

Rassegna stampa del

22 Marzo 2016



ANCE ROMA

ACER

Associazione Costruttori Edili
di Roma e Provincia

NUOVO CODICE DEGLI APPALTI: UN'OCCASIONE PERDUTA SE...

Lo schema del nuovo Codice degli appalti approvato dal Consiglio dei Ministri tradisce alcuni obiettivi fondamentali della legge delega:

- **trasparenza**
- **tutela per la piccola e media impresa**
- **semplificazioni delle procedure.**

Non garantisce adeguata **trasparenza** la qualificazione delle imprese affidata a criteri determinati volta per volta dalle singole stazioni appaltanti. Il rischio è quello di regole di qualificazione non omogenee e, soprattutto, modellate sulle caratteristiche di singoli operatori.

Anche la liberalizzazione della procedura negoziata (invito a soli cinque concorrenti, senza pubblicazione del bando di gara) al di sotto del milione di euro, accompagnata dal massimo ribasso non temperato da meccanismi automatici non predeterminati di esclusione delle offerte anomale, tradisce il principio della trasparenza e della libertà di concorrenza.

Forte preoccupazione in termini di trasparenza deriva altresì dalla previsione dell'utilizzazione indiscriminata sopra il milione di euro dell'offerta economicamente più vantaggiosa (OEPV) che, invece, dovrebbe essere sostituita, almeno fino alla soglia comunitaria, da criteri automatici di aggiudicazione e, comunque, essere giustificata dalla necessità di un reale apporto progettuale dei concorrenti.

Il quadro diventa ancora più preoccupante se non si toglie alle stazioni appaltanti il potere di scegliere i componenti delle commissioni di gara: la scelta deve essere effettuata per sorteggio dall'ANAC per le gare di qualsiasi importo.

Non garantisce la **tutela delle piccole e medie imprese** la valenza predominante ai fini della qualificazione attribuita al fatturato e ai lavori analoghi. Tale circostanza, in considerazione della crisi del mercato dei lavori pubblici degli ultimi otto anni, rischia di privilegiare pochissimi grandi gruppi.

L'utilizzo indiscriminato dell'OEPV, inoltre, incide pesantemente sui costi di partecipazione alle gare, limitando di fatto l'accesso delle PMI al mercato.

Non garantisce la **semplificazione delle procedure** e la rapidità dei tempi di aggiudicazione dei lavori l'attribuzione alle singole stazioni appaltanti della verifica dei requisiti di partecipazione.

E soprattutto la celerità delle procedure viene totalmente compromessa dall'utilizzo indiscriminato dell'OEPV.

Se queste criticità non saranno superate in sede di scrittura definitiva del nuovo codice degli appalti, avremmo perso l'ultima occasione per restituire al mercato delle opere pubbliche quella trasparenza ed efficienza di cui si percepisce da tempo il bisogno, mettendo a rischio la vita di migliaia di imprese e centinaia di migliaia di posti di lavoro.

Inail. In vigore da oggi le disposizioni del decreto legislativo 151/15 che sgravano dall'onere il datore

Infortuni, certificati inviati dal medico

Resta la denuncia obbligatoria dell'impresa - Spazio alla Pec nella fase transitoria

PAGINA A CURA DI

Mauro Pizzin

Da oggi l'obbligo di invio telematico del certificato medico non spetta più al datore di lavoro del dipendente vittima d'**infortunio o di malattia professionale**, ma al medico o alla struttura sanitaria che per prima gli presta assistenza.

Dopo 180 giorni dalla sua entrata in vigore diventano, infatti, operative le disposizioni previste dall'articolo 21 del **Dlgs 151/2015** in materia di semplificazioni che vanno a modificare l'articolo 53, lettera b) del Dpr 1124/1965, secondo cui ora «qualunque medico presta la prima assistenza a un lavoratore infortunato sul lavoro o affetto da malattia professionale è obbligato a lasciare certificato ai fini degli obblighi di denuncia di cui al presente articolo e a trasmetterlo esclusivamente pervia telematica all'Istituto assicuratore».

Per chiarire le modalità con cui dovranno operare medici, datori di lavoro e intermediari abilitati l'Inail ha predisposto la circolare 10/15, mentre sul fronte dei medici ulteriori chiarimenti applicativi sono stati forniti dal ministero della Salute (si

legga l'articolo più in basso).

Riassumendo le principali novità, da oggi il datore di lavoro continuerà a effettuare la denuncia obbligatoria in modalità telematica all'Inail (entro due giorni per l'infortunio e cinque per la malattia professionale), ma senza l'invio contestuale del certificato medico,

IL CHIARIMENTO

I termini di decorrenza delle sanzioni scattano dal momento in cui il datore riceve dal lavoratore il numero identificativo del certificato

mentre resterà a suo carico l'indicazione nella denuncia dei riferimenti del certificato medico resi disponibili telematicamente dall'istituto assicuratore. Su questo punto, nel nuovo applicativo messo a disposizione dall'Inail, la ricerca del certificato medico avviene digitando il codice fiscale del lavoratore, il numero identificativo del certificato medico e la data di emissione dello stesso.

Il lavoratore infortunato - tenu-

to a dare avviso immediato di qualsiasi infortunio ed entro 15 giorni di qualsiasi malattia professionale - deve a sua volta fornire al datore di lavoro il numero identificativo del certificato, la data di rilascio e i giorni di prognosi relativi all'evento. Dal momento in cui il datore ha a disposizione questi ultimi dati inizia a decorrere il termine previsto dai commi 1 e 5 dell'articolo 53 per l'irrogazione delle sanzioni conseguenti alla mancata osservanza dell'obbligo di denuncia d'infortunio o di malattia professionale, che variano da un minimo di 1.200 a un massimo di 7.745,00 euro.

Si precisa che Inail ha chiarito nella circolare che il certificato medico potrebbe non essere immediatamente disponibile nell'applicativo nel caso in cui il documento sia stato trasmesso via Pec, opzione possibile finché il sistema non entrerà a regime. In questa circostanza il datore di lavoro nella denuncia deve sempre individuare il numero identificativo del certificato nonché la data di rilascio e solo nel caso in cui si verifichi un'impossibilità oggettiva di reperire il numero identificativo «nella denuncia

deve essere indicato un numero fitizio purché di XXXXXX numeri». Qualora, tuttavia, il numero identificativo del certificato e la data di rilascio risultino diversi da quelli processati dall'Istituto, si chiarisce che la circostanza non porterà a una sanzione amministrativa o al rigetto della denuncia.

Nella circolare si dice ancora che, in attesa delle implementazioni dell'applicativo, sono stati predisposti due nuovi moduli per l'invio telematico delle denunce di malattia professionale di silicosi (Mod. 101-RA) e di infortunio (Mod. 4bis RA), entrambi scaricabili dal sito internet dell'Inail nella sezione "Modulistica".

Ultima novità importante sul fronte delle semplificazioni - introdotte dal Dlgs 151/2015 modificando l'articolo 54 del Dpr 1124/1965 - da oggi non è più a carico del datore di lavoro, ma dell'Inail, l'obbligo di segnalazione degli infortuni mortali o con prognosi a trenta giorni alle autorità di pubblica sicurezza e alle DdL. Sul punto la circolare chiarisce che in questa prima fase la segnalazione verrà trasmessa via Pec e non in cooperazione applicativa.

LE FOTO: PIZZIN/AGENZIA

Edilizia. Pietro Salini illustra le strategie: «Tra cinque anni oltre il 50% del nostro fatturato arriverà dagli Stati Uniti»

Salini Impregilo, obiettivo Usa

Il big italiano punta sempre più sul mercato delle infrastrutture statunitensi

Simone Filippetti

DOHA. Dal nostro inviato

La testa rimane lì, nel cuore di Roma. All'ombra del Quirinale, nel palazzo nobiliare che un tempo fu della famiglia Testa Piccolomini. Ma il futuro di **Salini Impregilo** parla sempre più americano. È alla fame di infrastrutture degli Stati Uniti che il "campione nazionale" delle costruzioni (copyright dello stesso Pietro Salini) guarda per il suo futuro. Già oggi, il 25% del giro d'affari del gruppo, che veleggia sui 5 miliardi, viene dagli Stati Uniti. Ma tra 5 anni, è la scommessa, metà del fatturato potrebbe venire da Oltreoceano. L'Italia ormai pesa solo per l'8%, un mercato quasi marginale, come fetta della torta dei ricavi. La Salini Impregilo è e rimarrà italiana come passaporto, ma sempre meno dipendente dai destini del paese (dove sarebbe utile al Pil che la Ue permettesse di deconsolidare la spesa statale in opere pubbliche).

Da Doha, dove un rilassato Pietro Salini ha appena inaugurato, davanti alla Qatar Rail della famiglia regnante Al Thani (i proprietari della griffe Valentino e di Porta Nuova a Milano) e all'ambasciatore italiano Guido

De Sanctis, la fine (in anticipo) dei lavori del tunnel della metro (un record, per un'opera colossale e in condizioni climatiche proibitive), traccia le linee della futura Impregilo.

A maggio arriverà un nuovo piano industriale. Salini non vuole (ne può) anticipare nulla, ma ne svela comunque la strategia: "De-Risking The future" sarà il mantra che guiderà il nuovo business plan. Col Medio Oriente schiacciato tra petrolio ai minimi e turbolenze; più le minacce globali di terrorismo e una crescita debole, gli Stati Uniti rappresentano un mercato solido e sicuro: «Due giorni fa il Congresso ha destinato altri 303 miliardi ai trasporti» esordisce il patron. Appena tre mesi fa a dicembre, Salini è entrato nel mercato Usa con l'acquisto di Lane, storica azienda di famiglia nei lavori stradali. Un tempismo perfetto: «Siamo al posto giusto nel momento giusto». Donald Trump o Hillary Clinton, poco cambia. Salini è per definizione un filo governativo, non ha preferenze. Sa che nessuno dei due candidati, chiunque di loro sarà il futuro inquilino della Casa Bianca, potrà permettere di tirare il freno a mano sulle infra-

strutture. Il biglietto per l'America ha anche dei costi: la recente acquisizione di Lane ha fatto fare il salto dimensionale e di qualità, ma va anche digerita. Nel futuro immediato non ci saranno altre acquisizioni, dunque. Ma a tendere, lo shopping continuerà perché solo si aumenta e diversificare il portafoglio ordina.

Lo spostamento del baricentro negli Usa, dove oggi post-acquisizione Salini è il numero uno nelle strade, implica un abbandono del Medio Oriente? «Qui (in Qatar, Ndr) stiamo bene, ma vogliamo diversificare» ammette. Allargando la geografia dei ricavi si minimizzano i rischi. Il Qatar è la nuova Mecca delle grandi opere, con i Mondiali 2022 che incombono; e troppo solida è la reputazione acquisita da Salini con gli emiri per rinunciare. Dopo la metro (che sarà terminata nel 2018), il prossimo cantiere sarà lo stadio di Al Khor, il primo dei 7 previsti per i Mondiali: una commessa da 770 milioni di euro. «Gli emiri sono soddisfatti del nostro lavoro» chiosa un appagato Salini, che già guarda oltre: a Doha sono partiti i bandi per altri due stadi di Qatar 2022. E spera di vincerle.

ATTUALITÀ

5 miliardi

Il fatturato annuo

A tanto ammonta il fatturato attuale del colosso italiano delle costruzioni; circa il 25% viene realizzato negli Usa, mentre appena l'8% in Italia. Il patron Pietro Salini ha ribadito che la sede resterà in Italia

50%

L'obiettivo

Salini Impregilo, in una logica di diversificazione e di riduzione del rischio, entro 5 anni punta a realizzare oltre il 50% dei ricavi negli Usa, un mercato dove l'attenzione del Governo alle infrastrutture è sempre elevata

Pistorio: «Arriva la rivoluzione stradale in Sicilia»

Catania-Ragusa firmata. Anas sistemerà anche le trazzere. Superstrada Paternò-Adrano-Bronte

3,2

MILIARDI

È l'investimento annunciato nei giorni scorsi dall'Anas per la manutenzione straordinaria

1,2

MILIARDI

Sono della Regione e sono inseriti negli appalti programmati per la Ag-Cf e la Pa-Ag

800

MILIONI

È l'impegno economico dell'Anas soltanto per la manutenzione straordinaria dell'autostrada Palermo-Catania

CT-RG

sarà in project financing con il gruppo Vito Bonsignore. Costerà di 800 milioni e sarà a pedaggio. Il primo tronco della Agrigento-Caltanissetta pronto il 31 marzo 2017

TONY ZERMO

CATANIA. È una miriade di notizie che lui snocciola a raffica. Giovanni Pistorio macina ogni settimana migliaia di chilometri perché ha un piede a Palermo e l'altro a Catania, la sua città. È assessore regionale alle Infrastrutture e ai Trasporti (ora si dice Mobilità), un ruolo chiave in una regione che manca di strade e di treni. Le strade sono soprannominate impietosamente «trazzere» e i treni «littorine dei tempi di Mussolini». Pistorio sta cercando di ribaltare la situazione e finalmente ha tanti progetti in pentola.

L'Anas ha detto che investirà 3,2 miliardi in Sicilia. Sul piano pratico, si può sapere quando comincerà e cosa farà?

«La situazione è un po' complicata perché mentre parlavamo di programmi arrivavano le notizie degli arresti dei vertici della Tecnis. Dei 3,2 miliardi di cui si parla, una parte, cioè 1,2 miliardi sono della Regione, che però non li gestisce direttamente, ma sono inseriti negli appalti programmati per la Agrigento-Caltanissetta e la Palermo-Agrigento. L'Anas farà lavori di manutenzione per 800 milioni sulla Catania-Palermo, la A19. È la quadruplicazione degli investimenti fatti in questi anni, per il resto stiamo ragionando. Nei giorni scorsi ne ho parla-

to con il presidente dell'Anas, Armani».

Su cosa state ragionando?

«Abbiamo delle criticità. Ad esempio la Regione deve rifondere 650 milioni per lavori che l'Anas ha fatto. È vero che l'Anas ha fatto questi lavori con i nostri soldi, ma noi questi soldi non glieli abbiamo ancora dati. Io mi sono impegnato, abbiamo pubblicato il bilancio e quest'anno cominceremo col dare 250 milioni, che siccome sono fondi europei impattano sul patto di stabilità soltanto per il 25% con il vantaggio di mettere in movimento altre grosse somme».

Che programma c'è per la Catania-Palermo?

«Ci saranno quattro anni di lavori con un investimento di 800 milioni per le manutenzioni. Più di un miliardo servirà alla manutenzione delle strade sterrate che in Sicilia sono tantissime e rendono difficoltosa la mobilità interna. I programmi di manutenzione riguardano, oltre alla Catania-Palermo di cui abbiamo parlato, le altre autostrade Anas, e cioè la Catania-Siracusa, la Palermo-Trapani e la Palermo-Mazara del Vallo, tutte senza pedaggio. Anche la tangenziale di Catania è Anas. Con Anas, che prima agiva secondo le proprie esigenze, è stato stabilito un coordinamento con i programmi della Regione per un minimo di integrazione. Ritengo importante fare

una distinzione con le autostrade del Cas, e cioè la Messina-Palermo, la Messina-Catania e la Siracusa-Ragusa-Gela. Il Cas finisce al casello di San Gregorio e lì comincia l'Anas fino a Siracusa».

Tra le cose da completare al più presto è la dorsale del Centro Sicilia, la Agrigento-Caltanissetta dove operava anche la Tecnis.

«Quella non c'entra nulla, è in esecuzione e tutta finanziata. Il primo tronco, quello a Sud, il più avanzato, dev'essere completato il 31 marzo del 2017 perché ci sono scadenze con l'Unione europea. Il secondo tronco che porta a Caltanissetta dovrà essere ultimato entro il 31 dicembre 2019. Queste grandi opere che sta facendo la CMC hanno avuto problemi a causa di inchieste giudiziarie e inoltre alcuni di questi lotti li aveva la Tecnis che è stata travolta dall'inchiesta, ma solo i suoi vertici, perché i lavori vanno avanti con il commissario giudiziario. Da notare che il programma complessivo dei lavori era stato stabilito con CMC e Tecnis prima del terremoto giudiziario».

Quando si metterà mano alla Palermo-Agrigento, la cosiddetta "strada della morte"?

«Anche questa deve essere realizzata da CMC e i lavori si debbono concludere entro il 31 dicembre 2017. Quando nel 2019 sarà completata anche la Agrigento-Caltanissetta si miglioreranno la connessione sia con l'autostrada per Palermo e sia con l'autostrada per Catania. Queste opere, come ho già detto, sono tutte già finanziate, non c'entrano nulla con i nuovi investimenti. C'è poi un accordo a livello ministeriale».

Ci dica.

«È un accordo per la Ragusa-Catania in project financing con il gruppo guidato da Vito Bonsignore per un costo complessivo sugli 800 milioni. Il gruppo Bonsignore contribuirà per 400 milioni e incasserà i pedaggi. La realizzazione della superstrada a quattro corsie sarà dell'Anas. Attenzione che nell'ambito dell'accordo di programma quadro stilato con il ministero, l'Anas e la Regione ci sarà anche la Adrano-Bronte. E nell'ambito della APQ voglio far portare a livello di eccellenza la strada che da Misterbianco risale a Paternò per arrivare a Bronte».

Ricordiamo en passant che il progetto della Catania-Ragusa era della Tecnis e che a suo tempo venne rivisto abbassando il costo da 800 a 600 milioni circa. È da decenni che la Sicilia aspetta di avere una rete stradale civile, ora speriamo che si muova anche il Cas, altrimenti tanto vale cedere tutto all'Anas.



Sarò Dibennardo ed Enzo Taverniti, rispettivamente presidente e amministratore delegato della Soaco

Cda Soaco, Alescio si tira fuori «Il presidente? Non posso farlo»

IL FUTURO

LE SCELTE

DELL'INTERSAC. I.f.) Decisamente più complesso, in questo momento, il discorso relativo alle nomine in quota Intersac. La società, di cui fa parte la Sac (che gestisce l'aeroporto Bellini di Catania), dipende per 5/8 dalla nuova Camera di Commercio Unica. Anche il Cda di Sac è scaduto. Bisognerà capire, quindi, per quanto riguarda la nomina dell'ad e di due consiglieri di Soaco se a procedere sarà la vecchia dirigenza o la nuova. Anche in questo caso, non è esclusa la riconferma di Enzo Taverniti.

Mentre impazza il totonomine sui futuri vertici della società di gestione dello scalo di Comiso, l'imprenditore mette le mani avanti

LUCIA FAVA

Comiso. Non c'è ancora una data ufficiale per la convocazione dell'assemblea dei soci che dovrà procedere al rinnovo del Consiglio d'amministrazione di Soaco, società che gestisce l'aeroporto Pio La Torre di Comiso. L'attuale cda, composto da Rosario Dibennardo (presidente), Enzo Taverniti (amministratore delegato), Francesco D'Amico (consigliere), Daniele Casale (consigliere) e Silvana Tuvè (consigliere, nominata un mese fa dal Comune di Comiso), è scaduto il 31 dicembre scorso. Alla prossima riunione dell'assemblea dei soci si procederà dunque all'approvazione del bilancio 2015 e al rinnovo degli organi direttivi.

I 5 componenti sono nominati in parte dal socio pubblico, il Comune di Comiso, che detiene il 35 per cento delle

quote societarie, in parte dal socio privato, la Intersac Holding spa che ne gestisce il 65 per cento. Due componenti spettano al socio pubblico: presidente e un consigliere. Tre al socio privato: l'amministratore delegato e due consiglieri.

Per quanto concerne la parte pubblica, da qualche tempo, in provincia, è partito il "toto nomi", almeno per quanto riguarda la futura presidenza. Oltre a quello dell'uscente Rosario Dibennardo, già riconfermato al timone di Soaco dal sindaco Spatarò nel 2013, (dopo un primo mandato affidatogli dall'ex sindaco Alfano), circolano da settimane anche i nomi di alcuni imprenditori e politici che potrebbero occupare la poltrona di presidente della società di gestione del Pio La Torre. Tra questi, quello del presidente di Pmi Sicilia, Roberto Biscotto, del vicepresidente di Federalberghi, Giovanni Occhipinti, dell'ex sindaco di

Comiso, Salvo Zago.

A tirarsi fuori dal toto nomi è, invece, il vicepresidente di Confindustria, Rosario Alescio, anche lui dato tra i papabili per la presidenza. "Sono lusingato - spiega - ma non c'è alcuna possibilità che io in questo momento possa fare il presidente di Soaco, anche qualora sul piano politico se ne verificassero le condizioni. I miei impegni di lavoro non me lo consentono. Dall'esterno, come imprenditore, sono pronto a dare qualsiasi contributo alla crescita dell'aeroporto, ma in prima persona mi è materialmente impossibile". Alescio spiega che l'attuale Cda ha lavorato bene. "È quello che è riuscito a far aprire l'aeroporto - chiarisce -, mi auguro che venga riconfermato o che il nuovo Consiglio d'amministrazione sia all'altezza di quello attuale".

Preoccupato, invece, per il rinnovo del Cda della società di gestione è l'on. Giorgio Assenza. Il deputato regionale, qualche giorno fa, in conferenza stampa, aveva stigmatizzato la scelta di affidarsi a nomine politiche piuttosto che a professionisti specializzati in ambito aeroportuale.

LA PROPOSTA LANCIATA DAL SINDACO DI LENTINI

«Rg-Ct, invitiamo il ministro Delrio»

MICHELE BARBACALLO

Invitare ufficialmente il ministro Delrio a venire nel Sud Est della Sicilia per rendersi conto di persona dell'importanza strategica del raddoppio della strada Ragusa-Catania. Un modo anche per ringraziarlo per l'impegno profuso e che ha portato anche alla firma del decreto interministeriale da parte del collega Padoan. Un invito che arriva dal sindaco di Lentini, Angelo Mangiameli, e dal suo assessore ai lavori pubblici, Santo Ragazzi, convinti che per la loro comunità le nuove procedure che potranno presto attivarsi (almeno si spera) consentiranno di raggiungere positivi risultati per l'economia di questo lembo di Sicilia che nasce dalla confluenza delle province di Catania, Ragusa e Siracusa. L'idea di fondo è quella di organizzare un evento nell'aula consiliare del Comune di Lentini, al quale sarebbero invitati anche tutte le personalità che si

sono battute per la realizzazione dell'infrastruttura che ricoprirà un'importanza fondamentale per il territorio e per le popolazioni locali interessate.

"Con piacere e grande soddisfazione abbiamo appreso, in questi giorni, che il decreto interministeriale relativo alla superstrada con caratteristiche autostradali in questione è stato finalmente sottoscritto anche dal ministro Padoan e trasmesso alla Corte dei Conti per la registrazione - spiega il sindaco di Lentini - Grazie alla costanza e al coerente interessamento con i quali hai seguito l'iter politico-istituzionale e amministrativo è stato possibile portare a felice compimento una vicenda che nessuno prima di Delrio era riuscito a condurre in porto".



IL MINISTRO DELRIO

Intanto nei giorni scorsi si è svolta una conferenza stampa al Comune di Catania dove il sindaco Enzo Bianco, insieme ai rappresentanti dell'Osservatorio spontaneo sul raddoppio, ha voluto rimarcare alcuni importanti passaggi. Il comitato, che ringrazia Bianco per l'impegno profuso anche in ambito nazionale, ha spiegato che già nel 2017 potrebbero partire i lavori di raddoppio. L'organismo è composto da Sebastiano Gurneri, Roberto Sica e Salvatore Ingallinera. Con la firma del ministro dell'Economia, Padoan è stata definita la parte finanziaria. "Adesso - come ha spiegato Roberto Sica - si terrà una conferenza dei servizi per illustrare il progetto esecutivo che è già sostanzialmente pronto e, nel contempo, verrà effettuata la registrazione presso la Corte dei Conti. Entro 12 mesi al massimo partiranno i lavori e in quattro anni la nuova strada sarà completata". Insomma quello che finora è stato un miraggio potrebbe in pochi anni non esserlo più.