazione delle microimprese, piccole e medie imprese".

LOTTI

Per favorire l'accesso delle micro, piccole e medie imprese, le stazioni appaltanti devono, ove possibile ed economicamente e tecnicamente conveniente, suddividere gli appalti in lotti funzionali. Le stazioni appaltanti motivano la mancata suddivisione dell'appalto in lotti nella determina a contrarre. Nel caso di suddivisione in lotti, il relativo valore deve essere adeguato in modo da garantire l'effettiva possibilità di partecipazione da parte delle micro, piccole e medie imprese.

NORME TECNICHE SULLA PROGETTAZIONE

Entro centoventi giorni dall'entrata in vigore del decreto, il Mit dovrà procedere alla revisione della normativa tecnica di progettazione, "ai fini della introduzione di elementi di semplificazione e di flessibilità ulteriori rispetto a quelli già esistenti, anche al fine di superare gli attuali aspetti connotati da eccessiva rigidità da cui derivano costi aggiuntivi non giustificati".

PAGAMENTI DIRETTI

Qualora la natura del contratto lo consenta, è fatto obbligo per la stazione appaltante di procedere al pagamento diretto dei sub appaltatori, sempre, in caso di micro imprese e piccole imprese, e, per le altre, in caso inadempimento da parte dell'appaltatore o in caso di richiesta di sub- appaltatore. Il pagamento diretto è comunque subordinato alla verifica della regolarità contributiva e retributiva dei dipendenti del subappaltatore.

PARTENARIATI PER L'INNOVAZIONE

Nascono i partenariati per l'innovazione. Le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori potranno ricorrere ai partenariati per l'innovazione nelle ipotesi in cui l'esigenza di sviluppare prodotti, servizi o lavori innovativi e di acquistare successivamente le forniture, i servizi o i lavori che ne risultano non può, in base a una motivata determinazione, essere soddisfatta ricorrendo a soluzioni già disponibili sul mercato.

PROGRAMMAZIONE

Le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori adottano il programma biennale degli acquisti di beni e servizi e il programma triennale dei lavori pubblici, nonché i relativi aggiornamenti annuali. I programmi sono approvati nel rispetto dei documenti programmatori e in coerenza con il bilancio.

RATING REPUTAZIONALE

E' un sistema di valutazione basato sul curriculum dell'impresa, tra le novità chiave già annunciate in fase di scrittura della legge delega. E' istituito presso l'Autorità, che ne cura la gestione, e prenderà la forma di un sistema di penalità e premialità nei confronti delle imprese connesso, a criteri reputazionali valutati" sulla base di parametri oggettivi e misurabili nonché su accertamenti definitivi concernenti il rispetto dei tempi e dei costi nell'esecuzione degli appalti ad essi affidati".

REGOLAZIONE FLESSIBILE

Gli atti di regolazione adottati dall'Autorità sono dotati di efficacia giuridica vincolante, ma solo "nei casi espressamente previsti dal presente decreto". Nei restanti casi, l'Autorità si avvale di strumenti di regolazione flessibile, consistenti in atti di indirizzo a contenuto generale volti a fornire indirizzi interpretativi, indicazioni operative o modalità di attuazione delle disposizioni del decreto.

REQUISITI DI ACCESSO ALLE GARE

Le nuove regole, anziché frenare, hanno fatto un grande passo in avanti per rendere più difficile la vita agli operatori economici. E hanno incamerato in blocco nel Codice anche i passaggi per i quali le direttive parlavano di recepimento facoltativo. Ne viene fuori un sistema che affida grandissimi poteri di verifica alle pubbliche amministrazioni. Le stazioni appaltanti escludono in ogni momento dalla partecipazione ad appalti o subappalti i soggetti condannati in via definitiva per alcuni reati: partecipazione a un'organizzazione criminale, corruzione, frode, reati terroristici, riciclaggio, lavoro minorile. Altro punto nel mirino saranno le violazioni gravi, definitivamente accertate, in materia fiscale o di contributi previdenziali. Peseranno, poi, anche altri fattori: il rispetto degli obblighi di carattere ambientale indicati dal Codice, il fallimento o l'attivazione di una procedura di insolvenza o di liquidazione, esclusi i concordati con continuità.

Fin qui le norme riproducono, con qualche variazione, il sistema già in vigore.

Le pubbliche amministrazioni, però, incassano diverse prerogative nuove. La stazione appaltante, infatti, potrà dimostrare che l'impresa si è resa colpevole di gravi illeciti professionali o di significative carenze in un precedente contratto, che ha concluso accordi e ha posto in essere pratiche per falsare la concorrenza, che ha tentato di influenzare un'aggiudicazione, che si trova in una situazione di conflitto di interessi. Seguendo un modello anglosassone, allora, la Pa potrà scandagliare la condotta dell'impresa e il suo curriculum: chi ha causato, con le sue carenze in fase di esecuzione, la risoluzione anticipata di un contratto potrà essere bloccato.

RISCHIO OPERATIVO

Per le concessioni viene più volte posto l'accento sul rischio operativo. Il concessionario assume il rischio operativo nel caso in cui, in condizioni operative normali, non sia garantito il recupero degli investimenti effettuati o dei costi sostenuti per la gestione dei lavori o dei servizi oggetto della concessione. La parte del rischio trasferita al concessionario deve comportare una reale esposizione alle fluttuazioni del mercato "tale per cui ogni potenziale perdita stimata subita dal concessionario non sia puramente nominale o trascurabile". Quindi, basta con le concessioni fuori mercato.

RUP

Il nuovo Codice pone l'accento sulle competenze del responsabile unico del procedimento. Il Rup, infatti, "deve essere un dipendente di ruolo e possedere un titolo di laurea e competenza adeguati in relazione ai compiti per cui è nominato". Per i lavori e i servizi attinenti all'ingegneria e all'architettura "deve essere un tecnico". Per le amministrazioni aggiudicatrici deve essere un dipendente in servizio.

SANZIONI PER CHI NON DENUNCIA

L'Anac dovrà determinare misure sanzionatorie amministrative nei casi di omessa o tardiva denuncia obbligatoria delle richieste estorsive e corruttive da parte delle imprese titolari di contratti pubblici, comprese le imprese subappaltatrici e le imprese fornitrici di materiali, opere e servizi.

SOA

È la grande novità dell'ultima bozza del testo. I soggetti esecutori a qualsiasi titolo di lavori pubblici di importo pari o superiore a un milione di euro sono qualificati "in base al sistema unico di qualificazione attuato da organismi di diritto privato di attestazione appositamente autorizzati dall'Anac". Saranno, quindi, le Soa a fare la qualificazione, restando così in vita. Ma la

soglia entro la quale intervengono sale, passando dagli attuali 150mila a un milione di euro. "L'attività di attestazione è esercitata nel rispetto del principio di indipendenza di giudizio, garantendo l'assenza di qualunque interesse commerciale o finanziario che possa determinare comportamenti non imparziali o discriminatori".

SOCCORSO ISTRUTTORIO

Il soccorso istruttorio resta oneroso. Il decreto stabilisce che la mancanza, l'incompletezza e ogni altra irregolarità essenziale degli elementi e del documento di gara unico europeo, "con esclusione di quelle afferenti all'offerta tecnica ed economica", obbliga il concorrente che vi ha dato causa al pagamento, in favore della stazione appaltante, della sanzione pecuniaria stabilita dal bando di gara, in misura non inferiore all'uno per mille e non superiore all'uno per cento del valore della gara e comunque non superiore a 25mila euro, "il cui versamento è garantito dalla cauzione provvisoria".

SOTTO SOGLIA

Per gli affidamenti di importo pari o superiore a 40mila euro e inferiore a 150mila euro per i lavori o per le forniture e servizi si potrà procedere tramite procedura negoziata "previa consultazione, ove esistenti, di almeno cinque operatori economici individuati sulla base di indagini di mercato o tramite elenchi di operatori economici, nel rispetto di un criterio di rotazione degli inviti". Tra 150mila euro e un milione sarà possibile la trattativa privata, previa consultazione di almeno dieci operatori.

SUBAPPALTO

Sul subappalto, in sostanza, si sta facendo strada l'ipotesi di riproporre i contenuti della delega. Qui, infatti, si stabilisce che, ove la stazione appaltante lo preveda, andranno indicati a monte tre subappaltatori per ogni categoria di lavori da subaffidare. Il titolare dell'appalto, in questo quadro, si dovrà impegnare a garantire l'assenza di cause di esclusione e a sostituire le imprese prive dei requisiti di qualificazione. In questo modo, si evita che il subappalto diventi una giungla priva di controlli e si cerca di imbrigliarlo all'interno di confini precisi.



P.I. 00777910159 - Copyright Il Sole 24 Ore - All rights reserved

Armani: spenderemo al Sud dodici miliardi in cinque anni

«Manutenzione e nuove opere. Personale, no agli esuberi della Pa»

Nando Santonastaso

«Mettere la scadenza finale ad una grande opera è già un buon inizio». Sembra un paradosso ma si scopre subito che nelle parole di Gianni Vittorio Armani, da dieci mesi presidente di Anas, c'è ben altro. La consapevolezza, ad esempio, di essere il primo «tecnico» a mettere la parola fine alla storia dell'incompiuta per eccellenza, la Salerno-Reggio Calabria dei 50 anni e passa di cantieri, polemiche, ritardi e inchieste della magistratura. «Tocca a me l'ultimo tratto dopo la decisione del governo di porre un limite conclusivo all'opera: è un segnale importante e l'Azienda è nelle condizioni di rispettarlo», dice nel giorno dell'inaugurazione di un'altra importante infrastruttura Anas al Sud, la Variante di Grottaminarda, compresa tra la strada statale 90 «delle Puglie» e l'ex statale 91 «della Valle del Sele», in provincia di Avellino. «È costata i 36 milioni previsti, non un euro in più, con standard di qualità ottimali», spiega Armani, il manager della svolta per l'Anas come dimostrano i 36 dirigenti di prima linea da lui sostituiti in pochissimo tempo.

Torniamo alla Sa-Rc: non avevate previsto di finire i lavori entro la primavera del 2017? Perché quest'anticipo?

«La svolta si è avuta dopo la riapertura, nel luglio 2015, del cantiere del tratto Mormanno-Laino borgo, il più complicato di tutti con i problemi legati all'agibilità del viadotto Italia. Parliamo di un cantiere con 1500 addetti su tre turni di lavoro e di un'opera assai impegnativa da mettere in sicurezza. Abbiamo raddoppiato gli scavi sulle gallerie e riorganizzato in generale il piano di interventi. Uno sforzo massiccio e fondamentale per l'intera autostrada. Era l'ultima, indispensabile priorità: il resto non poteva che passare in secondo piano».

Vuol dire in sostanza che l'autostrada è stata di fatto

**completata?
Insomma che
l'inaugurerete**

La sfida

«Basta opere finalizzate solo a portare soldi nei collegi elettorali»

completamento di quest'ultimo tratto e la messa in opera di interventi sempre più puntuali di manutenzione, si può ben dire che ormai siamo al traguardo. E senza andare a discapito della qualità: gli standard medi della Salerno-Reggio Calabria sono comparabili a quelli della Firenze-Bologna o dell'autostrada del Brennero».

Cosa manca ancora?

«Piccole cose, penso ad esempio alla sistemazione dell'illuminazione a led delle gallerie. Faremo anche quella, senza ritardi. Certo, ci saranno tratti più moderni e altri meno moderni ma mai al di sotto dei livelli di sicurezza e affidabilità».

Arriverà il pedaggio una volta portati a termine gli ultimi lavori?

«Non è l'Anas a deciderlo, come sa. La mia opinione è che sulla rete stradale e autostradale del Paese occorrerebbe una tariffazione più ampia. Di sicuro la densità del traffico al Sud non è tale da giustificare una spesa forte. Gli automobilisti pagano già tante tasse, meglio investire risorse nelle strade».

Che valore ha per lei, appena insediato, il completamento di quest'opera attesa da oltre mezzo secolo?

«Enorme, è ovvio. Ma non vorrei che si trascurasse un dettaglio a mio giudizio altrettanto importante: la chiusura dei lavori della Sa-Rc fa parte di quel piano quinquennale di impegni che rappresenta la vera svolta nella storia dell'Anas. Non più lavori ed opere che si annunciano e non finiscono mai, come purtroppo è accaduto, ma una vera e propria pianificazione con risorse certe. Spenderemo 20 miliardi nei prossimi 5 anni e 12 di essi nel Mezzogiorno dove peraltro la presenza di

davvero il 22 dicembre?

«Sì. Rifarla ancora, progettando altre varianti per lavori che non sono più decisivi, avrebbe comportato spese eccessive e in fondo anche inutili. Dopo il

infrastrutture dell'Azienda è maggiore».

Come li spenderete, nel concreto?

«Il 45 per cento in manutenzione e il resto nel completamento di infrastrutture esistenti. Nella mia cartina dell'Italia queste ultime non mancano di certo... Scherzi a parte, la differenza di metodo e di priorità rispetto al passato è evidente. Prima si concepiva l'infrastruttura come uno strumento per portare risorse economiche nel collegio elettorale. Oggi, e lo dimostra proprio il caso di Grottaminarda, è vero il contrario: le infrastrutture stradali che raggiungono la logistica, i porti e la rete ferroviaria sono strumento di sviluppo del territorio».

In Campania ci sono priorità di questo genere?

«Certo, pensi ad esempio alla statale Vesuviana e al peso decisivo nel collegamento delle merci da Napoli al porto di Salerno e più in generale al Sud: migliorare la sicurezza di quest'asse vale davvero moltissimo sul piano economico».

Chiudere la storia infinita della Sa-Rc è stato possibile grazie anche all'impegno della magistratura e delle forze dell'ordine: è d'accordo?

«Sicuramente. Il mio grazie alla magistratura e alle forze dell'ordine è sincero. Il loro lavoro, questo costante monitoraggio delle nostre imprese unito all'esigenza di trasparenza che dovrà caratterizzare sempre di più il ruolo dell'Anas in ogni sua componente, è un valore aggiunto».

Lei sta conducendo una vera e propria campagna per liberare l'Anas dalla Pubblica

amministrazione: perché?

«Io credo che la Pubblica amministrazione abbia speso male le proprie risorse per tantissimo tempo. Ed era naturale che la politica imponesse una stretta per evitare di penalizzare ulteriormente i cittadini. Noi siamo un'azienda industriale a tutti gli effetti e abbiamo quindi l'esigenza di non subire regole troppo rigide, valide soprattutto per chi opera negli uffici pubblici. Per questo vogliamo essere equiparati alle Fs o alle utility o alle Poste: siamo pronti

ad assumerci i rischi di ogni manager d'impresa».

Il decreto Madia ve lo impedisce, però...

«Si può superare questo problema con un dpcm del presidente del Consiglio, ad esempio».

E le nuove assunzioni annunciate? Mille, a quanto pare...

«Mille, sì. Anche qui: noi abbiamo l'assoluta necessità di personale qualificato, ricco di competenza e di qualità professionale per la delicatezza dei compiti che ci sono assegnati. Non possiamo continuare ad affidare certi servizi in outsourcing, com'è accaduto finora, o pensare di affidarci al personale in esubero degli enti locali, con tutto il rispetto. L'Anas ha bisogno di competenze per stabilire se un ponte è a rischio di crollo o no e, mi creda, non ne abbiamo a sufficienza. Non ci sono cantonieri in Puglia, per esempio. E ce ne sono pochi in Campania e Sicilia».

Si riparla del Ponte sullo Stretto di Messina: al di là delle inevitabili strumentalizzazioni politiche, lei è favorevole o contrario?

«Io credo che prima di parlarne bisognava completare la Salerno-Reggio Calabria. Ora che ci siamo bisogna stabilire le priorità: e la manutenzione delle infrastrutture esistente è sicuramente al primo posto. Direi che è la misura della civiltà di un Paese. Dopo di che, è giusto spiegare che il ponte sullo Stretto è un'opera fattibile. Se realizzabile e quando non spetta a me dirlo».

Il nuovo codice degli appalti, al quale hanno lavorato il ministro Delrio e il presidente Anas Cantone, è anch'esso una svolta? Si riuscirà a eliminare la pratica del massimo ribasso che spesso è sinonimo di scarsa qualità dei lavori o dei subappalti?

«Credo proprio di sì. Lei pensi che solo di contenziosi l'Anas ne ha accumulati per 9 miliardi di euro, una cifra a dir poco enorme».

Purtroppo l'attuale codice degli appalti impedisce la scelta delle imprese sulla base di criteri di qualità. Quella che ha realizzato la variante di Grottaminarda è stata un caso fortunato».

Un caso?

«Sì, un caso. Nelle attuali condizioni selezionare aziende con standard elevati per gli appalti pubblici è praticamente impossibile salvo alcune eccezioni, come visto. A Grottaminarda c'è stata l'eccezione

alla regola».

E i subappalti?

«Insieme al massimo ribasso sono di fatto l'unica strada in cui non si registrano contenziosi. Ma così i livelli di qualità ai quali dobbiamo tendere, e non solo per la sicurezza delle opere, non sono una priorità. E le conseguenze spesso si vedono».

IN RIPRODUZIONE RISERVATA

Le priorità

«Dobbiamo mantenere l'esistente: è un segno di civiltà per tutto il Paese»

I cantieri

Sulla Sa-Rc l'ultimo cantiere in attività sarà quello del viadotto Italia in Calabria il cui completamento sarà pronto, assicura l'Anas, per il 22 dicembre



L'accelerazione

La svolta sulla Sa-Rc è arrivata dopo lo sblocco del cantiere del viadotto Italia: era il punto più difficile



La scadenza

Siamo in perfetta sintonia con il governo. Inutile immaginare altre varianti con spese a dir poco eccessive

