

Rassegna Stampa

dei

04 ottobre 2016

La Rassegna Stampa è consultabile
nel sito: www.ancesicilia.it

Contratti pubblici. Confronto a Roma

Codice appalti, le proposte di più flessibilità

Mauro Salerno

ROMA

■ Un passo indietro sul divieto di appalto integrato, attenuando l'obbligo di mandare in gara lavori solo su progetto esecutivo. Meno rigidità anche sul subappalto - superando il tetto che impone di subaffidare non più del 30% del valore dei contratti - e sul project financing, rivedendo il paletto che impone una soglia massima del 30% di contributo pubblico alle opere da realizzare insieme ai privati.

Sono alcune delle proposte messe nero su bianco in un "paper" elaborato dalla fondazione Italiadecide, l'associazione per la qualità delle politiche pubbliche presieduta dall'ex presidente della Camera Luciano Violante, in collaborazione con Aequa, ApertaContrada e Fondazione ResPubblica. Proposte sottoposte ieri in un incontro pubblico a Roma anche al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, che

ha però ribadito la centralità della scelta compiuta sulla qualità della progettazione e ha messo in guardia sui rischi legati ai subappalti. «Il mio parere era seguire per intero l'indirizzo europeo che spinge nel senso della liberalizzazione - ha detto il ministro -. In Parlamento è stato invece deciso di inserire una soglia». Una scelta alla fine rivelatasi giusta per il ministro: «Non si può negare che esistono problemi sul subappalto - ha detto -. Basta guardare all'inchiesta di oggi (ieri, ndr) a Milano».

Il documento fa il punto sullo stato di attuazione del nuovo codice dei contratti pubblici e raccoglie in 15 proposte prioritarie le soluzioni operative messe a disposizione del Governo in vista dell'adozione del primo decreto correttivo del Dlgs 50/2016 da adottare entro il 19 aprile del 2017 (un anno dall'entrata in vigore del nuovo codice, come previsto nella legge delega 11/2016 approvata

dal Parlamento).

Tra le proposte arriva anche la richiesta di introdurre nel sistema figure professionali di «buyer pubblici» e soprattutto quella di «definire meglio le funzioni dell'Anac e la sua posizione nella governance del sistema dei contratti pubblici». Nel mirino c'è soprattutto il potere di raccomandazione che autorizza l'Anticorruzione a intervenire sulle stazioni appaltanti sorprese a compiere atti illegittimi nelle procedure di gara. Nello studio si chiede di eliminare la disposizione secondo la quale l'inosservanza della raccomandazione Anac finisce per incidere sulla reputazione della stazione appaltante e di coordinare il potere di intervento riconosciuto all'Anac con le norme che riconoscono alla Pa di agire in autotutela. «Sappiamo che è un punto molto delicato - ha spiegato nel suo intervento il consigliere dell'Anac Francesco Merloni -. Ricordo però che si

tratta di un potere che riguarda atti illegittimi. In ogni caso siamo intenzionati a usarlo con molta cautela».

Intanto prosegue il lavoro del governo per mettere a punto i decreti attuativi previsti dal nuovo codice. Delrio in particolare ha fatto riferimento ai decreti sui livelli di progettazione e sulla qualificazione delle stazioni appaltanti. «Stiamo per inviarli al Consiglio di Stato - ha spiegato - dopo aver ricevuto il concerto del ministero dell'Economia e della Funzione pubblica a settembre».

Ponte sullo Stretto, due linee nel governo: contratto Salini o nuovo studio di fattibilità

Alessandro Arona

Ormai è deciso, all'interno del governo Renzi: il collegamento ferro-stradale stabile tra la Calabria e la Sicilia (il Ponte sullo Stretto) tornerà tra le infrastrutture strategiche nazionali, come "opera d'arte" (ponti, gallerie, viadotti) all'interno del corridoio ferroviario ad alta capacità Napoli-Palermo, in corso di realizzazione (in gran parte da realizzare, in realtà).

Ma come fare?

Ripartire da zero con i progetti o sbloccare subito il contratto con Eurolink (Salini Impregilo)?

Ci sono due linee nel governo.

La prima: ripartiamo da zero. Il contratto firmato nel 2006 da Eurolink (il general contractor con Salini Impregilo capogruppo) è "caducato" per legge, con la norma Monti del 2012, e c'è un contenzioso in corso. In più il progetto è vecchio, il preliminare risale al 2004 e il definitivo al 2010, dobbiamo ripartire da un "progetto di fattibilità" di tutto il corridoio, si può fare in un anno, vediamo anche le nuove tecnologie sul mercato per attraversare lo stretto, potremmo spendere meno del previsto. A fine 2017 si potrà decidere quali opere realizzare, e lanciare per il Ponte le gare di progettazione definitiva e poi, nel 2018, di lavori. I soldi serviranno non prima del 2018. Questa la prima linea, guidata dal Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio.

La seconda: il progetto di Eurolink era buono, preceduto peraltro da studi di fattibilità e analisi costi-benefici. Non ha senso buttarlo a mare, si perderebbe un sacco di tempo e si sprecherebbero le centinaia di milioni spesi per studi e progettazioni. In più lo Stato rischia di pagare altri centinaia di milioni per il contenzioso in corso con Eurolink. Meglio dunque cancellare la norma Monti, riportare in vita il contratto e tuttal'più aggiornare il progetto, puntando a una versione "low cost", per quanto possibile. Il capofila di questa seconda linea, nella maggioranza, è l'ex ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi, primo firmatario del progetto di legge di Ap per far ripartire il progetto. Ma la linea è appoggiata anche dall'Anas e dalle ferrovie.

Renzi dove sta? All'assemblea dei 110 anni di Salini sembrava nettamente per la prima linea (rivolto a Pietro Salini: «Vi sfido, se siete nelle condizioni di sistemare le carte, noi siamo pronti, l'opera la sblocciamo»), pochi giorni dopo a Radio Popolare (Milano) è stato un po' meno netto («Io ho sempre detto che il Ponte non è una priorità. Per me prima vengono la banda larga, l'edilizia scolastica, la Salerno-Reggio Calabria, le ferrovie e i viadotti in Sicilia, gli interventi contro il dissesto idrogeologico, il progetto Casa Italia. Ma dire un no ideologico perché lo propose Berlusconi mi fa scappare un sorriso. Ricordiamoci che se il ponte non andrà in porto dovremo pagare delle penali»).

Il riferimento alle penali, fatto da Renzi, dando per scontato che siano rilevanti (mentre non è scontato che lo siano secondo il commissario liquidatore, l'ex capo gabinetto del Mef Vincenzo Fortunato) fa pensare che alla fine Renzi penda per l'ipotesi numero uno (sbloccare il contratto di Salini).

In ogni caso la strada che questa vicenda prenderà dipende da alcuni fattori al momento non definiti: la causa al Tribunale di Roma, con la richiesta di rinvio alla Corte costituzionale delle norme Monti che si dovrebbe entro la fine dell'anno, e che farà pendere la bilancia più o meno a favore di Salini. I rapporti tra Renzi e Alfano-Lupi, che renderanno il Pd più o meno disponibile all'approvazione del testo Lupi, calendarizzato in aula alla Camera per metà dicembre.

I PUNTI CONDIVISI

L'aspetto finanziario lo ha spiegato l'Ad di Fs Renato Mazzoncini, e sembra assolutamente condiviso all'interno del governo e della stessa Anas: «Non ha più senso pensare a un project financing - ha detto Mazzoncini - che si ripagava con il traffico stradale, che sarà sempre molto basso. Su 8 miliardi di euro quasi tre erano di oneri finanziari. Se inseriamo invece l'opera nel nostro piano di investimenti, gli oneri finanziari sono quasi zero, i nostri bond sono allo 0,5%». «L'opera in sé costava 3,9 miliardi» ha detto Mazzoncini, riferendosi però al valore di aggiudicazione 2006, già aggiornato a 5,2 miliardi nel 2009.

Comunque pare condiviso - lo spiegano Delrio e i suoi uomini e lo conferma Fs - che il **corridoio** Napoli-Palermo da potenziare sarà **ferroviario**, che l'opera è importante per la continuità ferroviaria (anche se ci sarà anche l'autostrada).

PROGETTO DI FATTIBILITA' (RIPARTIRE DA ZERO)

Ha detto **Graziano Delrio al Corriere della Sera**: «È necessario il corridoio Napoli Palermo di cui il Ponte è parte essenziale. Oggi per andare in treno da Roma a Palermo ci vogliono dieci ore e mezza. Con il Ponte e tutto il corridoio scenderemo a sei ore. Naturalmente si tratta di coinvolgere i territori con il dibattito pubblico, di limitare l'impatto ambientale e anche i costi». Quanti soldi servono? ««Vedremo. Ma non capisco dove sarebbe il problema se lo Stato ci dovesse mettere delle risorse pubbliche. Stiamo mettendo 4 miliardi sul tunnel del Brennero, 6 sull'alta velocità Milano-Venezia, altri 6 sulla Napoli-Bari».

I primi fondi saranno nella legge di Bilancio in arrivo?

«No, per il ponte sullo Stretto siamo ancora allo studio di fattibilità».

La frase chiave è l'ultima: «siamo allo studio di fattibilità»

Nel nuovo Codice (articolo 23) si chiama "progetto di fattibilità" e comprende l'analisi costi-benefici e l'analisi preventiva sulla fattibilità tecnica e finanziaria di un'opera, oltre alla progettazione "preliminare" dell'opzione scelta. Una strada complessa, che dovrebbe servire anche a scegliere se inserire o no un'opera (comunale come statale) tra le priorità.

Il Mit ha chiesto di inserire nella legge di Stabilità (il governo presenterà il ddl entro il 15 ottobre) 100 milioni di euro per far partire il fondo di progettazione del Codice (articolo 202).

«Vogliamo fare un progetto di fattibilità di tutto il corridoio ferroviario Napoli-Palermo - spiega **il capo della Struttura tecnica del Ministero, il professor Ennio Cascetta** - non di singoli pezzetti. All'interno ci deve essere un attraversamento stabile dello Stretto, ma nella scelta sulla soluzione tecnica bisogna ripartire da zero nella valutazione, anche perché dall'inizio degli anni duemila, quando fu scelta la soluzione del Ponte, molte innovazioni sono state fatte, dobbiamo valutarle serenamente».

«La cosa migliore - aggiunge Cascetta - è che la gara per il progetto di fattibilità la faccia il Ministero, piuttosto che Anas e Ferrovie. Ci vorrebbe un anno/un anno e mezzo».

«La nostra priorità non è il Ponte - ha scritto ieri **il Ministro Graziano Delrio su Facebook** - ma

ridare al Mezzogiorno d'Italia una rete di connessioni di livello europeo. Oggi in treno sono necessarie 10 ore e mezza per raggiungere Palermo da Roma. E sono invece solo 3 per raggiungere Milano da Roma. Non può resistere un Paese spezzato in due. La nostra scelta va nella direzione di potenziare i corridoi ferroviari europei che attraversano l'Italia».

E poi: «Le città attraversate dalla rete Alta Velocità migliorano economicamente e hanno più opportunità di sviluppo. Pensiamo anche a città medie come Siviglia e Lione. Il ministero spagnolo valuta in 11 mld l'impatto della rete AV sul Pil delle città. L'AV Napoli Palermo è un progetto di valenza non solo trasportistica ma sociale ed economica. Nei nostri programmi il Sud ha 4 principali direttrici ferroviarie. La dorsale adriatica, la Napoli Bari, la dorsale tirrenica e l'Alta Velocità in Sicilia».

«**L'Alta Velocità in Sicilia:** abbiamo cominciato i cantieri nel nodo di Catania e di Palermo. Complessivamente abbiamo 3,6 mld disponibili e a regime si potrà percorrere il tratto fra Messina e Catania in 45 min e il tratto da Catania a Palermo in meno di un'ora e 45.

La dorsale Tirrenica: qui abbiamo cantieri per la velocizzazione in corso per 230 mln. Obiettivo, come per la dorsale Adriatica, è di raggiungere entro il 2018 velocità e sicurezza molto migliori. Ma il corridoio tirrenico deve avere un investimento infrastrutturale come gli altri corridoi AV. Per questo stiamo sviluppando un progetto di fattibilità che renda possibile almeno portare la velocità max ai 200 km/ora».

«La dorsale Tirrenica e l'Alta Velocità in Sicilia sono i pezzi decisivi, ma rimane difficile pensare al corridoio Napoli Palermo senza il ponte. Che non è il progetto ma è parte del progetto. Un progetto che può portare la percorrenza fra Napoli e Palermo dalle 10 ore e mezza attuali alle 6 e 20 a regime. Un progetto di un Paese più unito. Dove anche i territori più fragili e lontani hanno il diritto alla mobilità e ad essere connessi con il Paese e con l'Europa. Ne possiamo discutere con serenità?».

SBLOCCARE IL PROGETTO DI SALINI

L'Ad di Fs Mazzoncini è stato vago sul contratto ad Eurolink, ha solo detto che andrà sfolto dalla parte "opere connesse" ed eliminati gli oneri finanziari (inserendolo nel piano Fs).

«Il contratto con Eurolink l'ha gestito la Stretto di Messina - ci dice l'Ad di Rfi, Maurizio Gentile - guidata dall'Anas. Comunque credo non si debba buttare tutto il lavoro fatto: furono fatti studi di fattibilità, analisi comparative e costi-benefici. L'ipotesi del "ponte di archimede", che sì, è vero, stanno valutando in Norvegia per il Ponte sul Sognefiord, nel caso dello stretto di Messina fu scartato per le fortissime correnti, che i fiordi in Norvegia non hanno. Quello di Eurolink era un buon progetto, si può partire da lì e aggiornarlo».

«È chiaro che dobbiamo ripartire dal progetto Eurolink» filtra dai vertici dell'Anas.

Ma come si fa con la legge Monti e il contenzioso? La via l'ha suggerita l'ex Ministro Maurizio Lupi, Ap (Alleanza popolare, il partito di Angelino Alfano). Nel progetto di legge presentato nel marzo scorso: serve una legge per superare la "caducazione" della norma Monti, una norma che reinserisca il Ponte tra le infrastrutture prioritarie nazionali. Il Pdl Lupi suggerisce anche di fare il presidente Anas commissario straordinario modello Napoli-Bari (potrebbe essere al suo posto l'Ad di Rfi o di Fs), dandogli l'incarico di rifare un'analisi aggiornata costi-benefici e poi di aggiornare il progetto definitivo di Eurolink per portarlo al Cipe. Il Pdl di Lupi - ha già deciso la conferenza dei capigruppo - sarà in aula a metà dicembre per la discussione.

Appalti/1. Dai subaffidamenti ai poteri dell'Anac: le 15 proposte di Italiadecide in vista del correttivo al codice

Mauro Salerno

Un passo indietro sul divieto di appalto integrato, attenuando l'obbligo di mandare in gara lavori solo su progetto esecutivo. Meno rigidità anche sul subappalto - superando il tetto che impone di subaffidare non più del 30% del valore dei contratti - e sul project financing, rivedendo il paletto che impone una soglia massima del 30% di contributo pubblico alle opere da realizzare insieme ai privati. Sono alcune delle proposte messe nero su bianco in un "paper" elaborato dalla fondazione Italiadecide, l'associazione per la qualità delle politiche pubbliche presieduta dall'ex presidente della Camera Luciano Violante, in collaborazione con Aequa, ApertaContrada e Fondazione ResPublica. Proposte, sottoposte ieri in un incontro pubblico a Roma anche al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, che ha però ribadito la centralità della scelta compiuta sulla qualità della progettazione e ha messo in guardia sui rischi legati ai subappalti. «Il mio parere era seguire per intero l'indirizzo europeo che spinge nel senso della liberalizzazione - ha detto il ministro -. In Parlamento è stato invece deciso di inserire una soglia». Una scelta alla fine rivelatasi giusta per il ministro: «Non si può negare che esistono problemi sul subappalto - ha detto -. Basta guardare all'inchiesta di oggi (ieri, ndr) a Milano».

Il documento fa il punto sullo stato di attuazione del nuovo codice dei contratti pubblici e raccoglie in 15 proposte prioritarie le soluzioni operative messe a disposizione del Governo in vista dell'adozione del primo decreto correttivo del Dlgs 50/2016 da adottare entro il 19 aprile del 2017 (un anno dall'entrata in vigore del nuovo codice, come previsto nella legge delega approvata dal Parlamento, legge n.11/2016).

Tra le proposte arriva anche la richiesta di introdurre nel sistema figure professionali di «buyer pubblici» e soprattutto quella di «definire meglio le funzioni dell'Anac e la sua posizione nella governance del sistema dei contratti pubblici». Nel mirino, c'è soprattutto il potere di raccomandazione che autorizza l'Anticorruzione a intervenire sulle stazioni appaltanti sorprese a compiere atti illegittimi nelle procedure di gara. Nello studio si chiede di eliminare la disposizione secondo la quale l'inosservanza della raccomandazione Anac finisce per incidere sulla reputazione della stazione appaltante e di coordinare il potere di intervento riconosciuto all'Anac con le norme che riconoscono alla Pa di agire in autotutela. «Sappiamo che è un punto molto delicato - ha spiegato nel suo intervento il consigliere dell'Anac Francesco Merloni -. Ricordo però che si tratta di un potere che riguarda atti illegittimi. In ogni caso siamo intenzionati a usarlo con molta cautela».

Intanto prosegue il lavoro del Governo per mettere a punto i decreti attuativi previsti dal nuovo codice. Delrio in particolare ha fatto riferimento ai decreti sui livelli di progettazione e sulla qualificazione delle stazioni appaltanti. «Stiamo per inviarli al Consiglio di Stato - ha spiegato - dopo aver ricevuto il concerto dei ministeri dell'Economia e della Funzione Pubblica a settembre».

L'INTERVISTA. Fabio Sanfratello, presidente di Ance: «L'80 per cento dei casi è dovuto all'inosservanza delle norme di sicurezza, solo il 20 è attribuibile a fatalità»

«Più prevenzione contro gli incidenti sul lavoro»

Francesco Sicilia

«Più denunce da parte dei lavoratori, più risorse all'Asp e al Nucleo Ispettorato del lavoro dei carabinieri per i controlli e più etica da parte dei professionisti». È la ricetta di Fabio Sanfratello, presidente dell'associazione dei costruttori edili Ance Palermo, per aumentare la prevenzione nei cantieri e, di conseguenza, cercare di ridurre sia il numero delle imprese che lavorano in nero, sia le tragedie. «Perché l'80 per cento degli incidenti – stima Sanfratello – avviene sempre per inosservanza delle norme di sicurezza e solo il restante 20 è dovuto all'imprevedibilità, al caso. La prevenzione è fondamentale. Un malato che ha una malattia ha più possibilità di sconfiggerla se ha preso gli accorgimenti giusti, anche in edilizia è molto meno probabile che un operaio si faccia male se ha fatto formazione e se l'azienda per cui lavora è in regola».

*** **La morte di via Altofonte è dovuta a fatalità o a imperizia?**

«Le indagini chiariranno quello che è accaduto realmente. Al momento si può dire che incidenti del genere si verificano quasi sempre in imprese fai da te quando le norme non sono state rispettate. Ribadisco però che sarà chi indaga a ricostruire i fatti e ad accertare se ci sono state o meno delle inadempienze in questo caso».

*** **Oltre ai controlli che vengono**

fatti dalle forze dell'ordine, c'è anche una vigilanza interna condotta per esempio dalla stessa Ance?

«L'Ance collabora col dipartimento di Prevenzione e sicurezza ambienti di lavoro dell'Asp e col nucleo Ispettorato del lavoro dei carabinieri. Non abbiamo il potere di fare ispezioni, ma non appena riceviamo segnalazioni di irregolarità da parte dei sindacati le inoltriamo immediatamente a chi ha la facoltà di intervenire ed è per questo che sono importanti le denunce dei singoli lavoratori. Asp e carabinieri, però, pur facendo un'attività lodevole hanno organici non sufficienti per poter sorvegliare tutta la provincia. Se avessero le risorse potrebbero arrivare nei cantieri prima che si cominciasse a lavorare piuttosto che dopo gli incidenti. La lotta contro il lavoro nero, purtroppo, viene combattuta senza mezzi».

*** **Neanche l'Ance può nulla?**

«Noi grazie agli enti paritetici scuola edile e cassa edile, composti al 50% da Ance e artigiani e per la restante metà dai sindacati Cgil, Cisl e Uil, ci occupiamo di prevenzione attraverso i corsi di formazione. Se si spiega a un operaio come salire in un ponteggio e che attrezzatura dovrà utilizzare per proteggersi, avrà una percentuale molto più bassa di incorrere in incidenti rispetto a un operaio impiegato in nero e che spesso non ha nemmeno sostenuto le visite mediche».

*** **Chiaramente tenere un'a-**

zienda in regola costa di più. Da quando c'è stato un netto calo dell'edilizia avete anche notato un aumento del «nero»?

«La crisi ha influito moltissimo, aziende indebitate pur di continuare a operare hanno preso lavori pagati meno di quanto dovrebbero essere. Ed è una regola matematica certa: i lavori sottocosto si possono fare solo non rispettando le regole, con lavoratori e fornitori parzialmente o totalmente in nero. Un comportamento che non solo mette a rischio vite umane, ma che rappresenta anche concorrenza sleale per le aziende a norma che non possono offrire una determinata opera a un prezzo più basso in media del 25% solo perché hanno rispettato le regole».

*** **Una piccola boccata d'ossigeno per il settore può essere il bando del Comune che offre 13 milioni a privati per lavori in centro storico. Cosa è previsto sul piano della sicurezza?**

«È vero sono soldi pubblici che verranno dati ai privati, ma siamo già d'accordo sul Comune, vigileremo su tutto affinché questi contributi finiscano ad imprese totalmente in regola. Mi auguro anche che in questa battaglia diano un apporto anche i professionisti, direttori dei lavori che ogni azienda privata ha, che dovrebbero avere un'etica e non dovrebbero firmare progetti quando c'è qualcosa che non va».

(*FRAS*)



Fabio Sanfratello

[Home](#) > [News](#) > LAVORI PUBBLICI

Nuovo Codice dei contratti: ANAC approva le linee guida sull'offerta economicamente più vantaggiosa

04/10/2016

798 volte



L'ANAC (Autorità nazionale anticorruzione) ha pubblicato ieri la **determinazione n. 1005 del 21 settembre 2016** recante “Linee Guida n. 2, di attuazione del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, recanti Offerta economicamente più vantaggiosa”. Si tratta delle seconde linee guida varate dall'Autorità dopo le linee guida sui servizi di ingegneria e architettura. Le linee guida sull'Offerta economicamente più vantaggiosa **non sono tra quelle specificatamente previste nell'articolato del codice e sono catalogabili tra quelle genericamente individuate dall'articolo 213, comma 2 del Codice stesso**. Così come precisato dal **Consiglio di Stato nel parere n. 1767 del 2 agosto** si tratta di linee guida “**non vincolanti**”. Le linee guida ricalcano l'impianto del testo approvato dopo la consultazione online ma **contengono alcune modifiche in gran parte scaturenti dal citato parere del Consiglio di Stato**.

Nella Relazione AIR pubblicata unitamente alle linee guida l'ANAC precisa che “Come osservato dal Consiglio di Stato, si tratta di linee guida non-vincolanti, finalizzate a fornire indicazioni alle stazioni appaltanti sui criteri da seguire per utilizzare uno strumento previsto dalla normativa vigente. Aderendo al parere del Consiglio di Stato, sono stati esplicitati gli elementi che le stazioni appaltanti dovrebbero prendere in considerazione nell'adozione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Proprio perché si tratta di linee guida non vincolanti, ovvero dell'indicazione di best practices per l'adozione di uno strumento che le amministrazioni devono adottare, con modalità comunque discrezionali, non si ritiene che dalle presenti linee guida vengano introdotti nuovi oneri amministrativi, se non eventualmente quelli legati alla necessità di un'adeguata ed esauriente motivazione. Si tratta, però, di oneri che sono già previsti dalle disposizioni che presidiano il buon andamento e l'imparzialità dell'agire pubblico. Si ritiene, invece, che un corretto utilizzo dell'OEPV dovrebbe comportare, oltre a una migliore qualità delle acquisizioni, anche un risparmio di risorse pubbliche, evitando ritardi, sprechi e contenzioso”.

Nella versione approvata in via definitiva, le nuove linee guida chiariscono in maniera più dettagliata il fatto che **le stazioni appaltanti devono motivare con rigore l'eventuale scelta di aggiudicare gli appalti al prezzo più basso**. Poiché si tratta di una deroga al principio generale dell'offerta economicamente più vantaggiosa, le stazioni appaltanti che intendono procedere all'aggiudicazione utilizzando il criterio del minor prezzo, ai sensi dell'art. 95, comma 5, devono dare adeguata motivazione della scelta effettuata ed esplicitare nel bando il criterio utilizzato per la selezione della migliore offerta.

Al paragrafo II, poi, relativo ai **“criteri di valutazione”** nelle linee guida è precisato che **la definizione degli obiettivi o dei criteri di valutazione differisce in ciascun affidamento** e non può, quindi, essere trattata in dettaglio in linee guida a carattere generale ed aggiungono che *“Il primo problema che la stazione appaltante si deve porre nella predisposizione degli atti di gara è, dunque, la definizione degli obiettivi che intende perseguire e l'importanza che intende attribuire a ciascuno di essi. Ciò si traduce nell'individuazione degli elementi (o criteri) che si intende valutare e del relativo peso o fattore di ponderazione. I criteri di valutazione possono comprendere il prezzo o il costo del ciclo di vita del prodotto, le caratteristiche tecniche, l'impatto sociale e sull'ambiente, ecc». Ognuno di questi obiettivi «per poter essere tenuto in considerazione nell'ambito dell'offerta economicamente più vantaggiosa deve essere misurabile”*.

Sempre in riferimento ai criteri di valutazione, nelle linee guida è precisato che, al comma 13 dell'art. 95 del nuovo Codice viene anche stabilito che, compatibilmente con il rispetto dei principi che presidiano gli appalti pubblici, **le stazioni appaltanti possono inserire nella valutazione dell'offerta criteri premiali legati al rating di legalità, all'impatto sulla sicurezza e salute dei lavoratori, a quello sull'ambiente** e per agevolare la partecipazione delle microimprese e delle piccole e medie imprese, dei giovani professionisti e per le imprese di nuova costituzione

L'ANAC specifica anche che **le stazioni appaltanti devono individuare criteri di valutazione concretamente idonei a evidenziare le caratteristiche migliorative delle offerte presentate dai concorrenti** e a differenziare le stesse in ragione della rispondenza alle esigenze della stazione appaltante. I citati criteri devono, pertanto, consentire un effettivo confronto concorrenziale sui profili tecnici dell'offerta, scongiurando situazioni di appiattimento delle stesse sui medesimi valori, vanificando l'applicazione del criterio del miglior rapporto qualità/prezzo. In altri termini, non dovrebbero essere oggetto di valutazione i requisiti di partecipazione che, per definizione, sono posseduti da tutti i concorrenti, o le condizioni minime - incluso il prezzo - con cui i lavori, servizi o forniture devono essere realizzati; si dovrebbe attribuire un punteggio positivo solo a miglioramenti effettivi rispetto a quanto previsto a base di gara.

Per ultimo, in riferimento al **paragrafo III relativo alla ponderazione**, l'ANAC precisa, in questa nuova versione, che **il peso attribuito ai criteri di natura soggettiva o agli elementi premianti, deve essere, di regola, limitato; ad esempio non più di 10 punti sul totale**, considerato che tali elementi non riguardano tanto il contenuto dell'offerta ma la natura dell'offerente. Tuttavia si può attribuire un punteggio maggiore in relazione alla specificità dei servizi come avviene per quelli relativi all'ingegneria e all'architettura.

Maggiori dettagli sono rilevabili nel testo delle linee guida e nella Relazione AIR

Edilizia scolastica, in palio 39 milioni di «spazi finanziari»: domande entro il 13 ottobre

M.Fr.

Non sono stati utilizzati tutti i 480 milioni di euro di spazi finanziari concessi agli enti locali per investimenti in edilizia scolastica. Lo rende noto la struttura di missione per l'edilizia scolastica, annunciando, a seguito di rinuncia degli iniziali beneficiari, si rendono nuovamente disponibili quasi 39,4 milioni - esattamente 39.379.685,11 euro - di spazi finanziari. Spazi che vengono ancora una volta offerti a Comuni, Province e Città metropolitane. Gli enti interessati possono fare domanda - entro il 13 ottobre, alle ore 13,00 - inviando un modulo telematico accessibile al link <http://monitoraggio.anagrafeedilizia.it>.

SCARICA IL TESTO - L'AVVISO PER PRENOTARE I 39,4 MILIONI

«Il costante lavoro di monitoraggio e assistenza che abbiamo offerto a Comuni e Province ci ha permesso di individuare nuove risorse per continuare il lavoro intrapreso fino ad ora: è grazie alla collaborazione con gli Enti locali più virtuosi se oggi possiamo rilanciare l'operazione #Sbloccascuole, offrendo nuove opportunità ai territori», chiosa la coordinatrice della struttura di missione di Palazzo Chigi sull'edilizia scolastica Laura Galimberti. Ad oggi, riferisce la struttura di missione, sono stati avviati 1.249 nuovi interventi del programma #sbloccascuole, «e altri 900 sono già programmati».

Le vie della ripresa
LE MISURE DEL GOVERNO

L'obiettivo

L'impatto di super ammortamento e bonus ricerca è atteso da subito anche se inciderà sui saldi dal 2018

Oggi il Consiglio dei ministri

Attesi al varo il provvedimento sulla ricostruzione nel centro Italia e quello attuativo delle unioni civili

Effetto «Industria 4.0» sui macchinari

Con le misure in arrivo nella legge di stabilità investimenti a +3,2% nel 2017

Carmine Fotina

ROMA

Il balzo degli investimenti in macchinari e attrezzature - +3,2% nel 2017 - spicca come uno dei numeri più ambiziosi del programma governativo in vista della legge di bilancio. Perché nelle pieghe della nota di aggiornamento al Def si percepisce in modo chiaro come le principali aspettative per il rilancio della crescita siano legate ai superammortamenti, agli incentivi per la ricerca e più in generale a tutte le misure messe all'interno della cornice Industria 4.0.

Il quadro macroeconomico programmatico, quello che incorpora gli effetti sull'economia delle misure che il governo intende presentare al Parlamento con la legge di bilancio, prevede per il totale degli investimenti una crescita annua del 3,2% da confrontare con l'1,5% del tendenziale, che incorpora le previsioni di finanza pubblica a legislazione vigente. Destinati a giocare da protagonisti gli investimenti in macchinari e attrezzature con un incremento del 3,2% nel 2017 e del 3,4% nel 2018, dopo l'1,4% del 2015 e l'asfittico 0,6% del 2016. Un altro passo rispetto al quadro tendenziale che si ferma all'1,8% e al 3,1%. Come si vede, ci si attende una forte spinta soprattutto il prossimo anno - +1,4% aggiuntivo - quando dovrà dispiegarsi al massimo l'effetto dei super e degli iperammortamenti, che saranno limitati a investimenti effettuati nel 2017 con una finestra di sei mesi aggiuntivi per la

consegna del bene, previo acconto del 20% entro il 31 dicembre. La proroga dei superammortamenti al 140% toccherà un'ampia platea dei beni, mentre per quelli più funzionali alla digitalizzazione scatterà un iperammortamento al 250 per cento. La maggiorazione fiscale dovrebbe scendere al 120% per i veicoli, ma anche alla voce mezzi di trasporto gli investimenti dovrebbero accelerare in modo vistoso (per il 2017 4,4% il programmatico contro il 3% tendenziale).

Si può presumere che alla

LASTIMA

Una spinta aggiuntiva dell'1,4% rispetto alle previsioni precedenti è attesa l'anno prossimo per le attrezzature industriali

maggiorazione degli ammortamenti vada ascritta una parte importante di questo effetto incrementale, ma vanno considerate anche altre leve su cui il governo fa un certo affidamento. In cantiere, per restare a Industria 4.0, c'è ad esempio il rafforzamento del credito d'imposta per gli investimenti in ricerca e sviluppo, con proroga di un anno fino al 2020. E c'è il rifinanziamento del Fondo di garanzia che, attraverso coperture più alte, premierà in particolare le operazioni finalizzate agli investimenti e non a mero reperimento di liquidità: con 900 milioni da stanziare

nel 2017 i tecnici stimano un effetto leva da 22 miliardi di finanziamenti garantiti.

Le cifre sono utili a precisare un concetto più generale: questa manovra dovrà mettere in circolo soprattutto gli investimenti e dovrà farlo subito, nel 2017. Anche se l'impatto sul bilancio pubblico degli incentivi fiscali scatterà solo dal 2018, per circa 11,7 miliardi tra super/iperammortamenti e bonus ricerca. Nel contempo il ministero dello Sviluppo economico ha richiesto al Tesoro anche il rifinanziamento per circa 200-250 milioni della Nuova Sabatini (finanziamenti agevolati per i beni strumentali), una misura giudicata particolarmente efficace. Nella Relazione sulle spese di investimento e le leggi pluriennali, il ministero cita la Nuova Sabatini come misura positiva su cui puntare, insieme ad esempio ai contratti di sviluppo o al programma made in Italy per l'internazionalizzazione.

In altri casi si preannuncia che, esauriti i fondi, si andrà di fatto alla chiusura dell'intervento come per le zone franche urbane. Emblematico il corso dei progetti di innovazione industriale che risalgono al programma "Industria 2015" lanciato con grandi aspettative nel 2006. Dei 232 progetti ammessi, ne rimangono in vita 178. Su quasi 1,4 miliardi di risorse pubbliche, le erogazioni totali si fermano a 237,7 milioni. A distanza di anni tutte le altre risorse sono bloccate dalla perenzione amministrativa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Investimenti sotto la lente

Valori in %

	2015	2016	2017	2018	2019
QUADRO MACROECONOMICO TENDENZIALE					
Investimenti	1,3	1,9	1,5	2,6	2,8
Macchinari, attrezzature e varie	1,4	0,6	1,8	3,1	3,6
Mezzi di trasporto	18,2	24,6	3,0	2,6	3,3
Costruzioni	-0,4	0,6	1,0	2,2	2,0
QUADRO MACROECONOMICO PROGRAMMATICO					
Investimenti	1,3	1,9	3,2	3,6	
Macchinari, attrezzature e varie	1,4	0,6	3,2	3,4	
Mezzi di trasporto	18,2	24,6	4,4	2,9	
Costruzioni	-0,4	0,6	2,9	3,9	

Fonte: ministero dell'Economia e delle Finanze