



# CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI



presso il  
Ministero della Giustizia

Circolare n. 334/XIX Sess.

CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI

03/01/2019 U-rsp/50/2019



Ai Presidenti degli Ordini  
territoriali degli Ingegneri  
Loro sedi

Alle Federazioni e/o Consulte  
degli Ordini degli Ingegneri  
Loro Sedi

**Oggetto: Informativa su riunione al Ministero dell'Ambiente – Criteri ambientali minimi  
(CAM-Strade)**

Cari Presidenti,

lo scorso 4 dicembre ha avuto luogo, presso il Ministero dell'Ambiente, Direzione Clima ed Energia-Divisione Il clima e certificazione ambientale, una riunione della Rete Professioni Tecniche nell'ambito dell'esame della bozza n. 10 sui criteri ambientali minimi (CAM) per la progettazione e i lavori inerenti la costruzione, manutenzione e adeguamento funzionale delle infrastrutture stradali.

I Criteri Ambientali Minimi (CAM) sono i requisiti ambientali definiti per le varie fasi del processo di acquisto, volti a individuare la soluzione progettuale, il prodotto o il servizio migliore sotto il profilo ambientale lungo il ciclo di vita, tenuto conto della disponibilità di mercato. I CAM sono definiti nell'ambito di quanto stabilito dal Piano per la sostenibilità ambientale dei consumi del settore della pubblica amministrazione e sono adottati con Decreto del Ministro dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del mare. La loro applicazione consente di diffondere le tecnologie ambientali e i prodotti ambientalmente preferibili e produce un effetto leva sul mercato, inducendo gli operatori economici meno virtuosi ad adeguarsi alle nuove richieste della pubblica amministrazione.

La Rete Professioni Tecniche ha però riscontrato diverse criticità sulla bozza n.10 elaborata dal Ministero dell'ambiente segnalando che, nel caso in cui venisse approvata in tale forma, potrebbe generare un rallentamento delle procedure di gara ed un aumento del relativo contenzioso anche alla luce delle difficoltà per le stazioni appaltanti – ferma l'obbligatorietà del CAM – di costruire il capitolato e la base d'asta sulla base di un documento contraddittorio. Infatti la bozza esaminata presenta, sostanzialmente, la stessa tipologia di limiti e problematiche già evidenziate dalla RPT con le comunicazioni trasmesse al Ministero dell'Ambiente in data 10 settembre 2015 e in data 13 aprile 2017.

Per tale motivo la Rete Professioni Tecniche e il Consiglio Nazionale degli Ingegneri, intendono segnalare le criticità individuate anche nella prossima riunione del Tavolo Tecnico inerente l'introduzione dei CAM, istituito presso ANAC, che si terrà il 14 gennaio 2019.

In allegato, quindi, si trasmette la memoria consegnata al Ministero dell'Ambiente nel corso della riunione del 4 dicembre e si ringrazia il Gruppo di Lavoro Ambiente della Rete Professioni Tecniche, di cui fa parte l'ing. Raffaele Solustri in rappresentanza del Consiglio nazionale degli Ingegneri, per il fattivo contributo e il lavoro svolto.

Un cordiale saluto,

Il Consigliere Segretario  
(ing. Angelo Valsecchi)

Il Presidente  
(ing. Armando Zambrano)



**Ministero dell'Ambiente**

**Riunione nell'ambito dell'esame del CAM Strade**

**Roma, 4 dicembre 2018**

**RETE NAZIONALE DELLE PROFESSIONI DELL'AREA  
TECNICA E SCIENTIFICA**

**CONSIGLIO NAZIONALE ARCHITETTI, PIANIFICATORI,  
PAESAGGISTI E CONSERVATORI**

**FEDERAZIONE NAZIONALE CHIMICI E FISICI**

**CONSIGLIO NAZIONALE DOTTORI AGRONOMI E  
DOTTORI FORESTALI**

**CONSIGLIO NAZIONALE GEOMETRI E  
GEOMETRI LAUREATI**

**CONSIGLIO NAZIONALE GEOLOGI**

**CONSIGLIO NAZIONALE INGEGNERI**

**COLLEGIO NAZIONALE PERITI AGRARI E  
PERITI AGRARI LAUREATI**

**CONSIGLIO NAZIONALE PERITI INDUSTRIALI E  
PERITI INDUSTRIALI LAUREATI**

**CONSIGLIO DELL'ORDINE NAZIONALE  
TECNOLOGI ALIMENTARI**

**Oggetto: Considerazioni e osservazioni sulla bozza relativa ai criteri ambientali minimi (CAM) per la progettazione e i lavori inerenti la costruzione, manutenzione e adeguamento funzionale delle infrastrutture stradali.**

Pur apprezzando la notevole semplificazione della bozza ver. 10 e con lo spirito costruttivo che ha sempre caratterizzato le relazioni della RPT con il Ministero dell'Ambiente, tenendo presente le finalità dei CAM Strade, si riporta in questa fase una prima serie di considerazioni e osservazioni sul documento in esame, riservandosi di rappresentare le stesse anche in occasione del prossimo incontro previsto presso l'ANAC, il 14.01.2019

I Criteri Ambientali Minimi (CAM) sono i requisiti ambientali definiti per le varie fasi del processo di acquisto, volti a individuare la soluzione progettuale, il prodotto o il servizio migliore sotto il profilo ambientale lungo il ciclo di vita, tenuto conto della disponibilità di mercato.

I CAM sono definiti nell'ambito di quanto stabilito dal Piano per la sostenibilità ambientale dei consumi del settore della pubblica amministrazione e sono adottati con Decreto del Ministro dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del mare.

La loro applicazione consente di diffondere le tecnologie ambientali e i prodotti ambientalmente preferibili e produce un effetto leva sul mercato, inducendo gli operatori economici meno virtuosi ad adeguarsi alle nuove richieste della pubblica amministrazione.

In Italia, l'efficacia dei CAM è stata assicurata grazie all'art. 18 della L. 221/2015 e, successivamente, all'art. 34 recante "Criteri di sostenibilità energetica e ambientale" del D.lgs. 50/2016 "Codice degli appalti" (modificato dal D.lgs 56/2017), che ne hanno reso obbligatoria l'applicazione da parte di tutte le stazioni appaltanti.

Questo obbligo garantisce che la politica nazionale in materia di appalti pubblici verdi sia incisiva non solo nell'obiettivo di ridurre gli impatti ambientali, ma nell'obiettivo di promuovere modelli di produzione e consumo più sostenibili, "circolari" e nel diffondere l'occupazione "verde". Ad ora sono stati adottati CAM per 17 categorie di forniture ed affidamenti.

I bandi di gara nelle procedure d'appalto devono quindi contenere i CAM e, in particolare, le specifiche tecniche e le clausole contrattuali vanno inserite **integralmente nella documentazione di gara e ove previsto anche nel contratto**. Per quanto riguarda i criteri progettuali, cioè le specifiche tecniche, queste vanno inserite nel capitolato speciale d'appalto. La stazione appaltante può, quindi, inserire nella documentazione di gara **uno o più dei criteri premianti presenti nel documento Cam (criteri ambientali minimi), ma non ignorarli**, fermo restando che può elaborarne di nuovi e/o più stringenti.

Al riguardo, occorre segnalare che con la recentissima sentenza del 14 maggio 2018, n. 645, il TAR Toscana – nel decidere una controversia relativa ad una gara per la fornitura di prodotti per l'illuminazione pubblica – ha stabilito **il principio secondo cui le stazioni appaltanti hanno l'obbligo di escludere i concorrenti che presentano offerte non conformi ai CAM di riferimento** e che tale difformità non può essere oggetto di soccorso istruttorio.

Nella sentenza 29 gennaio 2018, n. 604, invece, il Consiglio di Stato ha confermato la possibilità per le stazioni appaltanti – da valutare però caso per caso – **di applicare per analogia i CAM a categorie di forniture e/o di lavori contigue ma diverse da quelli oggetto specifico dei singoli CAM**.

In altre decisioni, infine, alcuni TAR (tra cui il TAR Lombardia con la sentenza 12 febbraio 2018, n. 403) – partendo dal presupposto secondo cui l'applicazione dei CAM risulta maggiormente onerosa per gli operatori economici – **hanno precisato che la base d'asta delle gare in cui i CAM devono essere applicati deve essere idonea a garantire un'offerta di qualità, competitiva e remunerativa per gli offerenti e deve necessariamente essere determinata dalle stazioni appaltanti in esito ad un'approfondita istruttoria**.

## **2. Osservazioni sulla base delle premesse svolte in introduzione.**

Alla luce di quanto sopra pare opportuno segnalare che la **disomogeneità** dei vari aspetti del documento proposto in bozza per le osservazioni (sia sotto il profilo giuridico che tecnico) genera – laddove lo stesso venga pubblicato in tale forma – significativi rischi di contenzioso collegati a:

- a) La difficoltà per le stazioni appaltanti – ferma l'obbligatorietà del CAM – di costruire il capitolato e la base d'asta sulla base di un documento contraddittorio;

b) La difficoltà per gli operatori economici di costruire un'offerta tecnica adeguata ed in grado di rispondere a tutti gli aspetti del CAM rilevanti in quella specifica gara. Ciò genererà, ad avviso della RPT, un rallentamento delle procedure di gara ed un aumento del relativo contenzioso.

Andando nel dettaglio si avanzano, sotto il profilo giuridico, osservazioni su:

a) Tempo di applicazione del CAM. Non è chiaro se dovrà applicarsi al livello dello **studio di fattibilità tecnica ed economica** o successivamente. Particolarmente rilevante perché incide sulla base d'asta e sulla ammissibilità delle offerte.

b) Il documento fa espresso riferimento e richiama solo la progettazione (rif. 1.1) omettendo completamente di considerare la "corretta" direzione ed esecuzione dei lavori (una progettazione ben realizzata e aderente ai principi dei CAM risulterebbe influente se non dovesse esserci una esecuzione svolta sotto una direzione dei lavori qualificata).

c) I riferimenti a forme definitorie dei "Progettisti". Pare rinvenibile una oggettiva difformità con l'art. 46 del Codice dei contratti pubblici; in proposito si fa presente che le attività di progettazione e di direzione lavori, al pari delle prestazioni specialistiche accessorie e propedeutiche – come ad esempio le relazioni geologiche, i rilievi topografici, gli studi agronomico-forestali, ecc.-, debbono essere svolte da soggetti iscritti negli ordini e nei collegi delle professioni tecniche regolamentate;

d) "È inteso che i singoli criteri CAM si applicano laddove coerenti con le indicazioni o prescrizioni delle autorizzazioni ambientali eventualmente rese in precedenza (Valutazione di Impatto Ambientale, Piano di utilizzo terre, ecc.); non è chiaro quale possa essere il rapporto con la VIA e la VAS e come venga regolamentata una eventuale distonia tra tali documenti e il CAM che, nel testo, non fa riferimento né alla VIA né alla VAS

e) pag. 8 "La stazione appaltante deve anche fare un'analisi critica dei singoli criteri inclusi nei CAM in base al contesto e al tipo di progetto. Può infatti accadere che un singolo criterio non sia applicabile perché quell'elemento progettuale o materiale non è previsto nel progetto. Questo accade perché i **CAM non sono dei capitoli speciali** ma un set di criteri a cui attingere obbligatoriamente per la redazione della documentazione di gara. Può anche accadere che una norma locale sia più avanzata di quanto previsto in uno o più criteri. In questo caso, come specificato all'interno del documento, la stazione appaltante utilizzerà i criteri previsti nelle norme più avanzate. In questi casi l'adempimento all'obbligo è da ritenersi assolto se la stazione appaltante accompagna la documentazione di gara con una relazione tecnica di applicabilità dei CAM che entri nel merito di ognuno dei criteri argomentando e giustificando la non applicazione di uno o più criteri nella documentazione di gara." Non si comprende se la previsione sia obbligatoria o meno. A pag 10, ad esempio, l'uso dell'espressione "**devono**" pare indicare con chiarezza un obbligo;

f) pag. 17: l'osservazione giuridica pare impropria. L'equivalenza va posta non dalla stazione appaltante, ma dall'offerente. È quest'ultimo che, nel presentare certificazioni alternative deve dimostrarne l'equivalenza.

g) pag. 18: non si comprende il riferimento alla "impresa di costruzione" o all'ATI e non all'offerente.

h) Pag. 19: "3.2.2 Diritti umani e condizioni di lavoro". Pare una precisazione impropria all'interno del CAM. Peraltro le disposizioni normative richiamate troverebbero comunque applicazione. Appare infine improprio riferire il rispetto dei diritti umani all'interno di un criterio premiante, dovendo semmai essere un prerequisito generale.

i) Pag. 21. Emerge, ad avviso della RPT, non solo a pag. 21, una certa confusione nell'utilizzo del termine "progettista", a volte usato come sinonimo di "operatore".

j) Pag. 22. "3.3.4 Distanza di approvvigionamento". Occorre particolare attenzione nel creare criteri premianti su base geografica, generalmente contrastanti con il principio di libera concorrenza.

k) Pag. 30 "verifiche ispettive". Pare evidente un conflitto di interesse nel caso in cui le stesse siano in capo all'aggiudicatario.

D) Pag. 32. Glossario. Andrebbe compresa la valenza del glossario, specie laddove i prezzari regionali o in generale le fonti normative regionali usino, per materiali simili, dizioni diverse.

**Sotto il profilo tecnico si avanzano, invece, le seguenti osservazioni:**

Pag. 5 - par. 1.1 Oggetto e struttura del documento

*Ogni richiamo a norme tecniche presente in questo documento presuppone che nel capitolato di gara sia fatto il giusto riferimento all'ultima versione disponibile delle stesse alla data di pubblicazione del bando di gara. Ai sensi dell'art. 82 del D.lgs. 50/2016 recante "Relazioni di prova, certificazione altri mezzi di prova", laddove vengano richieste verifiche effettuate da un organismo di valutazione della conformità con questa dicitura si intende un organismo che effettua attività di valutazione della conformità, comprese taratura, prove, ispezione e certificazione, accreditato a norma del regolamento (UE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ed in particolare accreditati per le verifiche specifiche relative ai requisiti richiesti. Si precisa che gli Organismi di valutazione della conformità che intendano rilasciare delle certificazioni, sono quelli accreditati a fronte delle norme serie UNI CEI EN ISO/IEC 17000 (ovvero a fronte delle norme UNI CEI EN ISO/IEC 17065, 17021, 17024), mentre gli Organismi di valutazione di conformità che intendano effettuare attività di verifica relativa ai requisiti richiesti sono quelli accreditati a fronte della norma UNI CEI EN ISO/IEC 17020." Laddove vengano invece richiesti rapporti di prova ci si riferisce a quelli forniti dai laboratori, anche universitari, accreditati da un Organismo Unico di Accreditamento in base alla norma ISO 17025 o equivalenti, per eseguire le prove richiamate nei singoli criteri. Nel sito del Ministero dell'Ambiente della tutela del territorio e del mare, nella pagina dedicata ai Criteri Ambientali Minimi <http://www.minambiente.it/pagina/criteri-vigore>, potranno essere pubblicate, qualora ritenuto necessario, note di chiarimento o di approfondimento in relazione ad aspetti tecnici, metodologici o normativi riferiti al presente documento.*

l'art. 82 del D.Lgs. 50/2016, recita che le PA "possono" richiedere un accreditamento al laboratorio, non "devono". Inoltre, oltre ad apparire illegittimo, l'enunciato così com'è taglia fuori molti professionisti dell'area tecnica dalle attività legate all'applicazione delle norme di settore, come ad esempio DPR 120/2017 (terre e rocce da scavo), DM 69/2018 (EoW, granulato di conglomerato bituminoso), D.Lgs. 152/06 parte III (gestione delle acque), parte IV (gestione dei rifiuti), parte IV titolo V (gestione dei siti inquinati), parte V (emissioni in atmosfera) e lo stesso D.Lgs. 81/08. Riguardo a quest'ultimo si consideri quello che comporterebbe ad esempio in termini di valutazioni di rischio chimico (esposizione a polveri pneumoconio gene o con inquinanti specifici, solventi organici, metalli pesanti IPA, ecc.), valutazioni di esposizione a rumore, a vibrazioni, a ROA, ecc.

Pag. 6, par. 1.2 Indicazioni per la stazione appaltante

*Ciò significa che il progetto della strada deve tener conto dell'esigenza di ridurre l'impatto ambientale sia nella fase di realizzazione sia durante l'esercizio dell'opera, con particolare riguardo a produzione e gestione dei rifiuti, consumo di energia, emissione di rumore, emissione di polveri, utilizzo delle risorse naturali, emissioni in atmosfera, acidificazione dei suoli e eutrofizzazione e dovrà anche tener conto aggiungere "vibrazioni"*

Pag. 9, par. 2.2.1 Competenze del responsabile di progetto/gruppo di progettazione

*Il responsabile di progetto, gli ingegneri, gli architetti, il consulente e/o il gruppo di progettazione devono possedere competenze pertinenti e aver maturato esperienza in ciascuno dei seguenti settori di cui saranno responsabili a norma del contratto:*

Formulazione non corretta, contraddittoria e non condivisibile, in relazione al fatto che ormai la progettazione, soprattutto in materia di CAM, deve essere affrontata con un approccio di tipo multidisciplinare in cui sono coinvolte tutte le figure professionali, iscritte ad ordini e collegi dell'area tecnica: si propone la seguente riformulazione:

*Il professionista nominato quale referente del gruppo di progettazione può essere indicato anche quale responsabile di progetto e deve possedere competenze pertinenti nel settore delle strade; gli altri componenti il gruppo di progettazione devono garantire adeguata esperienza ciascuno nell'ambito della propria competenza, fermo restando la presenza di specifiche figure professionali specialistiche, in caso di opere stradali particolari. In ogni caso, tutti i professionisti appartenenti al gruppo debbono essere iscritti ad ordini e collegi delle professioni regolamentate.*

Pag. 15 , par. 2.4.1

In base a quale norma un soggetto (professionista) è definito “esperto sugli aspetti energetici ed ambientali delle infrastrutture stradali”? Le norme ISO/IEC individuano i requisiti generali degli organismi che certificano le persone...

Pag. 15, par. 2.4.2. Dotazioni tecnologiche e informatiche del gruppo di progettazione a supporto della progettazione ambientale

L'offerente deve avere particolari dotazioni tecnologiche o informatiche a supporto della progettazione ambientale della sovrastruttura stradale quali:

- sistemi di monitoraggio del traffico
- sistemi di monitoraggio dei fumi e delle polveri
- sistemi e attrezzature per il rilevamento acustico delle pavimentazioni stradali
- sistemi e attrezzature atte alla verifica della vita utile delle pavimentazioni stradali
- laboratorio per prove sui materiali da impiegare nelle costruzioni stradali

al posto di "...deve avere..." va inserito "...**deve poter disporre di** ...". Si potrebbe prevedere che tale disponibilità venga attestata da una dichiarazione preventiva, da presentare in fase di gara, del proprietario/titolare della struttura che confermi tale possibilità.

Pag. 22, par. 3.3.4 Distanza di approvvigionamento

*Viene assegnato un punteggio premiante nel caso che l'appaltatore ...:*

vanno date delle indicazioni sul punteggio premiante, altrimenti diventa discrezionale

Pag. 24, Par. 3.4.1 - Scavi e rinterri

*Nel caso in cui il progetto preveda movimenti di terra, per garantire la corretta gestione dei materiali provenienti da escavazioni nel sito, per ogni zona di provenienza delle terre e rocce di scavo, compresa la coltre di terreno vegetale, le opere dovranno prevedere le seguenti azioni ed accorgimenti:*

*- La rimozione e l'accantonamento del primo strato del terreno per il successivo riutilizzo. Di norma dovrà essere preservato lo strato superficiale per uno spessore minimo di 30 cm del terreno fertile per tutta la superficie delle zone interessate dai lavori.*

*- I cumuli di terreno dovranno essere accatastati tenendo separate le frazioni provenienti da strati diversi (strato superficiale fertile e strati profondi) e con caratteristiche chimico-fisiche nettamente diverse. Deve essere quindi eseguita una caratterizzazione dei materiali, conformemente a quanto disposto dalle norme tecniche vigenti, accertando anche la presenza di sostanze organiche e di elementi solubili o comunque instabili nel tempo, mediante una campagna di indagine corredata da rapporti di prova emessi da laboratori accreditati o che operano sotto regime di sorveglianza da parte di un ente terzo indipendente,*

Non chiaramente comprensibile. Di quali caratteristiche chimico-fisiche si tratta? Si consideri che normalmente il terreno scarificato nella costruzione o manutenzione delle strade non è terreno pregiato dal punto di vista agricolo, e talvolta non è neanche terreno naturale, ma materiale di riporto.

Non chiaramente comprensibile il riferimento alla caratterizzazione. Classificazione quale rifiuto (D.Lgs. 152/06, parte IV), quale terreno escavato ai fini della verifica delle qualità ambientali (D.Lgs. 152/06, parte VI titolo V), quale terre e rocce da scavo (DPR 120/2017), quale granulato di conglomerato bituminoso (DM 69/2018), per le caratteristiche tecnologiche degli asfalti (norme ISO)?

Occorre specificare cosa si intende per "sostanze organiche" o "elementi solubili" o "sostanze solubili" perché tali insiemi comprendono molti diversi tipi di analisi, non necessariamente di determinazione o interpretazione banale. Inoltre, la determinazione di ciascuno è funzionale a scopi a diversi, è necessario quindi specificare a quale fine vanno determinati.

Si ricorda peraltro che il bitume è anch'esso sostanza organica e che, viceversa, nei fresati dello strato di stabilizzato il carbonio organico è praticamente assente.

Da come è scritto, sembrerebbe invece che ci si riferisca a parametri quali la Capacità di Scambio, la Sostanza Organica o il contenuto in Sali solubili, tutti parametri utilizzati per classificare i suoli agricoli ai fini della loro coltivazione (vedi D.M. 13/9/99).

La gestione dei materiali da scavo è già regolamentata dal D.Lgs. 152/06 parte IV in accoppiamento con il DPR 120/2017 per le “terre e rocce da scavo”, oppure con il DM 5/2/98 per i rifiuti da riutilizzo. Per quanto riguarda poi i rilevati e sottofondi stradali, le specifiche regolamentari sono indicate nella circolare del Ministero dell’Ambiente 5205/05.

Pag. 26, par. 3.4.5 - Modalità di gestione dell’impianto produttivo

*L’impianto di produzione del conglomerato bituminoso deve essere attrezzato per una corretta gestione delle materie prime volta alla riduzione degli impatti ambientali. In particolare:*

*- Le sabbie e il conglomerato bituminoso di recupero devono essere stoccati sotto una tettoia o un capannone ventilato, consentendo così di ridurre i consumi energetici necessari per eliminare l’umidità contenuta nel materiale e al tempo stesso ridurre le emissioni odorigene.*

tale gestione nella maggior parte dei casi non è possibile, a causa dei volumi in gioco, e alla necessità di movimentarli con macchine operatrici. Comunque, trattandosi di tettoie o di capannoni ventilati non raggiungerebbe comunque l’obiettivo del contenimento delle emissioni odorigene

Pag. 27, par. 3.4.2 - Personale di cantiere

*Il personale impiegato deve essere adeguatamente formato per gli specifici compiti attinenti alla gestione ambientale del cantiere con particolare riguardo a:*

- sistema di gestione ambientale,*
- gestione delle polveri*
- gestione delle acque e scarichi,*
- gestione dei rifiuti.*

sostituire “gestione delle polveri” con “sistemi di contenimento dell’emissione delle polveri”.

In ogni caso, si rileva che il paragrafo è destinato a descrivere i contenuti di una formazione specifica del personale di cantiere, e cioè gli operai che lavoreranno in esso. Per tale personale non ha alcun significato né utilità fornire una conoscenza generale del “Sistema di gestione”, essendo questa materia gestita da personale con altre mansioni. Probabilmente nella redazione del paragrafo si voleva richiedere che il personale di cantiere sia a conoscenza (anche) delle specifiche procedure operative finalizzate alla tutela dei ricettori ambientali e sappia come applicarle.

### **3. Conclusioni**

Alla luce di quanto sopra la RPT, oltre a confermare il proprio sostegno ad una diffusa e veloce applicazione dei CAM in esame, evidenzia la difficoltà nell’elaborazione di richieste di modifica puntuali della bozza sottoposta alla sua attenzione. Ciò in quanto la struttura stessa del testo e le commistioni della fase progettuale con quella esecutiva suggerirebbero una sua riorganizzazione complessiva, atteso che il documento proposto, pur rivisitato rispetto alle precedenti versioni, presenta, sostanzialmente, la stessa tipologia di limiti e problematiche già evidenziate da questa RPT con le comunicazioni trasmesse in data 10 settembre 2015 e in data 13 aprile 2017 a Codesto Ministero (all.1 e all. 2).

Solo all’esito di tale riorganizzazione – secondo le modalità a suo tempo già espresse - sarà possibile discutere, ad avviso della RPT, degli elementi di merito, in ordine ai quali si sono comunque forniti spunti di approfondimento.

Ciò detto pare opportuno ribadire le perplessità espresse in premessa in ordine alle difficoltà delle stazioni appaltanti di utilizzare un documento con tali caratteristiche come pure appare del tutto ragionevole prevedere un significativo rischio di rallentamento nelle procedure ad evidenza pubblica che lo utilizzeranno e di contenzioso connesso alla sua attuazione. Nè si ritiene, in via generale, che le stazioni appaltanti (o buona parte di esse) siano in grado di fornire dati e informazioni rilevabili in studi e ricerche specifiche su situazioni geologiche e climatiche, su traffico giornaliero medio, ecc. Di tali rischi riteniamo opportuno interessare l’ANAC nell’incontro previsto per l’14 gennaio 2019.