

Nel parere inviato al Mit Cantone sposa la causa della semplificazione per l'assegnazione degli interventi fino a un milione di euro

Piccoli lavori: ok Anac al massimo ribasso nelle procedure negoziate

DI MAURO SALERNO

IL QUADRO DI MERCATO Importi in euro

Importi	N.	Gen-Mag 2016			Gen-Mag 2017			Variazione %	
		Importo	importo medio	N.	Importo	Importo medio	N.	Importo	Importo medio
Importo non segnalato	1.236			1.041				-15,8	
Fino a 150.000	2.584	169.352.749	65.539	2.825	184.257.387	65.224	9,3	8,8	-0,5
Da 150.001 a 500.000	1.601	452.285.989	282.502	1.756	508.763.431	289.729	9,7	12,5	2,6
Da 500.001 a 1.000.000	565	408.521.050	723.046	687	500.223.571	728.127	21,6	22,4	0,7
Totale appalti sotto al milione	4.750	1.030.159.788	216.876	5.268	1.193.244.389	226.508	+10,9%	+15,8%	+4,4%
Percentuale sul totale	70%	15%	72,7%	17,1%					
Da 1.000.001 a 5.000.000	714	1.601.501.402	2.242.999	718	1.625.917.406	2.264.509	0,6	1,5	1,0
Da 5.000.001 a 15.000.000	137	1.168.152.892	8.526.663	169	1.295.937.561	7.668.270	23,4	10,9	-10,1
Da 15.000.001 a 50.000.000	38	1.038.125.505	27.319.092	38	1.152.342.633	30.324.806	0,0	11,0	11,0
Oltre 50.000.000	14	1.998.537.887	142.752.706	15	1.728.710.352	115.247.357	7,1	-13,5	-19,3
TOTALE	6.889	6.836.477.474	1.209.354	7.249	6.996.152.340	1.126.958	5,2	2,3	-6,8

Fonte: CRESME Europa Servizi

Dati al netto delle concessioni di servizi per il servizio di distribuzione del gas e senza l'importo dei servizi delle altre concessioni di servizi, che prevedono anche lavori, di importo superiore a 50 milioni di euro

Possono tornare a respirare, dopo l'apnea causata dal correttivo appalti, Comuni e imprese a caccia di piccoli lavori. La bocca d'ossigeno arriva dall'Anac di Raffaele Cantone. Ed è contenuta nel parere con cui il presidente dell'Anticorruzione sblocca di fatto la possibilità di tornare ad appaltare al massimo ribasso (con metodo antiturbativa) anche gli appalti di importo inferiore al milione di euro, assegnati con procedure negoziate, snellendo iter e tempi di aggiudicazione rispetto a una gara formale.

Il parere, appena inviato al ministero delle Infrastrutture, risponde ai dubbi che lo stesso ministero aveva avanzato pochi giorni fa sull'interpretazione da dare alla norma del correttivo appalti (il Dlgs 56/2017, in vigore dallo scorso 20 maggio) che ha innalzato da uno a due milioni la soglia di applicazione del massimo ribasso, condizionando però questa possibilità all'utilizzo di «procedure ordinarie» (oltre che con gara su progetto esecutivo). Una formulazione che sembrava tagliare fuori tutte le procedure a inviti ammesse, finora senza altre distinzioni, per assegnare le opere di importo inferiore al milione. Conseguenza? Invece di semplificare, la nuova formulazione del Dlgs 50/2016, rischiava di complicare la vita delle stazioni appaltanti, vietando il binomio massimo ribasso-procedura negoziata sotto il milione.

Nell'incertezza, molte amministrazioni hanno deciso di fermare i motori dei piccoli appalti nell'attesa di un chiarimento che Porta Pia ha deciso di chiedere all'Anac. Nel quesito il Mit ha anticipato la propria interpretazione, che va nella direzione auspicata da enti appaltanti e imprese: cioè quella di semplificare l'assegnazione dei piccoli lavori fino a due milioni, consentendo, anche per le procedure negoziate sotto al mi-

lione, l'aggiudicazione basata solo sul prezzo.

Ora arriva anche il parere di Cantone a confortare questa linea. Nella risposta inviata a Porta Pia l'Anac giudica l'interpretazione mirata a semplificare le micro-assegnazioni da 150mila a due milioni di euro come «l'unica rispondente a criteri di ragionevolezza e dunque pienamente condivisibile».

Anche per l'Anticorruzione «la modifica apportata dal correttivo all'innalzamento della soglia per l'utilizzo del criterio del minor prezzo» esclude «qualsiasi ricaduta sulle procedure di scelta del contraente». «Con la conseguenza - è la conclusione - che deve ritenersi possibile l'utilizzo del criterio del minor prezzo anche nelle procedure negoziate da 150mila euro e fino a 1 milione di eu-

ro». Insomma, Cantone fa da sponda al Mit e va incontro a stazioni appaltanti e imprese sulla semplificazione delle piccole gare. Da domani, Tar permettendo, gli enti non dovrebbero più aver alcun dubbio sulla possibilità di assegnare questi appalti con le formule semplificate utilizzate finora.

L'obiettivo è evitare di frapportare ulteriori ostacoli alla ripresa degli investimenti in un settore che ha già pagato nel 2016 lo choc di innovazione prodotto dalla riforma.

Da un punto di vista numerico, come si evince anche dalla tabella pubblicata qui sopra, gli appalti sotto al milione hanno rappresentato il 72,7% del mercato degli appalti pubblici banditi nei primi cinque mesi del 2017, per un controvalore di 1,2 miliardi. Insomma tre gare

su quattro riguardano i lavori di importo inferiore al milione. Nel 2017 gli interventi promossi sotto questa soglia sono peraltro cresciuti rispetto al 2016 sia in numero (5.268 interventi contro i 4.750 dei primi cinque mesi dell'anno scorso) che in valore (1.193 milioni contro il miliardo registrato l'anno scorso). Anche l'importo medio degli appalti è dunque lievemente cresciuto rispetto ai 216mila euro rilevati tra gennaio e maggio 2016, salendo a quota 226.508 euro.

Insomma, dai piccoli lavori passa una quota rilevante del mercato dei lavori pubblici: inceppare anche questo motore è l'ultima cosa di cui ha bisogno un mercato che tenta disperatamente di uscire dalla crisi in cui si trova ormai da quasi dieci anni. ■

Autorità Trasporti: al via la consultazione

Autostrade, l'Art vara la concessione-tipo: pedaggi più stabili

DI GIUSEPPE LATOUR

Trasferimento dei rischi effettivo, a partire dalle variazioni di traffico. Limitazione delle revisioni in corso dei piani economico-finanziari. Separazione contabile, per distinguere analiticamente le attività legate alla gestione dalle altre. E tariffe più efficienti, scandite da un periodo di regolazione quinquennale, per remunerare solo gli investimenti effettivamente realizzati e punire i servizi di livello scadente con tagli ai pedaggi.

Sono questi i pilastri dello schema di concessione che l'Autorità di regolazione dei Trasporti ha appena messo in consultazione. Si parte dalle concessioni Ativa e Satap già scadute o in scadenza, in vista della gara in arrivo dopo l'estate: riguardano, nello specifico, le tratte autostradali A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, A4/5 Ivrea-Santhià, Sistema tangenziale di Torino, diramazione Torino - Pinerolo e A21 Torino-Alessandria-Piacenza. Ma l'obiettivo è definire un modello

che, in futuro, possa essere utilizzato su scala nazionale. La delibera dell'Autorità guidata da Andrea Camanzi sarà in discussione fino al prossimo 31 luglio e il 4 luglio sarà oggetto di un'audizione pubblica a Torino.

La sua redazione parte da una sollecitazione del ministero delle Infrastrutture, che a ottobre del 2016, ha chiesto all'Art di iniziare a lavorare a uno schema di concessione per la gara relativa alle autostrade Ativa. E qui c'è il primo elemento interessante. A giugno 2016, infatti, l'Autorità aveva pubblicato una delibera nella quale definiva gli ambiti ottimali di gestione delle concessioni autostradali: per essere economicamente efficienti, queste devono collocarsi in una forbice tra i 180 e i 315 chilometri. Quel blocco di autostrade si fermava a 155,9 chilometri. È nata così l'idea di una gara unica con Satap A21, in scadenza il 30 giugno, per raggiungere l'estensione di 320 chilometri. Quindi, il primo invito dell'Art è quello di sfruttare le economie di scala. Nello schema di concessione, però, vengono fissati anche altri principi molto rilevanti. A partire dal modello di allocazione dei rischi, con un asse decisamente più spostato sui concessionari.

Sul rischio traffico, lo schema esclude «la possibilità di una rideterminazione delle condizioni di equilibrio del piano economico finanziario, a fronte dell'eventuale riduzione degli effettivi volumi di traffico rispetto alle previsioni stimate». Quindi, se le previsioni di traffico dovessero rivelarsi troppo ottimistiche, l'onere sarà tutto del concessionario. Ma non

solo. Anche il rischio di progettazione e costruzione delle opere previste dai contratti deve gravare, di regola, sui privati. Seguendo i principi indicati dall'Anac. Insomma, la revisione dei piani economici sarà possibile in casi molto limitati e diventerà l'eccezione: norme sopravvenute, casi di forza maggiore, eventuali modifiche del contratto. Sul fronte contabile l'Autorità chiede una chiarezza maggiore rispetto al passato. A carico del concessionario ci sarà, quindi, un obbligo di separazione contabile tra le attività regolate oggetto del contratto e le attività accessorie: i dati andranno trasmessi periodicamente al Mit e all'Autorità.

Queste comunicazioni consentiranno una gestione più efficiente della tariffa. Al posto dei sei regimi attuali di calcolo delle tariffe, l'Autorità propone un proprio modello basato su un periodo regolatorio quinquennale di aggiornamento dei pedaggi e sulla divisione tra tariffa legata alla gestione e tariffa legata alla costruzione. Questa distinzione consentirà di non remunerare gli investimenti che non vengono effettivamente realizzati. L'obiettivo è di stabilizzare le tariffe ma anche di rendere più efficienti le concessioni. Su questo punto diventa decisivo il price cap, un coefficiente che misura il livello di efficienza della concessione e stimola la riduzione dei costi. Senza dimenticare i livelli di qualità, che per la prima volta saranno misurati: chi non raggiunge i target fissati nel contratto rischia un taglio dei pedaggi. ■