

# I due fronti del codice appalti: correzioni e applicazione al 2024

**Convegno Ance.** Salvini: sì a modifiche, sull'entrata in vigore parliamo con la Ue. «Pnrr, stop a target idrogeno ma le risorse restano alle infrastrutture». Brancaccio: rischio shock normativo, rivedere la revisione prezzi

## Giorgio Santilli

Matteo Salvini è pronto a fare correzioni migliorative al codice degli appalti, «nessun articolo è intoccabile», meglio ancora se le correzioni vanno in direzione di semplificare e snellire ulteriormente norme e procedure. Il ministro delle Infrastrutture ha confermato «una interlocuzione in corso con Bruxelles» per spostare in avanti, anche al 2024, il termine per l'entrata in vigore delle norme (senza toccare la scadenza del 31 marzo per l'approvazione del codice). «Comunque stralceremo le opere del Pnrr dal nuovo codice», ha detto Salvini.

In questo modo si eviterebbe quello che la presidente dell'Ance, Federica Brancaccio, al convegno organizzato dai costruttori sul nuovo codice, ha detto di temere più di ogni altra cosa: lo «shock normativo», quel fenomeno che paralizza il settore degli appalti all'entrata in vigore di una nuova normativa. Nella fase attuale, con centinaia di gare in corso e altrettante pronte per essere avviate, non ce lo possiamo permettere proprio.

Parlando ai costruttori Salvini ha voluto anche rassicurare sul fatto che le risorse del Pnrr oggi destinate al settore dell'edilizia, 39,7 miliardi le ha quantificate il ministro, non cambieranno destinazione pure nel caso di modifiche al Pnrr. «Possibile che

cancelleremo alcuni progetti, come quelli che prevedono la realizzazione di 40 stazioni di rifornimento dell'idrogeno su autostrade e dieci su ferrovia perché non incontrano l'interesse delle imprese», ha detto il ministro confermando l'anticipazione che su questo punto aveva fatto Il Sole 24 Ore il 7 gennaio scorso. Ma ha chiarito come lui intende il lavoro di modifica del Pnrr: «Se io ho un progetto che ha budget per 10 e richieste per 2 e poi ho un altro progetto che ha budget per 2 e richieste per 10 posso riequilibrare spostando le risorse a bilancio da un progetto all'altro con buon senso». La voce che Salvini ha citato come esempio di grande ri-

chiesta di risorse è quella delle infrastrutture idriche. L'Ance ha ribadito, per voce di Brancaccio e del vicepresidente Luigi Schiavo, la richiesta martellante di «correttivi immediati al codice per evitare gli errori del passato». I documenti dei costruttori chiedono 35 modifiche.

Tra i pericoli maggiori segnalati dall'Ance quello di comprimere concorrenza e trasparenza perché «per effetto combinato dell'estensione delle procedure negoziate sotto-soglia europea e di quella su settori speciali, ormai del tutto liberalizzati, oltre ai concessionari senza gara, la quasi totalità delle opere pubbliche può essere sottratta al mercato». Da rivedere anche l'illecito professionale, «frutto di una visione colpevolista e molto penalizzante per le imprese che rischiano di non poter partecipare alle gare anche per un rinvio a giudizio».

Grande attenzione alla revisione prezzi che «in contrasto con i principi espressi dal nuovo codice, presenta troppi vincoli e interviene solo ex post con un meccanismo troppo complesso». Brancaccio l'ha bollata come «soluzione del tutto inefficace», ricordando che «le imprese stanno ancora aspettando di ricevere le compensazioni per il 2021». Nulla a che vedere con il «modello francese» richiamato anche nella relazione del Consiglio di Stato.

Brancaccio ha dato merito del gran lavoro svolto al «padre» dello schema di codice, Luigi Carbone, che ha ricordato come ora spetti alla politica intervenire. Carbone è convinto che ci sia il tempo, fino a luglio, per correggere il codice dove serve e per formare amministrazioni e operatori economici alla sua applicazione, senza rinviare l'entrata in vigore. Favorevole a un tempo maggiore per «accompagnare» il codice, fino al 2024, è invece il presidente Anac, Giuseppe Busia.

Anche l'amministratrice delegata di Rfi, Vera Fiorani, è intervenuta sui tempi, dicendo che per una grande stazione appaltante «ogni normativa richiede che ci si organizzi in tempo per attuarla». Qualche mese in più potrebbe essere utile, ma viceversa «un rinvio eccessivo, ci farebbe perdere le cose buone che nel codice ci sono». Fiorani ha ricordato il grande sforzo di Rfi sul Pnrr (e non solo) con 21 gare nel 2022 (11 miliardi già aggiudicate) e 18 miliardi che saranno lanciate nel 2023. Il presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, Massimo Sessa, ha spiegato che sta funzionando bene il comitato speciale per l'approvazione dei progetti Pnrr, «nel rispetto dei tempi previsti» e si è compiaciuto che questa procedura accelerata sia stata recepita dal codice come una possibilità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**MATTEO SALVINI**  
Ministro delle Infrastrutture