

Il ministro Giovannini: “Norme più semplici sugli appalti, dimezzare i tempi”

Una parte fondamentale dell'agenda del Governo Draghi è gestita dal ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, il quale, assieme ad Anac, Corte dei Conti, Consiglio di Stato e Funzione pubblica, è impegnato a vagliare – tra le altre cose – le migliori proposte volte a semplificare la normativa sugli appalti e a reingegnerizzare, come lui stesso afferma, la procedura di messa a terra di un'opera pubblica. 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 va dall'alta velocità della Salerno-Reggio Calabria alla riqualificazione energetica delle case popolari. Ma dovranno necessariamente cambiare le norme che regolano gli appalti e le autorizzazioni. Di più, Mario Draghi ha detto che per l'attuazione del Recovery dovrà “cambiare tutto”.

La sintesi di questo quadro in evoluzione dovrà giungere prima della fine del mese e dovrà essere fatta dal premier stesso per poi confluire in un decreto che si affiancherà al Piano che dovrà essere inviato alla Commissione europea entro fine mese. Fra le varie ipotesi allo studio, sembrano essere due 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.

In molti, però, si chiedono come si farà a spendere in tempo i finanziamenti europei, visto che con le norme attuali è praticamente impossibile. “Ci sono diverse forme con cui questi fondi verranno spesi”, spiega Giovannini nel corso di un'intervista rilasciata a *Il Corriere della Sera*. “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 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”.

Su questo punto specifico, il ministro spiega che 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 programma drammatico e il ministro Brunetta sta lavorando per accelerare l'assunzione di migliaia di nuove risorse umane”.

Il punto è che però, dopo, ci sono i tempi lunghissimi delle autorizzazioni. Un punto su cui il ministro concorda, spiegando che infatti sono previsti cambiamenti radicali, ad esempio realizzando alcune fasi all'inizio di queste opere, come il dibattito pubblico, in tempi più brevi e certi per fornire 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”, sottolinea Giovannini, che precisa come il coinvolgimento dei cittadini in modo attivo nell'attuazione del piano è un modo per accelerare i tempi, non per rallentarli, “anche perchè 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”.

Riguardo ai progetti principali individuati dal suo ministero, Giovannini spiega che una quota significativa andrà al trasporto su ferro. “Ci sarà una buona parte del tragitto di alta velocità della Salerno-Reggio Calabria”, elenca, “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”. Senza dimenticare, naturalmente, la quota sulla mobilità sostenibile, che prevede investimenti in mezzi pubblici non inquinanti, autobus nuovi con emissioni ridotte, ma anche nella mobilità cosiddetta dolce, delle ciclovie. “Una terza componente importante”, aggiunge il ministro, “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”.

Il punto è che per mettere in atto tutto questo, fa notare il *Corriere*, ci vorranno gare e appalti con regole nuove. “La commissione che ho insediato ha quasi terminato i lavori”, chiarisce il ministro. “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”, conclude Giovannini, “il ministro Franceschini pensa a una Sovrintendenza dei beni culturali a livello nazionale e il ministro Cingolani a rivedere il processo per la Via”. Ma di più, chiosa il ministro, al momento non si può anticipare.

Se l'obiettivo, come spiega il ministro delle Infrastrutture Giovannini, è quello di dimezzare i tempi di realizzazione delle opere pubbliche, ma anche di snellire e “reingegnerizzare” le procedure, allo stesso tempo migliorando il capitale umano presente nelle stazioni appaltanti, è chiaro che molto debba cambiare. L'arrivo dei fondi legati al Recovery Plan obbliga il nostro Paese ad accelerare norme e procedure, a semplificare e a ridurre i tempi, spesso, patologicamente lunghi, che occorrono per la realizzazione di un'opera pubblica in Italia. Il Piano nazionale di ripresa e resilienza richiede un cronoprogramma certo, senza il quale l'erogazione dei fondi Ue potrebbe non arrivare. Entro la fine di aprile sarà necessario aver individuato procedure più snelle e norme più semplici sugli appalti, magari coinvolgendo, come si sta pensando di fare, la Sovrintendenza nazionale per autorizzazioni più veloci.

Per far questo servono non solo personale e risorse tecnologiche adeguate, in grado di seguire, anche per conto di altre amministrazioni, tutto il processo del contratto (di lavori, di servizi, di fornitura), ma allo stesso tempo, servirà una tutela della concorrenza nel mercato, l'efficienza rigida delle spese, la legalità e l'imparzialità, oltre ovviamente alla tracciabilità e alla trasparenza. Da qui le richieste che giungono da più parti di sospendere il Codice degli appalti: il peso immane della burocrazia in Italia, le norme farraginose e i tempi eterni, non possono e non devono inficiare le possibilità di ripresa economica che il Recovery Plan offre al nostro Paese. Questo è il momento di correre, per dotare l'Italia di un sistema infrastrutturale moderno, sicuro, sostenibile e competitivo, e per farlo sono necessarie modifiche importanti. La situazione è eccezionale, le riforme in ambito infrastrutturale (in chiave di maggiore sostenibilità ambientale e digitalizzazione) richiedono norme eccezionali. La riduzione dei tempi per l'approvazione e per l'esecuzione delle opere significa potenziare l'efficacia degli investimenti, garantendo la continuità del

lavoro anche in fase di contenzioso. Il tutto, naturalmente, in un quadro

c  
h  
e

r  
i  
s  
p  
e  
t  
t  
i

l  
a

c  
o  
n  
c  
o  
r  
r  
e  
n  
z  
a

,

l  
a

t  
r  
a  
s  
p  
a  
r  
e  
n  
z