

Su delega del Ministero dell'Interno, Dipartimento della Pubblica Sicurezza, è stata ripubblicata in data 25 gennaio 2012 la gara avente ad oggetto la fornitura di "Carburanti avio", non aggiudicata in prima pubblicazione per esclusione dell'unico partecipante.

La procedura di gara è stata aggiudicata nel mese di giugno 2012 e la relativa attivazione è stata effettuata nel mese di luglio 2012, in continuità con la scadenza del contratto in essere per l'approvvigionamento del Ministero delegante. Il contratto ha durata di 36 mesi, per cui sarà vigente fino al 2015 e si sta già lavorando per predisporre la nuova procedura di gara.

L'Accordo Quadro "Trasferte di lavoro" è stato pubblicato il 3 giugno 2010 e attivato in data 31 maggio 2011.

A partire da tale data fino a dicembre 2013, le Amministrazioni contraenti hanno pubblicato complessivamente 56 Appalti Specifici (19 nel 2012 e 25 nel 2013) aggiudicandone 53 (25 nel 2013), per un totale di spesa gestita pari a circa 350 milioni di Euro. Tali attività sono state svolte attraverso la piattaforma telematica messa a disposizione da Consip S.p.A.

Per tutta la durata dell'Accordo Quadro e fino all'esaurimento del massimale di fornitura, pari a 3.220.000, le Amministrazioni contraenti potranno invitare i Fornitori aggiudicatari a presentare offerta per i singoli Appalti Specifici.

Relativamente all'Accordo Quadro "Ristorazione collettiva", da approfondimenti effettuati sulle caratteristiche della merceologia si è avuta ulteriore conferma dell'elevato numero di variabili che caratterizzano il servizio, nonché della molteplicità delle possibili combinazioni derivanti dalla estrema specificità delle richieste delle Amministrazioni. In particolare, si è riscontrato che le caratteristiche delle sedi ove deve essere erogato il servizio hanno un impatto considerevole sulla personalizzazione del servizio stesso e sulle caratteristiche di ciascuna variabile considerata.

Pertanto, si è ritenuto che la situazione attuale non fornisca sufficienti garanzie in termini di probabilità di successo di un Accordo Quadro; sono conseguentemente allo studio modalità più appropriate di presidio della merceologia in oggetto attraverso iniziative specifiche che non prescindano dalla conoscenza delle sedi coinvolte e delle caratteristiche di erogazione del servizio.

PAGINA BIANCA

## **II. DEFINIZIONE DI STRUMENTI DI SUPPORTO PER LA COMPARAZIONE DEI PARAMETRI DI QUALITÀ/PREZZO (Art. 2, comma 572)**

Secondo quanto indicato nella previsione normativa, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, attraverso Consip S.p.A., nel 2008 ha pubblicato sul portale [www.acquistinretepa.it](http://www.acquistinretepa.it) un set di strumenti di supporto alle singole amministrazioni acquirenti, per la valutazione della comparabilità dei beni e servizi da acquistare (corretta utilizzazione dei parametri di qualità-prezzo) costantemente aggiornato.

Le singole amministrazioni acquirenti hanno fatto riferimento a tale funzionalità sia in termini di adozione *ex ante* dei parametri di prezzo-qualità per l'espletamento di procedure di gara, sia in termini di giustificazione *ex post* dell'eventuale superamento degli stessi, nonché per la valutazione della componente "indiretta" del risparmio per eventuali acquisti in autonomia effettuati dalle stesse amministrazioni.

La funzionalità ha permesso ai responsabili degli acquisti di scegliere il bene o servizio di interesse, verificarne il prezzo in Convenzione ed operare il confronto con le offerte provenienti dal mercato per prodotti e servizi analoghi.

A seguito del rilascio, avvenuto nel 2011, della nuova piattaforma di *e-Procurement*, l'accesso alla funzionalità *benchmark* avviene direttamente dalla scheda di dettaglio del prodotto presente nel catalogo.

Anche a seguito di quanto disposto con il D.L. 98/2011 (L. 111/2011), che all'art. 11 co. 6 detta un nuovo e più stringente regime sanzionatorio per gli approvvigionamenti che non rispettino i parametri di qualità-prezzo derivanti dalle Convenzioni stipulate da Consip S.p.A., e con il D.L. 95/2012 "Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini", per quanto attiene la predisposizione di strumenti di supporto in tema di *benchmark* sono in corso di predisposizione le "schede *benchmark*" relative a tutte le merceologie dell'area IT oggetto di Convenzioni e alle merceologie di cui all'articolo 1, comma 7, del D.lgs 95/2012.

Si ricorda inoltre che nel corso del 2013 sono state definite alcune funzionalità a supporto del rispetto del benchmark utilizzabili sia dalle Amministrazioni sia eventualmente dagli organi di controllo. Le funzionalità, che saranno rese disponibili nel corso del 2014, riguardano ad es. la ricerca delle convenzioni attive in un determinato arco temporale con la possibilità di procurarsi un relativo report eventualmente allegabile alla determina di spesa, la vista di tutti i prodotti disponibili sui diversi bandi del MEPA con la possibilità anche in questo caso di acquisire reportistica utilizzabile dalle Amministrazioni.

PAGINA BIANCA

### III. FACOLTÀ DI ADESIONE ALLE CONVENZIONI CONSIP ATTRIBUITA ALLE AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI COSÌ COME SOGGETTIVAMENTE AMPLIATE DALL'ART. 3 COMMA 25 DEL D. LGS. 163/2006 (Art. 2, comma 573)

Il ricorso da parte delle ulteriori amministrazioni aggiudicatrici descritte all'art.3 comma 25 del Codice dei Contratti - ivi dunque compresi gli Organismi di diritto pubblico - alle convenzioni rese disponibili nell'ambito del Programma di Razionalizzazione degli Acquisti, permette ad oggi una puntuale rilevazione degli impatti della norma in termini di risparmi conseguiti.

In particolare:

**TAVOLA 2**

	Erogato (1)	Risparmio diretto (2)
<b>Totale al 31/12/2013</b>	<b>2.464.503.417</b>	<b>604.070.881</b>
Subtotale amministrazioni aggiudicatrici autorizzate adesione alle convenzioni art. 2 comma 573 legge finanziaria 2008	356.749.653	86.812.382
Incidenza percentuale amministrazioni aggiudicatrici autorizzate adesione alle convenzioni art. 2 comma 573 legge finanziaria 2008	14,48%	14,37%

(1) Valore di pre-consuntivo. L'erogato è il valore complessivo (effettivo o stimato) delle forniture e dei servizi erogati nel periodo di riferimento dai Fornitori di beni e dai Prestatori di servizi in relazione a contratti attivi stipulati nel periodo di riferimento o periodi precedenti.

(2) Il **Risparmio diretto** è da intendersi come risparmio reale conseguito a seguito degli acquisti effettuati dalle Amministrazioni tramite le convenzioni MEF/Consip. Tali acquisti vengono misurati attraverso i flussi di erogato.

Rispetto al 2012, nel 2013 si rileva un incremento della percentuale media nei valori di erogato delle amministrazioni aggiudicatrici ex art. 3 comma 25 del D. Lgs 163/2006 cui è stata riconosciuta facoltà di aderire alle Convenzioni stipulate da Consip S.p.A. (da 12,96% nel 2012 a 14,48% nel 2013).

Come evidenziato nella Tavola 2, il *trend* dei valori di erogato delle amministrazioni aggiudicatrici ex art. 3 comma 25 del D. Lgs. 163/2006 cui è stata riconosciuta facoltà di aderire alle Convenzioni stipulate da Consip S.p.A. evidenzia, nel primo bimestre del 2014, un decremento della percentuale media relativa all'erogato totale rispetto al 2013.

PAGINA BIANCA

#### IV. RISPARMI CONSEGUITI

Ai fini di una valorizzazione puntuale dei risparmi conseguiti, l'analisi delle singole misure adottate a seguito delle misure contenute nella Legge Finanziaria per il 2008 evidenzia come, per alcune di esse quali ad es. gli indicatori di spesa sostenibile, non risulti possibile enucleare compiutamente gli effetti, in termini di risparmio, dai risultati conseguiti dal "Sistema delle Convenzioni".

Il Sistema delle Convenzioni, a sua volta inserito nel più ampio contesto del Programma di Razionalizzazione degli Acquisti - che contempla tutta una serie di ulteriori strumenti atti a generare risparmio quali, ad es., il Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione, gli Accordi Quadro, le Gare in *Application Service Provider* (ASP) e su Delega, il Sistema Dinamico di Acquisto della Pubblica Amministrazione (SDAPA) - promuove verso le amministrazioni acquirenti un comportamento volto all'adesione ai parametri di prezzo e qualità per l'espletamento di procedure di gara in autonomia, dando luogo ad un risparmio indiretto (risparmio da *benchmark*).

Di seguito sono illustrati i risultati conseguiti per il 2013, in termini di risparmio, dal Sistema delle Convenzioni (valori di pre-consuntivo):

VALORI IN EURO ALLA CHIUSURA (Dicembre 2013)	
Risparmio potenziale (1)	4.817.557.928
di cui: Risparmio Benchmark (2)	4.213.487.046
Risparmio Diretto	604.070.881

(1) Il **Risparmio Potenziale** rappresenta il valore del risparmio ottenuto per le categorie merceologiche su cui sono state attivate convenzioni nazionali. Tale valore viene individuato - a seguito dell'aggiudicazione delle convenzioni - raffrontando i prezzi medi della P.A. per beni comparabili ed il valore di aggiudicazione Consip. Il Risparmio potenziale risulta costituito da 2 diverse componenti: il risparmio "diretto" ed il risparmio "indiretto" (c.d. effetto benchmark). I valori di risparmio sono confermati dai risultati delle indagini ISTAT/MEF sulle "Modalità di acquisto delle pubbliche amministrazioni" ([www.mef.gov.it](http://www.mef.gov.it))

(2) Risparmio **da benchmark** risulta determinato dall'utilizzo dei parametri di qualità/prezzo delle convenzioni Consip, a cui le Amministrazioni devono far riferimento per le gare espletate in autonomia.

PAGINA BIANCA

Allegato: Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti L. 443/2001, art. 1, c. 1

Il presente documento è predisposto ai sensi della Legge n. 443/2001 così come modificata dalla Legge n. 196/2009, dalla Legge n. 39/2011 e dall'articolo 41 della Legge n. 214/2011, in assoluta continuità programmatica con XI° Allegato Infrastrutture.

Alla fine del Documento è allegata la Tabella 0 di avanzamento del Programma Infrastrutture Strategiche.

## **PREMESSA**

*Alla vigilia del nuovo semestre di presidenza italiana della Unione Europea, l'obiettivo di una migliore dotazione di infrastrutture, passa attraverso una stagione di riforme in grado di modificare i costi ed i benefici collettivi derivanti dalla coesione economica dei territori.*

*Queste condizioni ci portano ad una revisione sostanziale dei contenuti delle Linee Guida dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015.*

*Tradizionalmente nelle altre edizioni venivano elencate le finalità strategiche che si intendevano perseguire attraverso lo strumento della Legge Obiettivo; quest'anno, mantenendo inalterato quanto previsto dalla normativa vigente, abbiamo ritenuto opportuno dare una caratterizzazione diversa anticipando una serie di principi che diventeranno i pilastri portanti di un nuovo approccio nella costruzione della offerta infrastrutturale e trasportistica del Paese.*

*Dopo dodici anni di Legge Obiettivo, contrastare la crisi e diventare chiave di sviluppo significa:*

- *razionalizzare l'offerta infrastrutturale*
- *concentrare la domanda*
- *identificare lo zoccolo duro di ciò che si intende con il termine di obbligo di servizio*
- *separare ed identificare i costi collettivi da quelli privati nella attività di trasporto connesse alla dotazione di infrastrutture*
- *concentrare i finanziamenti disponibili sulla continuità dei cantieri*
- *disporre di fonti di finanziamento certe ed esigibili*
- *separare le competenze tra Stato e Regioni ed enti locali con una modifica della II parte del titolo V della Costituzione*
- *adeguare i contratti di concessione alla ciclicità del sistema economico*
- *migliorare la dotazione di infrastrutture nelle aree metropolitane*
- *continuare a considerare strategiche opere di piccola o piccolissima dimensione*
- *razionalizzare l'assetto idrogeologico del territorio*
- *migliorare la funzione di controllo delle grandi aziende vigilate e dei grandi attori dello sviluppo economico lasciando agli stessi le responsabilità derivanti dalla propria natura aziendale.*

*È necessario riscrivere i cardini di una nuova visione giuridica ed economica della politica di infrastrutturazione.*

*In realtà si vuole superare una impostazione programmatica che, anche se positiva in termini di investimenti nel comparto delle infrastrutture, necessita, oggi, di una chiara selezione degli oggetti da finanziare, della qualità della copertura finanziaria, della articolazione temporale della fase attuativa.*

Viene incontro in tale processo selettivo quanto deciso a scala comunitaria attraverso le reti ed i nodi "core network" del Programma TEN - T e, al tempo stesso, una simile operazione annulla ogni critica sulla frantumazione delle risorse, sulla superficialità delle scelte, sulla assenza temporale di un crono programma organico dell'intero processo infrastrutturale.

Tale passaggio di fase - per la natura stessa dei suoi obiettivi - non potrà che essere realizzato attraverso forme di collaborazione e di sussidiarietà fra amministrazione centrale e autonomie territoriali.

Le motivazioni di un simile cambiamento vanno ricercate:

- **nella esigenza di fissare quale Italia vogliamo in quale Europa, nella esigenza cioè di definire un preciso scenario strategico coerente con le evoluzioni intervenute sia a scala comunitaria che nazionale**
- **nella nuova pianificazione a scala comunitaria. Una nuova impostazione voluta dall'Italia nel 2008 che ha praticamente disegnato un quadro pianificatorio consolidato della nuova offerta infrastrutturale europea sulla base di una domanda di trasporto che si rivolgerà a quelle aree, a quei nodi urbani e logistici che saranno in grado di vestire in modo funzionale ed efficiente dei siti e delle reti che allo stato attuale in alcuni casi sono già disponibili, in altri casi in fase di realizzazione ed in altri in fase di progettazione;**
- **nella limitata disponibilità di risorse pubbliche e nella esigenza di coinvolgere capitali privati anche alla luce delle norme sulla defiscalizzazione che possono rendere bancabili una serie di interventi;**
- **nella nuova impostazione pianificatoria sia del comparto portuale che di quello aeroportuale; una impostazione che nel caso della offerta aeroportuale è priva, da circa trenta anni, di una proposta di Piano e nel caso della offerta portuale e che è ancora ferma ad una logica completamente disarticolata dal contesto territoriale retro portuale;**
- **nella necessità di rivisitare i rapporti contrattuali con i due organismi chiave dell'offerta trasportistica come l'ANAS e le Ferrovie dello Stato;**
- **nel convincimento che il tessuto urbano anche delle piccole città può rivestire un ruolo essenziale nel governo del territorio.**

Questa nuova azione strategica impone una calendarizzazione dei vari impegni che il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti intende rispettare perché convinto che il processo riformatore e pianificatorio che si intende attivare è in grado di incidere direttamente sia sulla crescita, sia sul contenimento dei costi e, quindi, sul debito pubblico.

## **INDICE**

### **I. CRONOPROGRAMMA DEGLI IMPEGNI**

### **II. VERSO UN CAMBIAMENTO SOSTANZIALE DELLA STRATEGIA DEL GOVERNO NELLA INFRASTRUTTURAZIONE ORGANICA DEL PAESE**

### **III. DUE DILIGENCE SULLE AZIONI PROGRAMMATICHE E IDENTIFICAZIONE DELLE CRITICITÀ**

### **IV. LA ARTICOLAZIONE DELLE PRIORITÀ NEL PROSSIMO TRIENNIO**

- IV.1 La coerenza tra la linea programmatica comunitaria e la strategia del comparto delle infrastrutture e dei trasporti nazionale
- IV.2 La riforma del cipe
- IV.3 La riforma del titolo v° della costituzione
- IV.4 La riforma del patto di stabilità interno
- IV.5 La riforma della legge obiettivo
- IV.6 Rivisitazione delle logiche con cui vengono assegnate le risorse annualmente per il comparto infrastrutture (da inserire nelle linee guida del def)
- IV.7 Decreto legge mirato all'uso delle risorse destinate ad interventi approvati e non ancora appaltati
- IV.8 Norme di riforma della offerta portuale
- IV.9 La approvazione del piano aeroporti
- IV.10 Rivisitazione delle intese generali quadro con le regioni
- IV.11 Le azioni e delle iniziative da proporre durante il semestre di presidenza italiana della unione europea
- IV.12 Due *diligence* sullo stato di avanzamento di tutte le iniziative infrastrutturali e gestionali del dicastero con particolare attenzione, in questa fase, all'evento expo 2015 e al mezzogiorno del paese
- IV.13 Un nuovo rapporto con le ferrovie dello stato e l'anas
- IV.14 Disegno di legge di riforma dell'assetto gestionale dei sistemi urbani
- IV.15 Monitoraggio sullo stato di attuazione e sulle azioni da intraprendere per dare compiutezza agli interventi piccoli e medi ( progetto 6000 campanili, edilizia scolastica e opere piccole e medie nel mezzogiorno)

## **INDICE DELLE TABELLE**

- Tabella I.1-1 Cronoprogramma degli impegni
- Tabella III.1-1 Corridoio Mediterraneo
- Tabella III.1-2 Corridoio Helsinki La Valletta
- Tabella III.1-3 Corridoio Rotterdam Genova
- Tabella III.1-4 Corridoio Baltico Adriatico
- Tabella III.1-5 Opere comprehensive
- Tabella III.1-6 Opere comprehensive piastra logistica sardegna
- Tabella III.1-7 Opere esterne al core ed al comprehensive network schemi idrici mezzogiorno
- Tabella III.1-8 Opere ubicate su reti e nodi "core", su reti e nodi "comprehensive" e su nodi e reti né "core e né "comprehensive
- Tabella A.1-1 Tabella 0 - Avanzamento programma infrastrutture strategiche

## I. CRONOPROGRAMMA DEGLI IMPEGNI

Attuare le riforme auspiccate nel settore della “produzione “ di infrastrutture , significa agire su specifici temi, individuare, cioè quelle aree tematiche che sono in grado di rispondere meglio, soprattutto se razionalizzate in una sequenza di attività cadenzate nel tempo, gli effetti attesi sul sistema.

**TABELLA I.1-1 CRONOPROGRAMMA DEGLI IMPEGNI**

Entro il mese di aprile 2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Approvazione Piano Aeroporti</li> <li>• Approvazione del Governo e inoltro al Parlamento della Proposta di riforma della offerta portuale</li> <li>• Proposta di riforma del CIPE</li> </ul>
Entro il mese di maggio 2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrata in operatività della riorganizzazione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti</li> <li>• Proposta di Legge mirata a supportare le “infrastrutture immateriali”</li> <li>• Proposta di un Decreto Legge del Fare DUE</li> <li>• Disegno di Legge mirato al riassetto del sistema urbanistico e del nuovo assetto delle aree metropolitane</li> </ul>
Entro il mese di giugno 2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Supporto all’iter di riforma del Titolo V° della Costituzione nel settore delle infrastrutture e dei trasporti</li> <li>• Proposta di Riforma della Legge Obiettivo</li> <li>• Selezione delle opere del Programma delle Infrastrutture Strategiche</li> <li>•</li> </ul>
Entro il mese di settembre 2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificazione nel Disegno di Legge di Stabilità di una quota fissa del PIL con cui alimentare il Fondo Infrastrutture</li> <li>• Presentazione dell’Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza</li> <li>•</li> </ul>
Entro il mese di dicembre 2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Approvazione del Nuovo Codice della Strada</li> <li>• Possibili azioni da adottare dalla Presidenza Italiana della Unione Europea nel comparto delle Infrastrutture e dei Trasporti: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ IV° Pacchetto Ferroviario</li> <li>○ Utilizzo del Fondo Reti TEN – T</li> <li>○ Cielo Unico</li> <li>○ Regolamento porti</li> </ul> </li> </ul>

PAGINA BIANCA