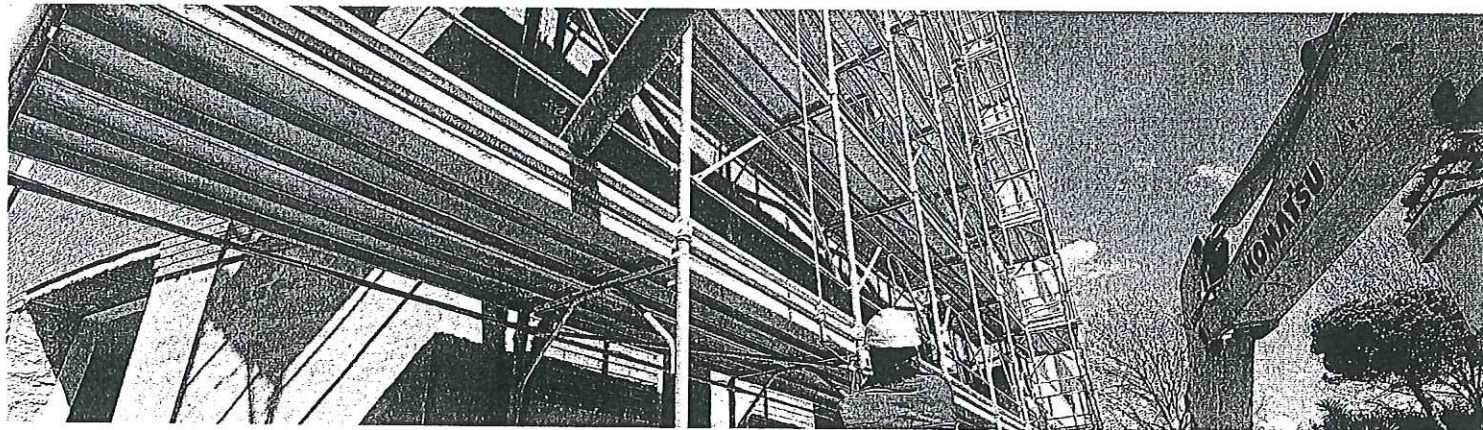


RASSEGNA STAMPA

2 – 8 febbraio 2015

Focus Casa

Le nuove misure per il rilancio



Edilizia, più facili gli investimenti per l'innovazione

Dalla legge Sabatini alle nuove misure regionali operative le linee di credito per l'acquisto di beni tecnologici e macchinari - Più facile avere liquidità

COMO

SIMONE CASIRAGHI

Innovazione, ricerca, digitalizzazione, ma anche investimenti in nuovi macchinari, macchine utensili e beni tecnologici.

Sono almeno tre le linee di finanziamento messe in campo da governo e Regione Lombardia in questo inizio d'anno 2015 a tutto vantaggio dello sviluppo di progetti di investimento e di ammodernamento delle piccole e medie imprese.

La segnalazione delle nuove opportunità è emersa dall'ultimo incontro in Ance Como, l'associazione provinciale delle imprese di costruzione, che ha raccolto gli imprenditori e i professionisti del territorio per illustrare agli operatori le nuove misure appena rese operative.

Dalla nuova versione della legge Sabatini (la stessa che da cinquant'anni, dal 1965, consente alle imprese di acquistare macchinari a tasso agevolato) che mette a disposizione un plafond

portato con il 2015 da 2,5 a 5 miliardi di disponibilità per gli investimenti in macchinari, alla strategia Innova Lombardia del Pirellone il cui primo sportello è stato aperto lo scorso 28 gennaio mettendo a disposizione a sua volta 30 milioni di euro per investimenti innovativi, fino alla misura del Credito InCassa B2B della Regione, che ha aperto le iscrizioni lo scorso 29 gennaio al nuovo bando da 500 milioni a

favore della liquidità delle imprese, per accedere alle agevolazioni con il supporto di Finlombarda, allo smobilizzo dei crediti commerciali vantati dalle Pmi lombarde di tutti i settori nei confronti di altre imprese, anche non lombarde.

Le opportunità in corso

Un mix di agevolazioni e di opportunità finanziarie e di investimenti si sta quindi presentando alle imprese del territorio. Per capacità di impatto, fra tutte queste misure, gli imprenditori stanno rivolgendo maggiore attenzione, al momento, alla nuova legge Sabatini.

Portato a 5 miliardi di euro l'importo massimo del plafond costituito alla Cassa depositi e prestiti, lo strumento della Sabatini può essere utilizzato per finanziare le imprese nell'acquisto di macchine utensili e beni tecnologici. Fino a dicembre 2016, infatti, sarà possibile a tutte le Pmi accedere al credito agevolato. La novità, rispetto alla vecchia

legge Sabatini, è che anche le agevolazioni si sono adeguate ai tempi diventando loro stesse aiuti 2.0. Il credito agevolato, infatti, non è previsto solo sugli acquisti di impianti, di macchinari a vocazione produttiva, di beni strumentali di impresa e attrezzature ad uso produttivo. Ma le agevolazioni sono state estese anche agli investimenti per hardware, software e tecnologie digitali. Il plafond a disposizione di 5 miliardi, è anticipato dalla Cassa depositi e prestiti alle banche.

La copertura dei costi

Il finanziamento potrà coprire l'intero costo sostenuto per l'investimento fino a un totale di 2 milioni di euro per azienda che potrà anche essere assistita dalla copertura del Fondo di garanzia dello Stato (fino all'80% dell'ammontare del finanziamento). Un iter per l'accesso al credito agevolato, inoltre, almeno sulla carta, molto più snello rispetto all'originaria legge Sabatini: tasso agevolato con un'operazione di finanziamento a medio termine, dai 12 mesi ai 5 anni. Sono quindi due gli strumenti a disposizione delle piccole e medie imprese.

Per la Sabatini i finanziamenti sono regolati all'interno delle Regioni che periodicamente prevedono le quote dei fondi destinate all'acquisto di macchinari di impresa da parte delle Pmi. Inoltre, è previsto un plafond su base nazionale (non più locale, quindi), ma operativamente i singoli fidi vengono erogati dalle banche del territorio. Un passaggio questo che rende il percorso di accesso ai finanziamenti sicuramente molto più agevole.

Da Regione Lombardia e da Finlombarda, la finanziaria del Pirellone, rese operative altre due misure a sostegno delle Pmi: piccole, medie e micro imprese. Lo

Regione Lombardia

Al via il Fondo da 30 milioni per lo sviluppo



Il piano Innova Lombardia

Istituito il Fondo di Rotazione per l'imprenditorialità, prima linea R&S. Le risorse messe a disposizione sono 30 milioni. I destinatari sono le micro, piccole e medie imprese in forma singola dei settori manifatturiero, costruzioni e servizi.



Gli interventi previsti

Potranno essere finanziati progetti di ricerca industriale, sviluppo sperimentale e innovazione della durata massima di 18 mesi realizzati nei settori aerospazio, agroalimentare, eco-industria, manifatturiero avanzato.



Le regole per l'accesso

Il finanziamento previsto da questa nuova misura di credito agevolato sarà a medio termine. L'importo massimo è previsto fino a 1 milione di euro, con un tasso d'interesse applicato dello 0,5%.

scorso 28 gennaio, infatti, è stato aperto il primo sportello con 30 milioni (i primi di uno stanziamento complessivo da un miliardo a valere fino al 2020) a favore di investimenti in Ricerca e Sviluppo anche per le più piccole aziende del territorio. Lo strumento Innova Lombardia, prevede poi l'attivazione entro il 2016 di nuove linee di finanziamento, ma già da quest'anno sono finanziabili anche i progetti condivisi da aggregazioni fra più imprese. Sempre da quest'anno attive anche le linee Innovazione, per favorire l'introduzione di adeguamenti tecnologici e innovazioni di prodotto o di processo e la diffusione di modelli di business innovativi da parte delle imprese dei settori manifatturiero, costruzioni e servizi alle imprese. I progetti finanziabili, devono durare al massimo 18 mesi. I finanziamenti sono a medio termine, di importo massimo di 1 milione e con un tasso dello 0,50%. Sono finanziabili fino al 100% della spesa complessiva ammissibile del progetto.

Crediti più facili

Per favorire la liquidità delle imprese, in un momento ancora di incertezza sulle erogazioni del credito, interviene la misura Credito InCassa di Regione Lombardia. Il 29 gennaio è stato aperto lo sportello per poter accedere al nuovo strumento, una dotazione finanziaria di 500 milioni - risorse messe a disposizione di intermediari finanziari e banche - di cui 200 milioni, tramite una garanzia su fondi regionali, possono agevolare l'accesso a linee di credito con importi compresi fra i 10 mila e 1,5 milioni per lo smobilizzo «di credito commerciali non scaduti» e vantati nei confronti di altre imprese. La garanzia offerta copre fino all'80% del valore della linea di credito.

Dal 2015 il plafond per i nuovi impianti è raddoppiato da 2,5 a 5 miliardi

Maiocchi: «Così non faccio l'autosilo»

Viale Varese, i vertici dell'azienda ribattono alle prescrizioni del Comune. Progetto sempre più a rischio
«Aspettiamo una comunicazione ufficiale, ma senza posti a raso non è sostenibile finanziariamente»

I vertici dell'azienda Nessi & Majocchi svolgeranno le loro valutazioni soltanto quando avranno sul tavolo la delibera di giunta, con le richieste di chiarimento e approfondimento. Se però non ci saranno i parcheggi a raso e se il Comune chiederà più soldi di canone, a quel punto l'operazione dell'autosilo di viale Varese «non starà più in piedi».

A dirlo è **Angelo Majocchi**: «Attendiamo innanzitutto la comunicazione del Comune, che non abbiamo ancora ricevuto, ed è per questo che al momento non siamo nelle condizioni di commentare qualcosa che non conosciamo, se non a grandi linee». Ma dice chiaramente: «Sugli aspetti, forse, c'è qualcosa da chiarire. Va preso innanzitutto in considerazione il fatto, tutt'altro che secondario, che allo scadere dei trent'anni lasceremo al Comune un autosilo perfettamente funzionante, che ha un valore molto importante. Questo aspetto è fondamentale».

Parcheggio da 394 posti

Majocchi aggiunge anche che la proposta dell'autosilo in viale Varese «essendo in project financing deve avere certamente una sua utilità per l'amministrazione, ma anche per il privato deve essere equilibrata. Le logiche dell'equilibrio e della sostenibilità bancaria dovranno essere rispettate. Altrimenti non si può fare».

La giunta di Palazzo Cernezzini mercoledì a tarda sera aveva ap-

provato un documento nel quale, in estrema sintesi, si dice che il progetto per un parcheggio da 230 posti sotto viale Varese presenta «elementi positivi». Ma soltanto con «integrazioni e modifiche» il Comune lo riterrà «di pubblico interesse» e, quindi, ne consentirà la realizzazione.

Due, in particolare, sono gli elementi che l'amministrazione comunale contesta: la presenza di posti auto anche in superficie (164 contro gli attuali 194) e gli aspetti economici. E proprio la questione economica sembra essere la più rilevante: Palazzo Cernezzini non infatti di rinunciare a tutti gli introiti dei parcheggi per i primi quattro anni e di incassare

Il sindaco

«Grande interesse ma integrazioni»

Al termine della giunta di mercoledì sera, che ha analizzato il progetto per l'autosilo di viale Varese il sindaco ha detto: «La proposta è di grande interesse. Gli aspetti di complessità hanno richiesto un approfondito esame da parte degli uffici e l'acquisizione di tutti gli elementi ha consentito alla giunta, in modo condiviso, di individuare le richieste di integrazioni necessarie a garantire una piena valorizzazione della proposta in termini di pubblico interesse».

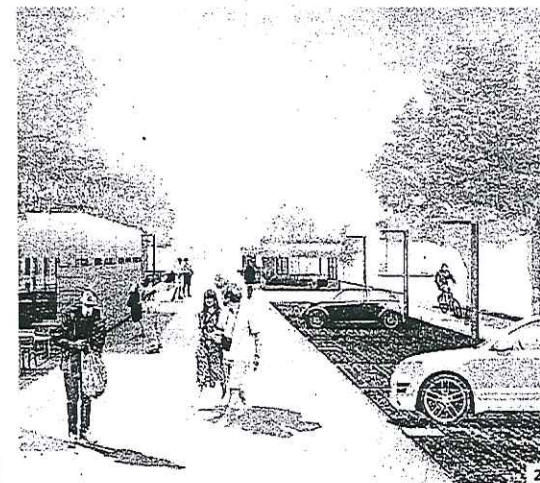
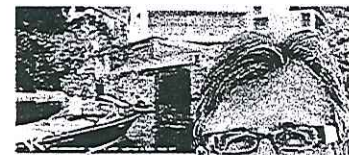
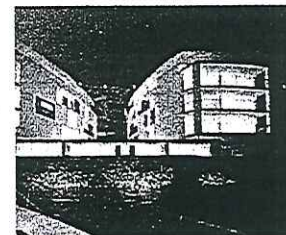
Mario Lucini
SINDACO DI COMO

solo 200mila euro per i 26 anni successivi, ottenendo in cambio la riqualificazione del viale e, una volta scaduti i trent'anni di concessione, la proprietà dell'autosilo. Oggi l'area di sosta di viale Varese porta nelle casse comunali, attraverso la gestione di Csu, 550mila euro l'anno.

«Prenderemo in considerazione eventuali richieste - conclude Majocchi - Ma se mi dicono togli i parcheggi sopra e dammi più soldi, evidentemente non si potrà fare. Se si stesse parlando di una decina di posti in meno non sarebbe un problema, ma con altri numeri il piano finanziario andrebbe in perdita e nessun privato avveduto farebbe un investimento in condizioni simili. Il requisito affinché l'operazione stia in piedi è l'equilibrio da entrambe le parti. Non si può prevaricare né il privato né il pubblico».

L'azienda ha due mesi di tempo

A questo punto l'azienda Nessi & Majocchi avrà due mesi di tempo da quando riceverà il documento della giunta per consegnare un nuovo progetto senza i posti in superficie (il Comune, lo aveva anticipato, è pronto a valutare una soluzione che consenta ai privati di incassare la stessa cifra attraverso la realizzazione di un'altra area di sosta in una zona limitrofa) e con una più approfondita «valutazione economica», che tenga conto «degli attuali introiti del Comune, pari a circa 552mila euro l'anno». ■ **G. Ron.**



Due mesi di tempo

1. Angelo Majocchi, amministratore delegato della Nessi & Majocchi, storica azienda edile comasca: «Il Comune - dice - dovrebbe considerare anche il fatto che allo scadere dei trent'anni restituiranno un autosilo perfettamente funzionante che ha un valore molto importante». 2. Un rendering del progetto che, nella versione originale, prevede posteggi in superficie (164 contro gli attuali 194) e un autosilo interrato a ridosso delle mura

Primo piano | La città che cambia

Autosilo, Majocchi: «Pronti a chiarire tutto Ma il progetto deve reggere finanziariamente»

L'impresa edile lariana risponde alle richieste di delucidazioni su viale Varese



Angelo Majocchi



Majocchi
L'operazione
deve stare
in piedi
dal punto
di vista
economico
e finanziario

Due mesi di tempo per rispondere, punto su punto, alle richieste del Comune. Due mesi che, con ogni probabilità, non cambieranno le carte in tavola. Perché senza quei dannati parcheggi a raso, l'autosilo di viale Varese è impossibile. «Non si può fare». Come il matrimonio di manzoniana memoria.

La prima reazione a caldo di Angelo Majocchi, raccolta al telefono da Roma - città dove l'imprenditore lariano era ieri mattina - è stata tutto sommato molto soft. «Aspettiamo di approfondire la comunicazione ufficiale di Palazzo Cernezzini», ha detto Majocchi.

Per poi aggiungere subito dopo una precisazione che fa comprendere lo stallone in cui si trova, al momento, il progetto proposto alla città: «Prima di entrare nel dettaglio delle richieste della giunta del capoluogo - ha aggiunto Angelo Majocchi - voglio però leggere e approfondire la comunicazione ufficiale dello stesso Comune. Posso garantire che esamineremo le carte con grande attenzione e siamo pronti a fornire tutti i chiarimenti ri-

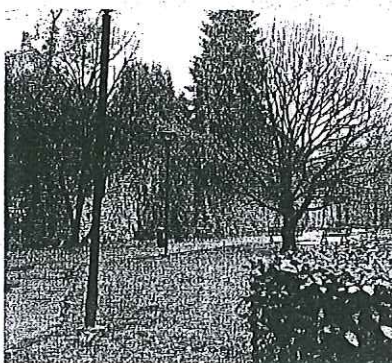
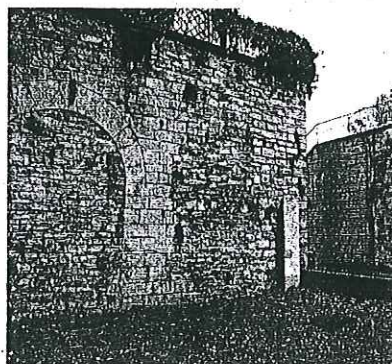
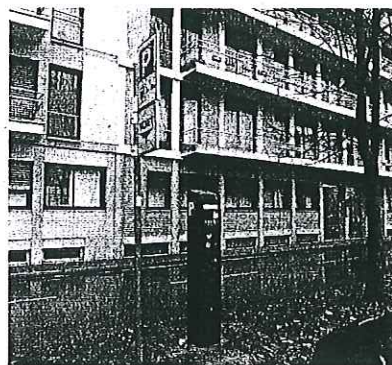
chiesti». I chiarimenti sono tali e non stravolgono i disegni, lascia comprendere l'imprenditore lariano. Altra cosa, invece, sono le modifiche strutturali. Che diventano impossibili qualora mettano in dubbio la tenuta finanziaria del progetto.

In questo senso, le parole di Majocchi dette ancora ieri sono piuttosto precise: «Tengo a ribadire che l'operazione, strutturata in *project financing*, deve stare in piedi dal punto di vista economico e finanziario».

Nessuna banca, aveva ancora una volta ribadito l'imprenditore edile qualche giorno fa, sarebbe disposta a investire una decina di milioni di euro in un'opera che non avrebbe la redditività richiesta. E d'altronde, tra le pieghe delle «precisazioni» chieste dal Comune alla Nessi & Majocchi con il provvedimento adottato mercoledì in giunta, emerge con forza proprio il problema della possibile copertura del *project financing*.

I promotori del progetto di autosilo vorrebbero mantenere i parcheggi a raso - che da soli garantiscono, allo stato attuale,

I punti critici



Le criticità maggiori indicate dal Comune: 1) il mancato introito derivante dai parchimetri; 2) la riqualificazione dell'area dal punto di vista archeologico; 3) la questione degli ingressi agli estremi di viale Varese; 4) il disegno innovativo dell'arredo urbano (fotoservizio Mattia Vacca)

oltre 550mila euro lordi all'anno di incassi - e pagare un canone di affitto trentennale di 200mila euro. Allo scadere dei 30 anni il Comune diventerebbe proprietario della struttura, ma nel frattempo dovrebbe fare a meno di circa 350mila euro che verrebbero sottratti ogni anno al bilancio di Como Servizi Urbani.

È vero che Palazzo Cernezzini avanza una possibile soluzione, ovvero la concessione all'impresa costruttrice dell'autosilo di un'area diversa in convalle sulla quale realizzare un posteggio di superficie, da gestire in concessione proprio per controbilanciare l'eliminazione dei posti a raso in viale Varese.

Ma è anche vero che, a leggere ancora tra le righe del provvedimento della giunta, dovrebbe essere la stessa azienda a farsi carico di individuare l'area.

Cosa che costituirebbe un ostacolo non indifferente. Anche se su questo punto Majocchi non ha voluto dire nulla, è del tutto chiaro che l'onere di trovare un altro parcheggio di superficie appare quantomeno problematico.

progetto non si faccia. Se hanno un'idea migliore la dicano - conclude Primavesi - Ma credo che siano soltanto malinconie che vanno a scapito di qualcosa che sarebbe utilissimo a Como».

IL PD RESTA DIVISO

La scelta compiuta mercoledì dalla giunta ha avuto come motivo principale evitare ulteriori divisioni nel centrosinistra, incapace di trovare unità sul progetto dell'autosilo.

Ma è dentro il Pd, partito di maggioranza relativa in consiglio comunale, che le discussioni sull'opportunità dell'intervento si fanno ogni giorno più accese. Nonostante i tentativi del capogruppo di mettere la mordacchia alle polemiche per evitare la cattiva stampa, alcuni consiglieri non rinunciano a darsela di santa ragione.

Gioacchino Favara, tra i più convinti sostenitori del progetto, auspica «che il sindaco convochi i gruppi e dica che cosa intende fare. Dalla giunta arrivano segnali diversi, non c'è linea chiara». Favara elenca quelle che, a suo dire, sono chiare incongruenze: «Come fa l'operatore a individuare l'area per i parcheggi a raso in convalle? E perché si dice di voler realizzare l'autosilo per poi mettere giù così tanti problemi?».

Contrario da sempre all'idea di viale Varese, Raffaele Grieco sottolinea come «queste eventuali nuove richieste della giunta, che peraltro non sono mai state discusse, lasciano il tempo che trovano. Sono un diversivo. Io mi sarei atteso un no secco».

Grieco conclude con una notazione di sapore elettorale, condita di qualche malizia. «Il terzo cantiere aperto a ridosso del voto sarebbe davvero troppo, credo che nessuno di noi voglia fare una cosa simile».

Da C.

L'ira dei commercianti contro l'esecutivo «È un no politico»

Nel Pd resta la spaccatura interna

294

Posti auto
Il progetto di autosilo in viale Varese presentato in Comune dall'impresa edile Nessi & Majocchi prevede la costruzione di un piano unico interrato con 230 posti auto e la realizzazione di 164 parcheggi in superficie

Il più duro, contro la decisione del Comune di Como, è certamente Claudio Casartelli, presidente della Confercenti: «La giunta non ha alcuna intenzione di realizzare nuovi parcheggi a ridosso del centro - dice - È una scelta politica miope che perseguita con ostinazione. Per questo penso che tutte le richieste elencate nel documento inviato ai promotori dell'autosilo siano una risposta affatto interlocutoria. Piuttosto, un messaggio chiaro, chiarissimo».

Casartelli usa parole piuttosto forti, parla di scelta «dissenata» e attacca frontalmente. «Non volendo realizzare altri posti auto in centro hanno trovato l'appiglio per dire no. Inutile che ci giriamo intorno, è una volontà politica. Sindaco e assessori avevano la possibilità di fare qualcosa di utile, ma ogni discorso del genere è destinato a naufragare. Peggio: tutti i discorsi perdono significato di fronte a un muro che non vuole cedere. C'è poco da dire - aggiunge il presidente della Confercenti - anzi, è persino deprimente tentare di instaurare un dialogo con chi non ha alcuna voglia di discutere».

Giansilvio Primavesi, presidente di Concommercio, critica in modo altrettanto fermo la scelta del Comune di Como di rinviare di un paio di mesi ogni decisione «nascondendosi dietro alcune richieste di chiarimento. Noi - spiega Primavesi - siamo sempre più convinti che un tipo di parcheggio simile, a ridosso del centro storico, sia indispensabile. Ma in questo caso, non diversamente da altri, finirà come sempre. Non si farà nulla».

Rappresentanti delle imprese di commercio sono stati tra i più convinti sostenitori del progetto depositato a Palazzo Cernezzini da Nessi & Majocchi.

«Se non si dà retta ai privati che intendono investire nelle infrastrutture di questa città - dice ancora Primavesi - non faremo che ripetere gli errori già commessi. Gli imprenditori hanno offerto un'importante opportunità. Io dico: proviamoci. Peraltro, ci fosse un'alternativa capirei i dubbi e i tentennamenti. Ma non c'è. Quindi, perché impuntarsi?».

La convinzione profonda del presidente di Concommercio è che il Comune, «alla fine, abbia messo tanti paletti perché il

FARE IN FRETTA

Se si guarda alla rivoluzione che il Bim ha rappresentato nel mondo della progettazione si ha un'idea di come le tecnologie stanno irrimediabilmente trasformando il modo di costruire che abbiamo conosciuto finora. Mentre in Italia il settore lavori pubblici è da tempo avvitato in un incessante lavoro di scrittura e modifica delle regole, in altri Paesi si è ormai andati oltre alla questione "normativa", concentrando gli sforzi e la collaborazione degli operatori sullo sfruttamento delle potenzialità offerte dalla tecnologia, per abbassare i costi e ottimizzare i processi. Passare dal bando di carta all'on line, dalla ceralacca alla posta elettronica certificata, è un piccolo passo in avanti, ma l'innovazione è un'altra cosa. Il cambio di marcia viene dalla possibilità di automatizzare le procedure, sfruttare la potenza di

Aprire alla tecnologia per spingere il mercato fuori dalla palude

calcolo dei software e governare un grande numero di informazioni al servizio di obiettivi condivisi tra committente, imprese e progettisti. La questione non è solo l'efficienza del sistema degli appalti (senza dimenticare la sua "pulizia"). La questione oggi è trovare la via d'uscita da una crisi che ancora attana-

glia le costruzioni. La paralisi decisionale e le inchieste non devono far dimenticare l'enorme arretratezza tecnologica che caratterizza le costruzioni. L'innovazione dei processi e l'utilizzo delle tecnologie sono solo strumenti; ma oggi sono gli strumenti indispensabili per affrontare le sfide che abbiamo di fronte. I "piani integrati di rinascimento urbano" proposti dal direttore del Cresme Lorenzo Bellicini sul «Sole-24 Ore», rappresentano una sfida complessa perché immaginano trasformazioni su scala urbana che – realmente – mettono a sistema i fondi comunitari e risorse dei privati al servizio di obiettivi ambiziosi.

Questa sfida richiede, tra le altre cose, strumenti adeguati a governare un grande numero di processi, appalti, decisioni; e in modo veloce e puntuale. Senza sprechi e senza ritardi. ■ **M.Fr.**

Come i «big data» messi a disposizione del building information modeling possono ottimizzare i costi negli appalti telematici

L'innovazione, tra Bim e gare

Vista dall'Italia, appare una prospettiva lunare. Eppure, fuori dai nostri confini, nei territori di frontiera degli appalti elettronici, si studia già da tempo come fare. Ed è ormai chiaro che il futuro dell'e-procurement passa dall'integrazione tra il Bim, il building information modeling, e le piattaforme on line di aggiudicazione delle gare. Si tratta di un processo che va ancora standardizzato e messo a regime ma che, concretamente, potrà consentire di rendere più efficaci e rapide le procedure di gara, ridurre al minimo i costi e, soprattutto, eliminare il

problema delle varianti in corso d'opera, contrastando alla radice la corruzione.

Non parliamo di esercizi teorici. Su sistemi di questo tipo stanno lavorando già in molti: qualche esempio arriva dalla britannica Asite, che ha sviluppato una forma di Bim ibrido chiamata cBim, dalla statunitense Onuma e dalla piattaforma Plage, messa a punto in Portogallo dove, in questi anni, nel settore si sta sviluppando la punta più avanzata dell'Europa continentale. Per tutti, l'idea è sfruttare la grande mole di informazioni messe a disposizione dal building information modeling anche in fase di gara,

integrando questo immenso patrimonio di dati con la rapidità di elaborazione dell'e-procurement. Con un effetto facilmente intuibile in termini di precisione, velocità ed efficacia. Basta pensare al caso di una fornitura di materiali per realizzare un'infrastruttura. È sufficiente interrogare il software per conoscere la quantità esatta di acciaio che serve e, con un collegamento automatico a una piattaforma di e-procurement, far partire la gara e ricevere le offerte.

Questo porta una conseguenza facilmente intuibile rispetto al fenomeno tipicamente nostrano delle varianti. La gran-

de precisione in fase di acquisto e il monitoraggio attento in fase di cantiere eliminano il pericolo di imprevisti in grado di generare modifiche sostanziali dei prezzi. Salvo casi realmente eccezionali. Anzi, almeno in linea teorica, è possibile addirittura andare a monitorare l'andamento dei costi per ottenere sconti ulteriori in fase di cantiere. Potrebbe accadere nel caso di una rapida riduzione del prezzo del petrolio. Un circuito virtuoso in grado di minare alla radice i fenomeni corruttivi. ■ **G.La.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INGHILTERRA

Per gli acquisti di Crossrail sistema hi-tech made in Italy

Quaranta cantieri, 100 chilometri di tracciato, 42 di tunnel, 14 miliardi di sterline di investimento. Se l'Italia sta cominciando a muoversi su piccoli volumi, in Gran Bretagna le gare elettroniche sono già una realtà da anni, anche per i grandi lavori. Dopo il caso delle Olimpiadi di Londra, proprio in questi mesi un'altra infrastruttura colossale sta sfruttando i sistemi elettronici di Bravo solution. Si tratta di Crossrail, il passante ferroviario che attraverserà Londra in sotterranea. Approvato nel 2007, la partenza del primo treno è prevista nel 2017. Il sistema punta a digitalizzare tutti i processi. Quando una gara viene pubblicata sul portale di Crossrail, le aziende fornitrici devono registrarsi per visualizzare il dettaglio dell'appalto. Poi, possono decidere di partecipare. Alla scadenza dei termini avviene la valutazione delle offerte e, nelle fasi



intermedie, tutte le comunicazioni vengono notificate in maniera immediata e sicura a tutti i partecipanti. Questo comporta una velocizzazione notevole. Alcuni bandi, ad esempio, contengono migliaia di allegati (solitamente tra i 2.500 e i 4mila): la gestione cartacea avrebbe impedito di lavorare in maniera rapida. In fase di gara c'è un monitoraggio totale. Se una comunicazione non viene ricevuta o un allegato non viene scaricato, la stazione appaltante ne viene immediatamente a conoscenza. Ogni attività è tracciata ed è facile ricostruire tutti i passaggi della procedura. Una gestione che consente di limitare i fenomeni corruttivi e che, con il classico sistema manuale, sarebbe stata praticamente impossibile. A valle della gara, c'è anche un importante impatto sui costi. La stazione appaltante, infatti, deve rispondere in tempo reale della sua gestione a diversi enti di revisione. La possibilità di avere a disposizione tutta la documentazione in formato elettronico permette un monitoraggio continuo. Che, nella pratica, può essere applicato a qualsiasi aspetto, non solo alle spese. Il sistema consente di produrre in tempo reale report su qualsiasi questione legata all'opera, rispondendo in maniera dettagliata a ogni richiesta. ■ **G.La.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FRANCIA

Aste on line già una regola Ora si punta a semplificare

L'acquisizione di appalti di lavori per via telematica è già una pratica diffusa in Francia, dove il Governo ha avviato – e sta tuttora perseguendo – un ampio, profondo e capillare processo di dematerializzazione nei rapporti tra amministrazioni pubbliche, cittadini e imprese.

Nel Paese sono attive diverse piattaforme di e-procurement, per servizi, forniture e lavori. La gestione telematica dei processi è diventata la base per un passaggio successivo, quello della semplificazione, che fa affidamento sulla tecnologia di trasmissione e telematica e gestione automatica di un grande numero di informazioni.

«Marché public: simplément!» è lo slogan che è diventato un programma di lavoro avviato dal Sgmap, il Secrétariat Général pour la Modernisation de l'Action Publique.



Il sistema prevede una forte semplificazione per le credenziali richieste alle imprese in sede di gara. E si applica a largo raggio a tutte le procedure di acquisto (dunque non solo lavori ma anche servizi e forniture). In via sperimentale il sistema è stato avviato per appalti di piccolo importo (massimo 207mila euro).

Elemento qualificante del processo è il presupposto della fiducia nell'operatore commerciale da parte dell'amministrazione pubblica. Il sistema prevede, tra le altre cose, che l'impresa fornisca delle credenziali in forma semplificata e solo dopo la gara. Tra gli altri punti qualificanti del programma lanciato dal Governo francese – che ha un orizzonte di attuazione che arriva alla fine del 2017 – c'è poi l'altro slogan del «Dites-le nous une fois» che punta a evitare ridondanze nelle informazioni che vengono richieste alle imprese; informazioni che invece sono già in possesso dell'amministrazione pubblica. La riduzione degli oneri a carico delle imprese per questi adempimenti che ora vengono meno, stima il Governo francese, consentirà di risparmiare 60 milioni di euro a 300mila imprese su un volume di 100mila gare l'anno, oltre al risparmio del tempo non più necessario alla burocrazia. ■ **M.Fr.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PORTOGALLO

Tutti gli importi sopra soglia dal 2009 passano dal web

Non serve cercare tra le economie più avanzate e innovative del pianeta. Oltre ai casi noti in Gran Bretagna, anche Paesi in teoria più indietro dell'Italia sono riusciti a superarci nella corsa alle gare elettroniche. Accade in Portogallo. Le stazioni appaltanti lusitane, grazie alle riforme messe in piedi in coincidenza con la crisi economica del 2008, sono diventate un caso di scuola seguito in tutta Europa nel campo dell'e-procurement. Dal 2009 tutte le gare sopra soglia non impiegano nemmeno un centimetro di carta. Con evidenti ricadute in termini di semplificazione, sicurezza e risparmi. La svolta risale addirittura a un decreto legge del gennaio del 2008: per effetto di quella novità tutti gli appalti sopra soglia passano obbligatoriamente da una procedura elettronica e non utilizzano carta. La sperimentazione è stata breve: tra luglio del



2008 e novembre del 2009 la carta e internet sono state usate in contemporanea. Dal novembre del 2009 tutti gli appalti di lavori, servizi e forniture passano da una procedura elettronica. I sistemi cambiano a seconda della tipologia di affidamento: si va dalla classica gara all'aggiudicazione dinamica tramite asta. Questo ha portato alla nascita di un importante mercato di provider privati di servizi internet, ma anche allo sviluppo di diverse piattaforme elettroniche da parte delle stazioni appaltanti pubbliche. La scelta del Governo, infatti, è stata di mettere in competizione soggetti diversi, sia nel pubblico che nel privato, senza adottare un modello unico. Gli esempi dell'utilizzo che viene fatto oggi di questi sistemi sono molti. Estradas de Portugal, il gestore della rete stradale nazionale, utilizza la piattaforma pubblica AnoGov e mette costantemente on line tutte le sue gare. Nel tempo, questo processo ha portato risultati notevoli: oggi in Portogallo il 91% del mercato passa dalle contrattazioni elettroniche e sono oltre 4mila le amministrazioni che usano piattaforme pubbliche. Sui risparmi ci sono varie stime, ma siamo nell'ordine del 20% della spesa per contratti pubblici. ■ **G.La.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SUL WEB
www.ediliziaeterritorio.ilsale24ore.com

COME FUNZIONA IL SISTEMA
Accesso e utilizzo della piattaforma di Bravo Solution

SUL WEB
www.ediliziaeterritorio.ilsale24ore.com

INFORMATIZZAZIONE E SEMPLIFICAZIONE
Il programma del governo francese per gli appalti pubblici

SUL WEB
www.ediliziaeterritorio.ilsale24ore.com

COME FUNZIONA IL SISTEMA
Accesso e utilizzo della piattaforma fornitori portoghesi