Questo contenuto è pubblicato su Corriere della Sera Digital Edition, la nostra applicazione per tablet e smartphone: Scopri Corriere Digital Edition

SCOPRI L'APP >

CORRIERE DELLA SERA DIGITAL EDITION

CORRIERE DELLA SERA - 11 aprile 2021 - pagina 7

L'intervista

«Norme più semplici sugli appalti: dimezziamo i tempi»

di Marco Galluzzo

Il ministro delle Infrastrutture Giovannini:
Sovrintendenza nazionale per autorizzazioni veloci

ROMA L'obiettivo è quello di «dimezzare» il tempo di realizzazione delle opere pubbliche. Per le sue competenze dovrà coordinare la spesa di circa 50 miliardi di euro dei fondi europei previsti dal Pnrr. L'elenco delle opere programmate dal suo ministero è lunghissimo e spazia dall'alta velocità della Salerno-Reggio Calabria alla riqualificazione energetica delle case popolari. Ma dovranno cambiare le norme che regolano gli appalti e le autorizzazioni. Anzi, Mario Draghi ha detto che per l'attuazione del Recovery dovrà «cambiare tutto». Ecco, una parte del tutto la sta gestendo il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini. Insieme ad Anac, Corte dei Conti, Consiglio di Stato e Funzione pubblica, sta vagliando le migliori proposte per semplificare la normativa sugli appalti e reingegnerizzare, come dice lui, la procedura di messa a terra di un'opera pubblica. La sintesi, prima della fine del mese, dovrebbe essere fatta dal premier e poi confluire in un decreto che si affiancherà al Piano che dovrà essere inviato alla Commissione europea entro fine mese. Fra le ipotesi allo studio due sembrano al momento le modifiche certe dell'impianto attuale: la creazione di una Sovrintendenza dei beni culturali a livello nazionale, in grado di accelerare il rilascio delle autorizzazioni, e la previsione del cosiddetto appalto integrato: dalla fase di progettazione a quella di attuazione, la gara per affidare un'opera pubblica prevista nel Recovery plan potrebbe concludersi con l'affidamento a una sola impresa.

Ministro come farete a spendere in tempo i finanziamenti europei? Con le norme attuali è quasi impossibile.

«Ci sono diverse forme con cui questi fondi verranno spesi. E non per tutto occorreranno modifiche normative. Una parte dei fondi, penso al trasporto pubblico locale, sarà gestita attraverso bandi e non con appalti. Poi ovviamente c'è tutta una serie di opere, per esempio di Anas e Ferrovie dello Stato, i cui i piani di fattibilità sono già pronti. Per altre ancora c'è indubbiamente un'esigenza forte di accelerazione, con un dimezzamento dei tempi complessivi, e quindi non dobbiamo solo semplificare ma reingegnerizzare le procedure».

Ci spieghi meglio.

«Per ogni investimento in opere pubbliche ci sono tre fasi principali: la prima riguarda la progettazione, articolata in diversi passaggi, ma questo ha poco a che vedere con gli appalti ma con la qualità di chi fa i progetti, e la qualità dipende dal capitale umano nelle stazioni appaltanti, cioè dalla disponibilità nei Comuni e nelle Regioni di ingegneri, architetti, economisti, informatici. E qui abbiamo un problema drammatico e il ministro Brunetta sta lavorando per accelerare l'assunzione di migliaia di nuove risorse umane».

Ma poi ci sono i tempi lunghissimi delle autorizzazioni.

«Indubbiamente e per questo opteremo per dei cambiamenti radicali. Realizzando alcune fasi all'inizio di queste opere, ad esempio il dibattito pubblico, in tempi brevi e certi per dare indicazioni chiare da usare in fase di progettazione esecutiva. Ma sono allo studio anche cambiamenti sulle regole dei pareri delle Via (valutazione di impatto ambientale), delle Sovrintendenze, del Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Il coinvolgimento dei cittadini in modo attivo nell'attuazione del piano è un modo per accelerare i tempi, non per rallentarli, anche perché ci aspettano cinque anni straordinari di investimenti. Al Ministero ho creato una consulta permanente di dialogo con sindacati, associazioni imprenditoriali, terzo settore, il mondo ambientalista, che sarà attiva durante l'attuazione del Piano».

«Una quota molto consistente andrà al trasporto sul ferro. Ci sarà una buona parte del tragitto di alta velocità della Salerno-Reggio Calabria, il collegamento del porto di Gioia Tauro alla rete esistente, l'ampliamento o l'ammodernamento di diverse metropolitane, il rinnovo dei materiali rotabili, gli investimenti sulle ferrovie regionali. Poi c'è una quota sulla mobilità sostenibile, con investimenti in mezzi pubblici non inquinanti, autobus nuovi con emissioni ridotte, ma anche nella mobilità cosiddetta dolce, delle ciclovie. Una terza componente importante è quella dell'ultimo miglio, cioè la connessione fra porti e aeroporti e la rete ferroviaria. Il tutto con quota di nuovi investimenti al Sud pari al 50% dei fondi».

Ma per tutto ci vorranno gare ed appalti con regole nuove.

«La commissione che ho insediato ha quasi terminato i lavori. A breve arriveranno una serie di raccomandazioni su come modificare le norme. L'obiettivo è realizzare un'opera bene e il più rapidamente possibile, nel rispetto della concorrenza. Ci sarà la possibilità di ricorrere a corsie preferenziali per le diverse fasi. Inoltre, il ministro Franceschini pensa a una Sovrintendenza dei beni culturali a livello nazionale e il ministro Cingolani a rivedere il processo per la Via. Di più non posso anticipare».

Il metodo integrato
La gara per un'opera del Recovery plan potrà essere affidata a una sola impresa

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Abbonati a Corriere della Sera | Gazzetta | El Mundo | Marca | RCS Mediagroup | Fondazione Corriere | Fondazione Cutuli | Quimamme | OFFERTE CORRIERE STORE
Copyright 2020 © RCS Mediagroup S.p.a. Tutti i diritti sono riservati | Per la pubblicità: RCS MediaGroup SpA - Direzione Pubblicità
RCS MediaGroup S.p.A. - Divisione Quotidiani Sede legale: via Angelo Rizzoli, 8 - 20132 Milano | Capitale sociale: Euro 270.000.000,00
Codice Fiscale, Partita I.V.A. e Iscrizione al Registro delle Imprese di Milano n.12086540155 | R.E.A. di Milano: 1524326 | ISSN 2499-0485
Servizi | Scrivi | Cookie policy e privacy