

# ***Rassegna stampa***

Rassegna Stampa Centro Studi C.N.I. - 29 giugno 2016



## LINEE GUIDA ANAC

**Italia Oggi** 29/06/16 P. 56 Stazioni appaltanti più efficienti Andrea Mascolini 1

---

## INNOVAZIONE E RICERCA

**Corriere Della Sera** 29/06/16 P. 29 Riciclare acqua e recuperare calore: esperimenti nello spazio Giulia Cimpanelli 3

---

## RETI

**Sole 24 Ore - Nova** 29/06/16 P. 21 L'era della mobilità smart 4

---

*Le prime cinque linee guida approvate dall'Anac e inviate a parlamento e Consiglio di stato*

## Stazioni appaltanti più efficienti Il responsabile del procedimento sarà un project manager

DI ANDREA MASCOLINI

**R**esponsabili del procedimento delle gare di appalto con qualifica di project manager. Parametri per il calcolo delle parcelle di ingegneria e architettura obbligatori, ma ancora per poco. Requisito del fatturato sostituibile con idonea copertura assicurativa. Incentivo del 2% per i tecnici interni non applicabile alla progettazione. Premialità per i giovani professionisti inseriti nei gruppi concorrenti. Massimo 20 punti su 100 alla valutazione del prezzo offerto. Obbligo di denuncia all'Antitrust di comportamenti anticoncorrenziali.

Sono questi alcuni dei punti significativi delle cinque «proposte di linee guida» emesse dal Consiglio dell'autorità Anticorruzione nell'adunanza del 21 giugno 2016. Si tratta dei primi cinque esempi della cosiddetta «soft law» che sostituirà il vecchio regolamento del codice dei contratti pubblici. Di questi cinque documenti, ancora non definitivi perché occorrerà attendere i pareri delle commissioni parlamentari e del Consiglio di stato, ve ne sono due (direttore dei lavori e direttore dell'esecuzione) che sono proposte per il ministero delle infrastrutture ai fini dell'adozione del prescritto decreto ministeriale di competenza. L'Autorità ha precisato che soltanto «all'esito dell'acquisizione dei pareri richiesti, si procederà all'approvazione e successiva pubblicazione dei documenti definitivi». Quindi va ben chiarito che i cinque documenti, pubblicati ieri

in tarda mattinata sul sito [www.anticorruzione.it](http://www.anticorruzione.it), sono provvisori e non definitivi. Per quel che riguarda il documento per l'affidamento dei servizi di ingegneria e architettura (che colmano un vuoto normativo seguito all'abrogazione delle norme del dpr 207/2010) uno dei passaggi di maggiore rilievo è quello relativo al calcolo dei corrispettivi a base di gara: ancora per poco, cioè fino a quando non sarà emesso il nuovo decreto del ministero della giustizia, le stazioni appaltanti dovranno applicare il decreto «parametri» n. 143/2013 che consente la stima dell'importo dell'affidamento.

Si tratterà però di un periodo breve perché il ministero della giustizia ha già varato il decreto, atteso a breve in gazzetta, e sarà facoltativo per le amministrazioni, che invece avranno comunque l'obbligo di indicare come è stato calcolata la parcella.

Viene ribadito che non è applicabile alla fase di progettazione l'incentivo del 2% per i tecnici dipendenti delle amministrazioni alla luce di quanto dispone l'articolo 113 del codice e visto il divieto contenuto nella legge delega 11/2016.

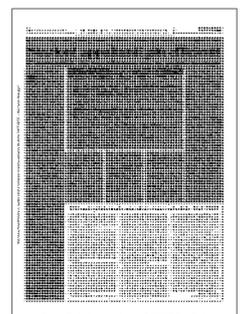
In alternativa al requisito del fatturato (migliori tre anni dell'ultimo quinquennio non superiore al doppio dell'importo della gara) l'amministrazione potrà chiedere una polizza assicurativa con congrui massimali, per agevolare i giovani professionisti. Fino a 40 mila euro si potranno affidare gli incarichi

in via diretta ma avendo chiesto almeno due preventivi; da 40 mila a 100 mila euro la scelta dovrà avvenire fra almeno 5 soggetti individuati con indagini di mercato da elenchi o tramite avviso e applicazione del principio di rotazione degli incarichi.

Previsti incrementi venenzionali premianti se si inserisce un giovane professionista (laureato da meno di cinque anni) nel team di progettazione. Per l'aggiudicazione si prevede che il prezzo non possa valere oltre 20 punti su 100. Nelle linee guida sull'offerta economicamente più vantaggiosa si definiscono i criteri e i metodi per attribuire i punteggi, recuperando larga parte delle formule già applicabili in base al vecchio codice De Lise e al regolamento attuativo.

Una novità è quella che consentirebbe, con una certa forzatura della giurisprudenza Ue, di valutare in sede di offerta il rating di legalità le certificazioni del concorrente, soprattutto ambientali, elemento soggettivi che dovrebbe essere considerati solo in fase di accesso alla gara. L'Anac chiede poi alle

stazioni appaltanti di informare l'Antitrust delle anomalie che possano risultare indice di comportamenti anticoncorrenziali e suggerisce, al fine di agevolare la partecipazione delle microimprese, pmi, start up e giovani, di prevedere criteri di valutazione che valorizzino gli elementi di innovatività delle offerte. Nelle linee guida sulla direzione lavori si affrontano il tema della nomina del direttore dei lavori e della costituzione dell'ufficio di direzione lavori, le incompatibilità e i rapporti con altre figure il coordinamento e la supervisione dell'ufficio di direzione lavori, i suoi compiti e il controllo amministrativo contabile. Molto dettagliata è anche la proposta inviata al Ministero delle infrastrutture (come quella della direzione lavori) sul direttore dell'esecuzione. Nel documento sul responsabile del procedimento (Rup) l'Autorità evidenzia con forza la necessità che si tratti di un vero e proprio project manager, soprattutto per interventi di particolare complessità per i quali il Rup dovrà possedere «la qualifica di project manager». Parallelamente si chiede alle stazioni appaltanti di incidere sui profili formativi organizzando «piani di formazione del personale finalizzati all'acquisizione di competenze in materia di project management». Il Rup dovrà anche procedere alla verifica della congruità delle offerte insieme alla Commissione giudicatrice.



## Le prime cinque linee guida Anac

- Approvate dal Consiglio Anac ma non ancora definitive perché in attesa dei pareri delle commissioni parlamentari e del Consiglio di stato;
- Riguardano: affidamento servizi di ingegneria e architettura, Responsabile del procedimento (Rup), Direttore dei lavori, direttore dell'esecuzione e offerta economicamente più vantaggiosa.
- Il responsabile del procedimento dovrà avere la qualifica di project manager e il personale dovrà essere formato per acquisire competenze di project management;
- Premialità se nei gruppi di concorrenti si inseriscono giovani professionisti laureati da meno di 5 anni;
- Requisito del fatturato globale sostituibile con richiesta di copertura assicurativa adeguata all'importo dei lavori;
- Limitazione al 20% del fattore prezzo in fase di aggiudicazione;
- Rating di legalità e certificazioni ambientali valutabili in sede di offerta;
- Non applicabile l'incentivo del 2% per la progettazione;
- Obbligo per le stazioni appaltanti di denuncia all'Antitrust in caso di comportamenti anticoncorrenziali;

# Riciclare acqua e recuperare calore: esperimenti nello spazio

In orbita Thales Alenia e la torinese Argotec studiano la domotica e l'agricoltura del futuro

**N**essuna attività umana è così vicina all'innovazione come quella spaziale. E paradossalmente nessuna ha maggiore impatto sulla vita terrena. Sono centinaia le soluzioni studiate in orbita e sfruttate per applicazioni terrestri.

Recentemente, per esempio, leghe metalliche adoperate per i satelliti sono state impiegate in ambito medico per gli stent di arterie danneggiate. Lo stesso vale per le tecnologie ideate per il risparmio di risorse in orbita: «Sulle navicelle lo spazio è limitato e l'economia circolare è d'obbligo» commenta Cesare Lobascio, responsabile dell'unità operativa che si occupa di habitat spaziali di Thales Alenia Space Italia (gruppo Finmeccanica). L'azienda ha lavorato per mettere a punto un sistema per la depurazione delle acque di scarto e per la loro disinfezione con l'argento: «Lo facciamo anche con la condensa generata dal respiro dell'equipaggio, mentre le urine possono essere depurate e

sfruttate per irrigare le piante». E, come in orbita, questi sistemi possono essere sfruttati in aree terrestri che soffrono di scarsità idrica.

Un'altra azienda italiana, la torinese Argotec, ha fatto dell'impatto terrestre delle sue scoperte la chiave del proprio successo. «A differenza dei big del settore — dice il fondatore David Avino — la nostra unità di R&D ha lo scopo di studiare brevetti che generano tecnologia utile alla vita quotidiana. Quando progettiamo, non pensiamo a pezzi unici per lo spazio, ma cerchiamo di salvaguardare i processi produttivi studiando prodotti che, fabbricati in larga scala per applicazioni terrestri, raggiungano costi accessibili». Ne è esem-

pio il progetto "Heat" che, in campo aeronautico, ha portato a una soluzione in grado di prevenire la formazione di ghiaccio sull'ala sfruttando il calore generato dal motore: «A oggi veniva spruzzata una soluzione che evitava la formazione di ghiaccio. Il sistema che stiamo sperimentando consente di convogliare l'aria calda dei reattori sull'ala senza dispendio energetico».

Il progetto "Arte", invece, consiste in un dimostratore tecnologico di tubi per riscaldamento con geometrie particolari che, a terra, sarà in grado di diminuire i consumi e le sostanze inquinanti prodotte dalle caldaie a condensazione.

L'innovazione aerospaziale può avere ricadute persino in

ambito medico. Riccardo Gottardi, scienziato della Fondazione Ri.Med e ricercatore dell'università di Pittsburgh, ha presentato alla Casa Bianca un bioreattore per la generazione di cartilagine e ossa.

Il progetto ha vinto un bando della Nasa e sarà protagonista delle ricerche condotte sulla Stazione spaziale internazionale, riportando sulla Terra una serie di dati utili sui processi degenerativi del corpo umano (notevolmente accelerati in assenza di gravità). Con ricadute per le applicazioni in ambito clinico su patologie come l'osteoporosi che affliggono centinaia di milioni di persone.

**Giulia Cimpanelli**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



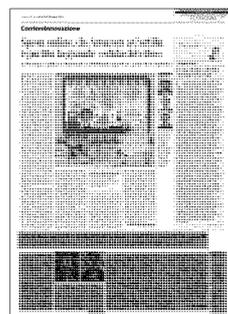
**Esperti**  
David Avino  
(a sinistra) è  
fondatore  
e ad di Argotec;  
Cesare Lobascio  
guida l'unità  
habitat spaziali  
di Thales Alenia  
Space Italia



## Alla Nasa

● Riccardo Gottardi, scienziato della Fondazione Ri.Med, ha presentato alla Casa Bianca un bioreattore per la generazione di cartilagine e ossa

● Il progetto ha vinto il bando Nasa e riporterà sulla Terra dati utili sui processi degenerativi del corpo



# L'era della mobilità smart

Carlo Ratti (Mit):  
«Le nostre città saranno capaci di interagire e rispondere meglio alle richieste dei cittadini»

di Antonio Dini

◆ *Senseable* in inglese ha due significati: “capace di sentire” ma anche “sensibile”. Le *Senseable cities* sono le città intelligenti, ma in un'ottica diversa: «Si tratta – spiega l'architetto e ingegnere Carlo Ratti, studio a Torino e direttore del Mit Senseable City Lab a Boston – di un termine che a nostro avviso mette in luce la dimensione più umana e meno tecnologica delle *smart city*. Immaginiamo città capaci di interagire, comunicare e rispondere meglio alle richieste dei cittadini, grazie alle informazioni in arrivo dal mondo delle reti».

La *mobilità smart*, le reti intelligenti che connettono le cose, il *cloud* onnipresente: stanno cambiando i paradigmi più profondi ma gli effetti non possono essere diretti solo da uno sguardo tecnocentrico. C'è spazio per un umanesimo del pensiero tecnologico. Centrato sulla semplicità.

Come per le automobili: sono parcheggiate il 95% del tempo e sono le candidate ideali per la *sharing economy*. «Gli studi – dice Ratti – dimostrano che ogni auto condivisa può rimuovere fino a 30 auto private dalle strade». Il vantaggio non è l'automazione ma le sue conseguenze: una ricerca del Mit mostra che basta

no il 30% dei veicoli di oggi per coprire le esigenze di circolazione di una grande città. E si potrebbe ridurre ulteriormente di quasi la metà se le persone volessero condividere il loro spostamenti. «La somma – dice Ratti – porterebbe a soddisfare le esigenze di mobilità con il solo 20% delle vetture oggi in circolazione». Meno traffico, molto spazio libero da ripensare. Parcheggi che possono diventare aree verdi, per esempio.

L'intelligenza cambia anche il processo di uso delle auto: incroci senza semafori per auto che si guidano da sole. «Il semaforo è nato nell'Ottocento – dice Ratti – e da allora non è cambiato molto. In futuro potremo gestire il traffico in modo fluido, basato su slot come in aeronautica». Le auto devono avere dispositivi intelligenti in rete, e così le strade e le altre infrastrutture.

Non c'è il rischio, come diceva William Gibson, che «il futuro è già qui solo che non sia distribuito in maniera uniforme», cioè che il mondo continui a viaggiare a velocità diverse perché la penetrazione della tecnologia non è uniforme? «Ogni tecnologia inizia da qualche parte – dice Ratti – ma poi prende vie impreviste e brucia le tappe». I paesi emergenti adottano le ultime generazioni di tecnologie arrivando più velocemente di quelli industrializzati a livelli di avanguardia: infrastrutture più moderne, sistemi digitali più avanzati, investimenti relativamente ridotti. «Per questo – dice Ratti – molte zone dell'Africa sono oggi più avanti di Europa e Stati Uniti per quanto ri-

guarda i servizi mobili, ad esempio i pagamenti via telefonino».

Il cambiamento ovviamente arriva anche da noi: cambiamenti sensibili si vedono nel nostro Paese con il *car sharing* e il *ride sharing* che sta modificando la mobilità delle nostre città. «Il *self-driving* – dice Ratti – intensificherà queste dinamiche». Anche perché questa, per le città italiane, sarà una grande opportunità: «Le città storiche – dice Ratti – non sono mai riuscite ad adattarsi veramente alle tecnologie del secolo scorso, che erano tecnologie pesanti, invasive, incompatibili con il patrimonio culturale e la conformazione urbana del nostro Paese, ad esempio. Le nuove tecnologie digitali sono invece invisibili e leggere e possono trasformare i luoghi e anche i processi produttivi».

Si tratta della cosiddetta “terza rivoluzione industriale”, che permette una nuova organizzazione del lavoro e dei modelli di produzione. «Le nostre città – dice Ratti – potrebbero allora diventare spazi ideali per un nuovo tipo di industria “pulita”, fondata su conoscenza e creatività, su tradizione e futuro». Immaginare il futuro, che poi è il lavoro di Ratti, è più semplice se si segue questa prospettiva: immaginiamo come potrebbe essere ad esempio la nostra vita se la nostra auto, dopo averci portato al lavoro la mattina, anziché restare parcheggiata nel garage dell'azienda si rimettesse di nuovo in strada da sola, traversasse la città per raggiungere i nostri figli e portarli a scuola, magari assieme ai figli dei nostri vicini. E poi passasse il tempo ai servizi delle altre persone del nostro quartiere. Per poi tornare a riprenderci a sera, quando abbiamo finito il nostro orario di lavoro. «Si tratta – dice Ratti – di un sistema a cavallo fra trasporto pubblico e privato». Un futuro che presto vedremo arrivare.



**Reti.** Grazie alle informazioni dalle reti le città sapranno comunicare e interagire

