

# Infrastrutture, si riparte dalla riforma degli appalti

Fra i dossier caldi sul tavolo del successore anche l'alta velocità Brescia-Padova e il ddl sul trasporto locale fermo da 18 mesi

**Alessandro Arona  
Giorgio Santilli**

Revisione del programma delle grandi opere e della legge obiettivo, sblocco della riforma del codice degli appalti che marcia a rilento al Senato, approdo in Consiglio dei ministri della riforma del trasporto locale a 18 mesi dalla prima bozza, completamento della riforma dei porti in Parlamento, attuazione del piano degli aeroporti: sarà comunque un rodaggio di fuoco quello del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti che prenderà il posto di Maurizio Lupi. La musica non cambia se i ministri saranno due, con lo sdoppiamento a cui pensa Palazzo Chigi: il compito più gravoso toccherà al titolare delle Infrastrutture, considerando la bufera giudiziaria in corso e il clima da "anno zero" del dicastero, ma anche il ministro dei Trasporti avrà i suoi impegni non facili con le liberalizzazioni ferroviarie da completare (incombe per altro la scelta sulla separazione rete-servizi di Fs) e quelle del

trasporto locale da avviare con l'obbligo di gara contro le resistenze di comuni grandi e piccoli.

Ma è evidente che, in caso di sdoppiamento, i ministri e il governo dovranno completamente ridisegnare per legge la missione del palazzone di Porta Pia. Anche qualora il ministero dovesse restare

## LA PRIORITÀ

Vanno subito riorganizzati i compiti della struttura di missione della legge obiettivo per il dopo-Incalza

unico, c'è però da riorganizzare i compiti della struttura di missione della legge obiettivo per il dopo-Incalza (oggi affidata temporaneamente al direttore generale Paolo Emilio Signorini).

Tra i dossier più urgenti c'è sicuramente il recepimento delle direttive europee in materia di appalti e

concessioni: la delega è affidata attualmente al viceministro Nencini, ma non c'è dubbio che il nuovo ministro vorrà personalmente prendere in mano un disegno di legge che di fatto aprirà una stagione radicalmente nuova delle regole per gli appalti. Insieme alla riforma della legge obiettivo - altro passaggio ineludibile non solo per le inchieste giudiziarie ma anche per il fallimento del piano che vede i completamenti di opere fermi all'8% del totale - la riforma del codice che sonnecchia al Senato darà il senso del cambiamento vero delle politiche ministeriali.

Altro fronte da chiudere, il nuovo ministro non potrà che dare attuazione ai finanziamenti da poco assegnati in via definitiva con lo Sblocca Italia e i decreti attuativi: 3,9 miliardi di euro a grandi opere (Brennero, Terzo Valico), piani di manutenzione stradale e ferroviaria, metropolitane, strade, piccole opere dei Comuni.

Ma sono invece molti i dossier ancora aperti in materia di grandi

opere. Prendiamo l'autostrada Orte-Mestre (si veda il Sole 24 Ore di ieri): il Cipe ha approvato a novembre il progetto preliminare, per un costo totale di 9,8 miliardi (di cui 7,2 di lavori), e concesso sconti fiscali per 15 anni per un valore attuale di 1,87 miliardi. Molti però nel governo e nel Pd ritengono l'opera inutile e dannosa, e anche se Renzi ha inviato nelle settimane scorse la delibera alla Corte dei conti, deve ancora essere lanciata la gara per la concessione.

C'è poi il nodo Brebemi: Incalza e Lupi hanno fatto inserire nella legge di Stabilità (comma 299) un fondo da 300 milioni per salvare la società concessionaria (Intesa, Gavio, Pizzarotti, Unieco) dal default, visto che il traffico è la metà del previsto. Ma serve una delibera Cipe e sono in molti a Palazzo Chigi a voler rinviare la decisione. Nulla è definitivo anche sulle due nuove tratte ad alta capacità Brescia-Verona e Verona-Padova, nonostante i fondi fatti mettere da Lupi e Incalza nelle ultime due leggi di Stabilità:

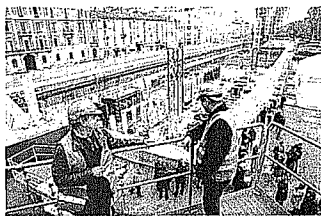
2.265 milioni per la Brescia-Verona (su un costo di 3.954) e 1.959 sulla Verona-Padova (su 5.400). In pista ci sono i vecchi contratti Tav del 1991: Cepav Due (aguida Saipem) e Iricav Due (a guida Astaldi), ma gli addendum contrattuali vincolanti non sono stati ancora firmati.

Non del tutto condivisa nel governo è poi l'operazione lanciata dallo Sblocca Italia per concedere proroghe alle concessionarie autostradali in cambio di nuovi investimenti. Nessun atto definitivo è stato firmato. Lupi premeva poi per approvare il progetto dell'autostrada Valdastico Nord anche senza l'ok della Provincia di Trento, con delibera del Consiglio dei ministri, mai arrivata. Firmati invece gli atti vincolanti con la Francia per la Torino-Lione, e aperti molti cantieri sul tunnel del Brennero: su queste due opere si andrà avanti senza incertezza. Si lavora da alcune settimane al nuovo progetto "low cost" dell'autostrada Tirrenica: anche qui si andrà avanti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## In agenda



### CODICE APPALTI

#### Recepimento direttive europee

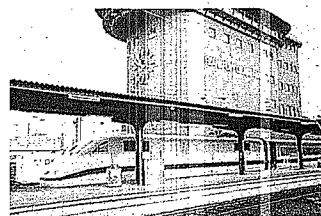
Le direttive Ue del 2014 vanno tradotte in legge entro il 18 aprile 2016, ma il Ddl delega langue al Senato. È l'occasione per semplificare le regole sugli appalti e per tornare a un modello basato su progettazione esecutiva e meno varianti, più controlli sui general contractor, meno trattative private, più selezione e analisi costi-benefici sulle grandi opere.



### TRASPORTI PUBBLICI LOCALI

#### Più efficienza con la riforma

Annunciata da Lupi come priorità due anni fa, la riforma del trasporto pubblico locale si è concretizzata solo in un Ddl messo a punto in linea tecnica, mai arrivato al Consiglio dei ministri. Si prevede l'obbligo di gara per affidare il servizio e contributi pubblici per comprare bus e treni. L'obiettivo è introdurre più efficienza e meno sprechi.



### GRANDI OPERE

#### Le priorità da individuare

Con Incalza e Lupi, Porta Pia è stato ancora molto un "ministero delle grandi opere". Molti nel Pd vorrebbero una svolta in favore di più opere urbane o diffuse sul territorio. Non definitive le scelte sulle nuove tratte Tav Brescia-Verona e Verona-Padova, i fondi alla Brebemi, le proroghe autostradali, l'ok alla Valdastico Nord, l'autostrada Orte-Mestre.